P O S U D E K

o vlivech záměru

I/23 Třebíč, obchvat

na životní prostředí
podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů

(srpen 2026)

P O S U D E K

o vlivech záměru

I/23 Třebíč, obchvat

na životní prostředí
podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906

spolupráce:

Ing. et Ing. Jana Bajerová

(srpen 2026)

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906.

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 7
I. 1. Název záměru 7
I/23 Třebíč, obchvat 7
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru 7
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) 7
I. 4. Obchodní firma oznamovatele 8
I. 5. IČ oznamovatele 8
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele 8
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE 8
II. 1. Úplnost dokumentace 8
II. 2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení 11
A. Údaje o oznamovateli 11
B. Údaje o záměru 11
B.I. Základní údaje 11
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1 11
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru 11
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) 12
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry 12
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí 13
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry 14
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení 17
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků 17
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat 17
B.II. Údaje o vstupech 18
B.II.1 Půda 18
B.II.2 Voda 18
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje) 18
B.II.4 Energetické zdroje 19
B.II.5 Biologická rozmanitost 19
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu 20
B.III. Údaje o výstupech 22
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí 22
B.III.2 Odpadní vody 22
B.III.3 Odpady 23
B.III.4 Ostatní emise a rezidua 24
B.III.5 Doplňující údaje 25
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území 26
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území 26
C.I.1 Struktura a ráz krajiny 26
C.I.2 Geomorfologie 26
C.I.3 Hydrologie 26
C.I.4 Fauna a flora 26
C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000 . 27
C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území 27

C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu 27
C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území 28
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny 29
C.II.1 Ovzduší 29
C.II.2 Voda 29
C.II.3 Půda 29
C.II.4 Přírodní zdroje 30
C.II.5 Biologická rozmanitost 30
C.II.6 Klima 30
C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit 31
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví 32
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru 32
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví 32
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima 37
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky 41
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody 54
D.I.5 Vlivy na půdu 61
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje 64
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost 66
D.I.8 Vlivy na krajinný ráz 79
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů 84
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích 86
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů 87
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví 89
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí 99
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích 100
E. Porovnání variant řešení záměru 101
F. Závěr 101
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru 102
H. Přílohy 102
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí 102
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice 104
III. . POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ 104
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ 107
V.VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI 123

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ 349
VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 350

Přílohy:

Příloha 1 –Vyžádané doplňující podklady podle § 9 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění:

- Vyjádření k DIP
- Vyjádření k HIA
- Vyjádření k rozptylové studii - imisní mapy
- Vyjádření k uzavírkám

Příloha 2 – Vyjádření k dokumentaci (samostatná příloha posudku)

Poznámka: pokud byl oznamovatel požádán o další vysvětlující nebo doplňující informaci podle § 9 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (což se týká kapitoly V. předkládaného posudku), je toto vždy v reakci zpracovatele posudku na vypořádání připomínky uvedeno.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

I/23 Třebíč, obchvat

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je vybudování silničního obchvatu města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Komunikace je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání:

- MS2ck -/9,5/50 (úsek před tunelem)
- Tunel kategorie T-9,5
- MSc 9,5/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská)
- MSc 11/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská s chodníkem vpravo SO 142)
- MSc 10,5/9,5/50 (úsek mezi mosty SO 201 a SO 202 s revizním chodníkem)
- MSck -/9,5/70 (úsek mezi SO 202 a MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická až MÚK Brněnská s přídatným stoupacím pruhem š. 3,25 m)
- MS 11/9,5/50 (úsek MÚK Znojemská až MÚK Hrotovická s revizními chodníky vpravo a vlevo)

Hlavní dopravní prostor vždy tvoří dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a zpevněné krajnice šířky 0,75 m. Ostatní komunikace, které budou v rámci stavby upravovány a překládány, jsou navrženy v kategorii a s návrhovou rychlostí dle charakteru stávající komunikace.

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most. S ohledem na minimalizaci záborů a minimalizaci vlivů na okolní stavby a objekty bylo navrženo 31 objektů opěrných a zárubních zdí. Součástí stavby jsou dále přeložky a úpravy stávajících kanalizací, přeložky vodovodů a úpravy a přeložky vodotečí. Komunikace v tunelu a v blízkosti zastavěných částí města bude osvětlena veřejným osvětlením. Křižující silnice nižších tříd budou napojeny úrovňovými nebo mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Znojemská, MÚK Hrotovická, MÚK Brněnská), oddělené části pozemků budou zpřístupněny prostřednictvím obslužných komunikací. Součástí stavby je také vybudování silniční dešťové kanalizace a objekty určené k bydlení budou chráněny před hlukem protihlukovými zdmi a zastřešením.

I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Vysočina
Obce:	Třebíč, Střítež, Kožichovice
Katastrální území:	Třebíč [769738], Řípov [769886], Střítež u Třebíče [757926], Kožichovice [672050]

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I. 5. IČ oznamovatele

65 99 33 90

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Šikulou, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j.: 8175/1488/OIP/03, autorizace prodloužena č. j. MZP/2022/710/2473.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje v podstatě všechny kapitoly této části dokumentace:

- Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Při respektování výsledků v minulosti provedeného vyhledávání koridoru pro trasování posuzovaného záměru, zakotvení koridoru v územně plánovacích dokumentacích, které byly také předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (strategické hodnocení, proces SEA), při respektování těchto nadřazených legislativních procesů, je záměr předložen k posuzování v jedné aktivní variantě, která je vedena v koridoru v souladu se ZÚR kraje Vysočina.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované přepracované dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

Příloha 1 Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.
Příloha 2 Výkresová dokumentace (SHB, akciová společnost 02/2026)
2.1 Situace širších vztahů
2.2 Podélný profil
Příloha 3 Rozptylová studie (Enviroad 2026a)
Příloha 4 4.1 Hluková studie (Enviroad 2026b)
4.2 Akustické studie – Hluk ze stavební činnosti (Enviroad 2026c)
4.3 Akustické studie – Hluk na objízdných trasách (Enviroad 2026d)
Příloha 5 Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší (MUDr. Bohumil Havel 2026)
Příloha 6 Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (HBH Projekt 2026a)
Příloha 7 Dendrologický průzkum (Ekopontis 2025)
Příloha 8 Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (HBH Projekt 2026b)
Příloha 9 Klimatická studie (HBH Projekt 2025)
Příloha 10 Vyhodnocení vlivů na vodní útvary podle Směrnice o vodách (HBH Projekt 2026c)
Příloha 11 Aktualizace vyhodnocení vlivů odtokových poměrů v místě křížení toku

Jihlava s navrhovanou silnicí I/23 – obchvat Třebíče (VHRoušar 2025)
Příloha 12 Migrační studie (HBH Projekt 2026d)
Příloha 13 Dopravně-inženýrské podklady (Mott MacDonald CZ 2026)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za akceptovatelnou pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Krajský úřad kraje Vysočina, odbor ŽPaZ – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Lze konstatovat, že rozsah a podrobnost přiložených odborných studií je přiměřený stupni projektové přípravy a s odkazem na tuto skutečnost jsou i formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „I/23 Třebíč, obchvat“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícímu bodu dle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Příslušným úřadem je Krajský úřad kraje Vysočina.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Posuzovaný záměr „I/23 Třebíč, obchvat“ představuje silniční obchvat města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most. S ohledem na minimalizaci záborů a minimalizaci vlivů na okolní stavby a objekty bylo navrženo 31 objektů opěrných a zárubních zdí. Součástí stavby jsou dále přeložky a úpravy stávajících kanalizací, přeložky vodovodů a úpravy a přeložky vodotečí. Komunikace v tunelu a v blízkosti zastavěných částí města bude osvětlena veřejným osvětlením.

Křižující silnice nižších tříd budou napojeny úrovňovými nebo mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Znojemská, MÚK Hrotovická, MÚK Brněnská), oddělené části pozemků budou zpřístupněny prostřednictvím obslužných komunikací. Součástí stavby je také vybudování silniční dešťové kanalizace a objekty určené k bydlení budou chráněny před hlukem protihlukovými zdmi a zastřešením.

Komunikace obchvatu, která je hlavním objektem stavby, je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Vysočina
Obce: Třebíč, Střítež, Kožichovice
Katastrální území: Třebíč [769738], Řípov [769886], Střítež u Třebíče [757926], Kožichovice [672050]

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Z hlediska kumulativních vlivů, které by mohly souviset s posuzovaným záměrem z dokumentace vyplývá, že záměr stavby „I/23 Třebíč, obchvat“ je součástí silničního tahu I/23. V rámci tohoto dlouhodobě existujícího tahu jsou plánovány rekonstrukce dílčích úseků či obchvaty obcí. V bezprostřední návaznosti je zejména rekonstrukce úseku Krahulov–Třebíč, rekonstrukce a úprava parametrů úseku Třebíč–Vladislav, a na ni navazující nový úsek Vladislav, obchvat. Vlivy generované provozem celého silničního tahu po zprovoznění těchto záměrů (tj. dopravní intenzity a z nich vyplývající hluková a emisní zátěž) jsou do hodnocení vlivů záměru již inherentně zahrnuty, jelikož v dopravních modelech jsou obsaženy i tyto záměry.

Dále dokumentace komentuje následující záměry:

- Homogenizace silnic II/351 a II/360
- Průmyslové areály a nákupní centra na jižním a jihovýchodním okraji Třebíče
- Nová obytná zástavba a občanská vybavenost
- Elektrizace a případné rozšíření železniční trati č. 240
- Rozšíření ČOV Třebíč
- Realizace terénních úprav v k.ú. Pozďátky (kód VYS1377)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k hodnocení potenciálních kumulativních vlivů bez připomínek s tím, že záměr „Realizace terénních úprav v k.ú. Pozďátky" (kód IS EIA VYS1377), který by mohl představovat souběh generované staveništní dopravy na komunikaci II/351 byl na žádost oznamovatele záměru ukončen.

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

Dokumentace uvádí, že na území okresu Třebíč plní silnice I/23 funkci páteřní komunikace s návazností na krajská města Brno a Jihlavu. V současnosti je však tato komunikace v intravilánu města Třebíč vedena zástavbou v západovýchodním směru (ul. Pražská, Sucheniova, Bráfova, Sportovní, Brněnská), přičemž kříží dva úrovňové železniční přejezdy a několik světelně řízených křižovatek. Tyto prvky zásadně snižují plynulost dopravy a bezpečnost provozu. Zároveň dochází k přetěžování souvisejících městských komunikací (např. Znojemská, Hrotovická, Rafaelova), které jsou již dnes kapacitně vyčerpány.

Cílem záměru je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území a vedení obchvatu tak, aby efektivně sloužil také potřebám vnitroměstské dopravy. Záměr zároveň umožní přepravu nadrozměrných a těžkých komponent při budování nového bloku jaderné elektrárny Dukovany.

Dokumentace popisuje vývoj hledání koridoru pro posuzovaný záměr a uzavírá, že záměr přeložky silnice „I/23 Třebíč, obchvat" byl na koncepční úrovni posouzen v rámci SEA pro ZÚR Kraje Vysočina, v jejichž rámci byl vymezen příslušný dopravní koridor. Aktivní varianta tak odpovídá stabilizovanému koridoru DK03 v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina. Záměr je tedy v rámci dokumentace EIA posuzován v jedné aktivní variantě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku ke zdůvodnění záměru bez připomínek. Ministerstvo životního prostředí ČR dne 5. března 2019 pod č.j. MZP/2019/710/588 vydalo Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina". Posuzovaný záměr tedy respektuje schválený dopravní koridor pro posuzovaný záměr v rámci ZÚR, z čehož vyplývá i aktivní varianta předložená do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Jak již bylo uvedeno, posuzovaným záměrem je vybudování silničního obchvatu města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí dokumentace popisuje následující rozhodující stavební objekty:

Demolice (SO 001-009)
rámci stavby je navrženo k demolici několik objektů v nové trase I/23 a vozovek stávajících komunikací, které budou upravovány. Opuštěná tělesa původních komunikací, která nebudou využita pro výstavbu, budou v rámci stavby rekultivována.

Příprava území (SO 021)
Bude provedeno kácení dřevin, skrývka ornice a sejmutí drnu. Povrchy stávajících komunikací zasažených stavbou budou odfrézovány a dojde k odtěžení podkladních vrstev vozovky.

Přeložka silnice I/23 (SO 101)
Hlavním objektem stavby je vlastní přeložka silnice I/23, na začátku bude napojena na stávající silnici I/23 (ve směru na obec Červená hospoda) a na konci úseku bude napojena na sil. I/23 na ul. Brněnskou. Celková délka přeložky je 5 990 m.

Přeložka silnice I/23 je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání. Hlavní dopravní prostor vždy tvoří dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a zpevněné krajnice šířky 0,75 m:

Ostatní komunikace, které budou v rámci stavby upravovány a překládány, jsou navrženy v kategorii a s návrhovou rychlostí dle charakteru stávající komunikace. Na trase obchvatu jsou navrženy křižovatky bez světelných signalizací, křižovatky jsou vybaveny připojovacími a odbočovacími pruhy, dopravně zatížené křižovatky jsou navrženy jako mimoúrovňové (SO řady 100). Objekty na trase, to je mostní objekty a tunel, jsou navrženy v souladu s kategorií převáděné komunikace. Na komunikaci je navržen základní střechovitý sklon 2,5 %. V obloucích je vozovka překlopena do dostředného sklonu 2,5 a 3,5 % dle poloměru směrového oblouku.

Vozovky komunikací byly navrženy dle třídy dopravního zatížení s přihlédnutím k plánovanému pojezdu souprav NTK. Silniční objekty jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu, polní cesty budou mít štěrkový povrch, chodníky budou dlážděné. Nosná konstrukce mostů bude z předpjatého betonu. Lávka v Borovině je navržena částečně jako ocelová a částečně jako betonová konstrukce. Protihlukové zastřešení bude tvořeno betonovou konstrukcí. Podél komunikace jsou navrženy

opěrné a zárubní zdi (SO řady 200), které budou z pohledového betonu.

Trasa silnice je v místech křižovatek a v průchodu zastavěnou částí města osvětlena. Osvětlení bude navazovat na stávající osvětlení navazujících komunikací.

Protihlukové stěny (SO 760) a protihlukové zastřešení (SO 761), resp. jejich umístění, délka a výška, jsou navrženy na základě aktualizované hlukové studie (příloha 4.1).

Přeložky sítí technické infrastruktury jsou napojeny na stávající síť, typ a dimenze potrubí je navržena v souladu se stávajícím potrubím překládané sítě (SO řady 400).

Zemní tělesa, to je svahy násypů a zářezů silničních objektů, budou zatravněny a bude na nich navržena výsadba stromů a keřů. V místech skalních zářezů budou svahy zářezu ponechány bez ohumusování. Úpravy svahů a vegetační úpravy jsou navrženy tak, aby došlo k začlenění do krajiny (SO řady 800).

Tunel Borovina (SO 601)
Je navržen hloubený tunel pomocí podzemních stěn, kotvených zemními kotvami. Podzemní stěny jsou ve stropní části rozepřené ŽB deskou. Ve spodní části je navržena těsnící deska v souladu s TP 263 a 265. Geometrie tunelu je daná přepravou nadrozměrného nákladu, proto má tunel anomální světlou výšku 9,25 m. Celková délka tunelu činí 228 m. V tunelu je navrženo osvětlení, které bude uchyceno ke stěnám tunelu. Větrání v tunelu bude přirozené, dle zpracovaného výpočtu pohybu vzdušniny není třeba instalovat větráky. U portálů tunelu budou instalovány dvě kamery, meteostanice a sčítač dopravy (smyčky ve vozovce). Veškerá technologie bude přivedena do technologického objektu, který bude umístěn v prostoru nad tunelem. Technologie i vozovka v tunelu jsou řešeny vlastními stavebními objekty. Odvodnění vnitřku tunelu bude řešeno v rámci silničního objektu.

Mostní objekty
Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase přeložky silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most.

SO 201 Most přes Stařečský potok

Mostní estakáda přemosťuje hlavní komunikaci silnice I/23 přes údolí Stařečského potoka třemi poli celkové délky mostu 75 m. Příčný řez je ve tvaru předpjatého betonového jednotrámu rozšiřujícího se směrem ke křižovatce Koželužská ze standardní volné šířky na mostu 9,5 m na šířku až 16,7 m na konci nosné konstrukce. Podpěry dosahující výšky až 12 m. Na mostě je na pravé straně umístěn nouzový chodník šířky 0,75 m.

SO 202 Most přes Terovské údolí

Mostní estakáda přemosťuje silnici I/23 v Terovském údolí přes vodoteče a polní cesty čtyřmi poli o celkové délce mostu 111,2 m. Nosná konstrukce je ve tvaru předpjatého betonového jednotrámu konstantního průřezu. Volná šířka na mostě je 9,5 m a na ni navazují revizní chodníky šířky 0,75 m na levé i pravé římse. Celková šířka mostu je 12,6 m. Podpěry dosahující výšky až 13 m.

SO 203 Most přes řeku Jihlavu - hlavní trasa

Most převádí komunikaci I/23 ve čtyřech pruzích přes řeku Jihlavu a podchází pod mostem SO 204, který převádí rampu k okružní křižovatce. Most je navržen jako

dvojtrámový předpjatý betonový o třech polích. Celková délka mostu je 132,9 m, šířka mostu je 19,4 m. Na mostě jsou na obou stranách umístěny revizní chodníky 0,75 m, volná šířka mostu je 16 m. Podpěry dosahující výšky až 7,2 m.

SO 204 Most přes řeku Jihlavu - rampa

Most převádí rampu vedoucí k okružní křižovatce přes řeku Jihlavu a přechází nad mostem SO 203, který převádí hlavní trasu silnice I/23. Most je navržen jako jednotrámový předpjatý most o sedmi polích v půdorysném oblouku. Celková délka mostu je 217,8 m, šířka mostu je 13,25 m. Na mostě jsou na obou stranách umístěny revizní chodníky 0,75 m, volná šířka mostu je 9,85 m. Podpěry dosahující výšky až 12,5m.

SO 220 Lávka Borovina

Lávka pro pěší a cyklisty spojuje ulici Koželužskou s ulicí Spojenců a překonává velký výškový rozdíl, z toho důvodu je lávka navržena jako spirálová rampa. Celková délka lávky je 84,9 m, volná šířka 2,5 m.

SO 221 Most na ulici Vltavínská, SO 222 Most MÚK Znojemská, SO 223 Most MÚK Hrotovická Most Vltavínská má celkovou délku 39,8 m, šířku 7,1 m a volnou výšku 5,7 m, jehož účelem je přemostění stávající ulice Vltavínská k zahrádkářské kolonii. Účelem mostů SO 222 a SO 223 je převedení hlavní komunikace I/23 (SO 101) a vytvoření dostatečného prostoru pro okružní křižovatky MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická. Mosty jsou řešeny jako přesypaný železobetonový rám s plošným založením, celková délka mostu SO 222 je 14,7 m, šířka mostu 73 m, volná výška 5,25 m. Most SO 223 má celkovou délku 14,7 m, šířku 72,0 m a volnou výšku 5,25 m.

SO 224 Potrubní most pro horkovod
Účelem mostu je přemostění stávajícího horkovodu potrubním mostem přes nově vzniklý zářez v důsledku výstavby obchvatu Třebíče. Konstrukce je navržena jako jednopolový ocelový příhradový most s dolní mostovkou. Rozpětí mostu je navrženo 30 m s volnou výškou 5,25 m. Šířka mostu je 2,19 m.

SO 225 Železniční most v ŽKM 48,595
V současném stavu se v daném místě mostní objekt na trati nenachází. Mostní objekt je vyvolán křížením nového silničního obchvatu s železniční tratí Brno - Jihlava. Jedná se o jednopolovou ocelovou nosnou konstrukci tvořenou plnostěnnými hlavními nosníky s dolní ortotropní mostovkou tvořenou mostovkovým plechem s příčnými a podélnými výztuhami. Rozpětí mostu je 25,48 m, délka OK je 26,40 m a délka přemostění je 23,695 m. Hlavní nosníky jsou vysoké 2,5 m. Stavební výška konstrukce je 1,388 m, konstrukční výška je výška hlavních nosníků, tedy 2,5 m.

Dále jsou pospány stavební objekty týkající se celkového vodohospodářského řešení stavby:

- SO 301 Dešťová kanalizace v km 0,0-1,8
- SO 302 Bezodtoková jímka tunelu
- SO 303 Dešťová kanalizace v km 1,8 – 3,0
- SO 304 Dešťová kanalizace v km 3,0 – 5,4
- SO 305 Dešťová kanalizace v km 5,77 – KÚ
- SO 306 Odvodnění křižovatky ul. Brněnská a ul. Sportovní
- SO 307 Dešťová kanalizace MK nad tunelem

- SO 308 Dešťová kanalizace ul. Znojemská v km 3,5
- S0 320 Přeložka vodoteče v km 2,10
- SO 321 Přeložka vodoteče v km 5,45

Stanovisko zpracovatele posudku:

Popis technického řešení stavby lze označit za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Ve vztahu k řadě obdržených vyjádření, je nezbytné uvést, že technické řešení záměru odpovídá předprojektové přípravě záměru, což v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví neumožňuje reagovat na konkrétní technické dotazy nebo připomínky v rámci obdržených vyjádření. Každopádně snahou posudku bylo v rámci příslušné kapitoly reagovat i na připomínky týkající se technického řešení záměru.

Vzhledem ke stupni přípravy záměru je poměrně obecně nastíněna fáze přípravy území a výstavby.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 2028
Dokončení stavby: 2031

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Vysočina

Obce: Třebíč, Střítež, Kožichovice

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Dokumentace uvádí následující navazující rozhodnutí:

- Povolení záměru podle stavebního zákona č. 283/2021 Sb.; Krajský úřad Kraje Vysočina
- Povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami; Vodoprávní úřad - Městský úřad Třebíč

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výčet nejdůležitějších navazujících rozhodnutí uvedený v dokumentaci není úplný, a jak je patrné z hodnocených vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví bude v rámci získání Jednotného environmentálního stanoviska muset být doplněn řadou dalších pokladů.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace udává následující předpokládané nároky na ZPF a PUPFL:

Zábor ZPF:

- trvalý zábor ZPF 10,9 ha
- dočasný zábor ZPF do 1 roku 0,8 ha
- dočasný zábor ZPF nad 1 rok 1,8 ha

Zábor PUPFL:

- trvalý zábor PUPFL 0,5 ha
- dočasný zábor PUPFL do 1 roku 0,2 ha
- dočasný zábor PUPFL nad 1 rok 0,2 ha

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy v kategorii ZPF bez podstatnějších připomínek. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v rámci navazující projektové přípravy. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby je vyčíslen, avšak dle názoru zpracovatele posudku bude upřesněn v dalších fázích projektové přípravy po zohlednění doporučení formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

Podmínky související s odnětím pozemků v kategorii PUPFL jsou komentovány v další části předkládaného posudku.

B.II.2 Voda

Z dokumentace je patrné, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení staveništ. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby. Po dokončení výstavby bude voda používána pouze pro zimní údržbu vozovky a příležitostné čištění komunikace, které bude zajišťováno správcem komunikace. Množství vody bude záviset na aktuálních povětrnostních podmínkách a dalších okolnostech, které nelze předem stanovit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Období výstavby

V rámci stavby se předpokládá celkový objem výkopů 1 112 500 m^3 a násypy o objemu 454 000 m^3. Dále bude potřeba cca 80 000 m^3 kameniva pro betonové konstrukce a 60 000 m^3 pro vozovkové vrstvy. Na stavbě tak vznikne přebytek materiálu z výkopů cca 518 500 m^3. Přebytečný materiál z výkopů bude nabídnut k dalšímu využití v okolí.

Dále se předpokládá využití zemin po úpravě na stavbě jako kameniva, a to jako kamenivo do nestmelených vrstev vozovek nebo do betonových či asfaltových směsí. Většina stavebních materiálů a hmot bude dovážena přímo na stavbu, jejich nákup a dovoz bude zajišťovat zhotovitel stavby. Dále jsou v dokumentaci definovány nároky na další materiály potřebné pro výstavbu.

Období provozu

V období provozu se budou na údržbu používat běžné suroviny. Lze předpokládat např.:

- posypové soli na odstranění námrazy
- jemné frakce štěrku proti skluzu
- nátěrové hmoty pro vodorovné dopravní značení

V případě větších oprav lze předpokládat využití obdobných surovin jako ve fázi výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Je patrné, že významný přebytek zeminy a způsob jejího využití, jakož i způsobu odvozu ze zájmového území bude představovat jeden z významných aspektů posuzovaného záměru, a proto je k této problematice formulována odpovídající podmínka v návrhu závazného stanoviska.

B.II.4 Energetické zdroje

Období výstavby

Dle dokumentace se při stavbě předpokládá zajištění elektřiny převážně pomocí motorových generátorů.

Období provozu

Části nové trasy silnice I/23 budou osvětleny. Jedná se o úseky v zastavěné části města a úseky v oblasti křižovatek. Nově vybudované osvětlení bude napojeno na síť rozvodů stávajícího veřejného osvětlení. Samostatně bude řešeno osvětlení tunelu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob napojení zařízení staveniště na elektrickou energii a dodávky elektrické energie po trase stavby budou řešeny ve vyšších stupních projektové dokumentace. Dodávky energií budou zajištěny ze stávajících vedení, a budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že v dotčeném území jsou zastoupeny rozmanité biotopy střídající se s plochami intravilánu. Trasa přeložky silnice I/23 prochází Libušiným a Terovským údolím, křižuje vodní toky (Stařečský potok, Jihlava a jejich bezejmenné přítoky), lesní porosty a prvky lokálního ÚSES. V území jsou hojně zastoupeny dřeviny rostoucí mimo les. Nejsou dotčena zvláště chráněná území ani lokality soustavy Natura 2000.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska obsahové náplně této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez závažnějších připomínek. Z popisu přírodních složek a popsaných vlivů a na základě obdržených vyjádření jsou formulovány v dalších částech posudku podmínky do návrhu závazného stanoviska.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace uvádí, že příjezd na staveniště bude zejména zajištěn ze stávajících silnic, to je ze silnice I/23 v začátku a konci úpravy. Dalšími komunikacemi, které budou sloužit pro přístup na stavbu jsou komunikace II. tříd, konkrétně z jihu silnice II/410 směr Stařeč, II/360 směr Střítež, II/351 směr Kožichovice a ze severu silnice II/351 směr Račerovice a II/360 směr Pocoucov.

Pro přístup do Libušina a Terovského údolí bude využívána stávající komunikace ul. T. Bati. Pro přístup do Lorenzových sadů bude využívána stávající cesta, která je napojena sjezdem u řeky Jihlavy na ul. Sportovní.

Během stavebních prací dojde k omezení a někdy i úplnému přerušení provozu na stávajících komunikacích, které trasa obchvatu kříží a připojuje. Realizace záměru je rozdělena na několik stavebních úseků. Při stavebních pracích na stávající silnici I/23 se neuvažuje s odkloněním dopravy ze silnice I. třídy na objízdné trasy.

Objízdné trasy jsou navrženy ve fázi úpravy silnice II/410 ul. Koželužské od křižovatky s ulicí Řípovskou až k Janovu mlýnu. Dále bude objízdná trasa navržena během výstavby na ulici Vltavínské. Na objízdnou trasu je nutno přesměrovat dopravu při úpravách křižovatek na ul. Znojemské a Hrotovické. Během těchto fází bude využívána provizorní komunikace jižně od areálu STOP.SHOPu.

Třetí provizorní komunikace bude sloužit k obsluze průmyslových areálů při úpravě ulice Hrotovické.

Poslední lokalitou, kde je uvažováno během výstavby s převedením dopravy na objízdnou trasu je oblast křižovatky Brněnská-Sportovní-Rafaelova.

Období provozu

Dle dokumentace přeložka I/23 odvede tranzitní dopravu z centrální části města Třebíč. Křižující komunikace nižších tříd budou na novou silnici napojeny. Původní trasa silnice I/23 bude převedena do silnic 2. tříd a do místních komunikací.

Dále jsou popsány úpravy komunikací v souvislosti se zprovozněním posuzovaného záměru, přeložky polních cest, které budou navazovat na stávající síť polních cest a zajistí tak přístup do Lorenzových sadů a k obsluze okolních pozemků.

Propojení ulice Revoluční a Fibichova bude realizováno se souběžným chodníkem, který bude navazovat na chodníky v těchto ulicích. V prostoru stávající křižovatky Koželužská / Řípovská bude vybudováno propojení ulic Spojenců a Řípovská a pomocí lávky přes trasu obchvatu bude do tohoto prostoru přivedena pěší a cyklistická doprava z ulice Koželužská resp. Budischowského a T. Bati. Úprava propojení ulic Řípovská a Spojovací bude zahrnovat i úpravu chodníků v těchto ulicích.

Dále dokumentace uvádí, že záměr se dotýká pěší a cyklistické dopravy. V místech dotčení budou trasy pro pěší a cyklisty upraveny nebo přeloženy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska obsahové náplně ze strany posudku bez připomínek s tím, že jak z hlediska etapy výstavby, tak i z hlediska provozu jsou v rámci dalších částech předkládaného posudku formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska, které odrážejí i relevantní připomínky vzešlé z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a které se například týkají i problematiky navrhovaného řešení týkajícího se komunikace Fibichova.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Znečištění ovzduší - výstavba

Z hlediska znečištění ovzduší dokumentace popisuje v obecné poloze zdroje znečišťování. Významným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, a to zejména při provádění zemních prací. V průběhu stavebních prací je proto nutné provést především technická a organizační opatření pro snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic. Jedná se např. o čištění komunikací, minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveništ, skrápění ploch zařízení staveništ, komunikací a skládek sypkého materiálu v suchém období roku.

Znečištění ovzduší - provoz

Pro etapu provozu dokumentace uvádí, že po uvedení do provozu bude silnice novým liniovým zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území; jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny NO_2, CO, benzen, PM_{10}, $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren. Bilance emisí jsou dokladovány pro hodnocené časové horizonty, a to jak pro neprovedení záměru, tak pro realizaci záměru v řešených časových horizontech.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Znečištění ovzduší - výstavba

Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby a musí vycházet z platné legislativy ochrany ovzduší, konkrétně z Přílohy č.10 zákona č. 201/2012 Sb. v platném znění. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka v rámci další projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby. Aktualizovaná rozptylová studie pro etapu výstavby bude zohledňovat zejména dopravu generovanou záměrem při výstavbě, činnost nasazených stavebních mechanismů včetně upřesněných bilancí zemních a demoličních prací, mobilních dieselagregátů, případně dalších bodových zdrojů znečišťování ovzduší.

Znečištění ovzduší - provoz

K etapě provozu z hlediska uváděných bilancí ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek s tím, že ve stávající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze jednoznačně stanovit konečný termín realizace záměru, což je jedním ze základních požadavků pro aktualizaci rozptylové studie pro etapu provozu.

K obecnému popisu rizik znečištění vody a půdy bez připomínek s odkazem na náplň dalších kapitol posudku.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

Dokumentace uvádí, že během realizace zajistí zhotovitel odvodnění staveniště tak, aby nedocházelo k odtoku povrchových vod na sousední pozemky. Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště.

V průběhu výstavby nesmí docházet ke znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Zhotovitel je povinen zajistit, aby nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do vodotečí, resp. okolí.

V období výstavby budou vznikat především splaškové odpadní vody ze sociálního zařízení staveniště. Jejich množství bude záviset na počtu pracovníků a bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace. Sociální zařízení budou použita buď chemická, nebo budou napojena na kanalizační síť. Nakládání se splaškovými vodami se bude řídit zákonem č. 254/2001 Sb., v platném znění.

Provoz

Dokumentace uvádí, že po dokončení výstavby silnice budou vznikat pouze odpadní vody dešťové zachycené na povrchu vozovky. Nově navržená silnice bude odvodněna do stávajících recipientů, kterými jsou Stařečský potok a řeka Jihlava. V období provozu budou z povrchu vozovky odtékat srážkové vody, které mohou být znečištěné úkapy olejů, či solemi ze zimní údržby.

Trasa byla rozdělena podle charakteristiky terénu a zástavby do pěti zcela odlišných částí, které jsou dostatečným způsobem popsány.

Odvodnění je navrženo tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území. Dále dokumentace uvádí, že odpadní vody technologické ani vody splaškové nebudou vznikat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výstavba

Nakládání se splaškovými vodami v etapě musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Dodržení standardních postupů nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Problematika technologických a srážkových vod v etapě výstavby je komentována v dalších částech předkládaného posudku.

Provoz

Z hlediska popisu řešení odvádění dešťových vod ze strany posudku bez podstatnějších připomínek. Odpovídající podmínky s odkazem na navrhované řešení odvádění dešťových bod jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

B.III.3 Odpady

Dokumentace obecně konstatuje, že v rámci zařízení staveniště budou vytvořeny podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů, bude vedena evidence o způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů, odpady budou přednostně nabízeny k využití. Dále dokumentace uvádí, že v období provozu budou vznikat odpady spojené s údržbou komunikace. Jedná se např. o zeminu ze seřezávky krajnic, zbytky pneumatik, zbytky patníků, asfalt z drobných oprav vozovky, sečená tráva a dřeviny při úpravách bezprostředního okolí komunikace apod. Z hlediska problematiky odpadového hospodářství je v období provozu nutné

respektovat dle dokumentace pravidla vyplývající z legislativy související s nakládáním s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady v etapě výstavby i provozu se musí řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk a vibrace – etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že během výstavby bude vznikat hluk z provozu stavebních mechanismů použitých při stavbě uvažovaného záměru. Uvádí se, že stavební práce a doprovodná činnost související se stavbou bude prováděna v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. tak, aby byly dodrženy hladiny hluku předepsané tímto nařízením. Kdyby přesto bylo měřením při stavbě zjištěno překročení povolené hranice hlučnosti, zajistí zhotovitel ochranná opatření.

Vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha staveniště).

Hluk a vibrace – etapa provozu

Dokumentace uvádí, že přeložka komunikace bude po uvedení do provozu představovat zdroj hluku. Hluk bude tvořen projíždějícími vozidly. Zvýšením plynulosti provozu (omezení zastavování a rozjíždění vozidel) se předpokládá výrazné snížení hlučnosti z posuzované přeložky.

V kapitole jsou na základě modelového výpočtu uvedena navržená protihluková opatření na trase obchvatu, která zajistí splnění hygienických limitů

Provoz na posuzované přeložce nebude působit vznik vibrací, které by svou intenzitou znamenaly riziko pro statiku okolních objektů.

Osvětlení

Části nové trasy silnice I/23 budou osvětleny. Jedná se o úseky v zastavěné části města a úseky v oblasti křižovatek. Návrh osvětlení bude v souladu s ČSN EN 12464-2, s ohledem na minimalizaci negativních vlivů světelného znečištění.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Posuzovaná stavba není zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk – etapa výstavby

Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že součástí posuzované dokumentace není detailněji propracovaná hluková studie pro etapu výstavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu, jakož i doporučení pro zásady organizace výstavby z hlediska eliminace vlivů na hlukovou zátěž.

Problematika výstavby ve vztahu k nejbližším objektům obytné zástavby z hlediska případných vibrací je v posudku komentována včetně návrhu opatření do závazného stanoviska.

Hluk – etapa provozu

Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jsou formulovány v další části předkládaného posudku a zohledňují i relevantní připomínky vyplývající z procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Vibrace

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Záření radioaktivní, elektromagnetické a světelné.

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Problematika světelného znečištění je komentována v další části předkládaného posudku.

B.III.5 Doplňující údaje

Dle dokumentace je rámci stavby je navrženo k demolici několik průmyslových objektů v oblasti křižovatky Koželužská / Řípovská a v oblasti průmyslového areálu kolem ulic Hrotovická a Průmyslová. K demolicím jsou navrženy i objekty podél ulice Brněnské, kde bude přeložka silnice navazovat na stávající trasu silnice I/23 a kde bude vybudována mimoúrovňová křižovatka.

V rámci stavby budou dále vybourány vozovky stávajících komunikací, které budou upravovány. Opuštěná tělesa původních komunikací, která nebudou využita pro výstavbu, budou v rámci stavby rekultivována

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uváděné informaci ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Struktura a ráz krajiny

Dokumentace v této kapitole podává základní informace o charakteristice krajiny v zájmovém území.

Záměr je umístěn v intravilánu a extravilánu města Třebíč, vzhledem k této poloze záměru se zde nachází relativně vysoký podíl přírodě blízkých biotopů. V dotčeném území jsou zastoupeny rozmanité biotopy střídající se s plochami intravilánu – nachází se zde komplexy několika biotopů od ruderálních trávníků, porostů náletových dřevin, liniových alejí až po druhově pestré kyselé trávníky na skalních výchozech, různé druhy přírodních křovin a fragmenty lužních porostů.

Dokumentace v části této kapitoly uvádí také jednotlivé charakteristiky k hodnocení krajinného rázu, kterými je přírodní, kulturní a historická charakteristika krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu struktury a rázu krajiny ze strany zpracovatelského týmu posudku není připomínek.

C.I.2 Geomorfologie

Z dokumentace vyplývá, že z geomorfologického hlediska náleží posuzované území k celku Jevišovické pahorkatiny, podcelku Jaroměřické kotliny a okrsku Třebíčská kotlina. Nadmořská výška terénu se v trase záměru pohybuje od 460 m n.m. (na začátku trasy), přes 432 m n.m. (Lorenzovy sady) až po 394 m n.m. (na konci trasy v nivě řeky Jihlavy v prostoru MÚK Brněnská).

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu ze strany u posudku bez připomínek.

C.I.3 Hydrologie

Záměr spadá v rámci mezinárodní oblasti povodí Dunaje do dílčího povodí Dyje, jehož správcem je Povodí Moravy, státní podnik. Určujícím dokumentem pro plánování v oblasti vod je Plán dílčího povodí Dyje 2021-2027. Dále v kapitole C.II.2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu ze strany posudku bez připomínek.

C.I.4 Fauna a flora

Dokumentace uvádí, že v dotčeném území byl doložen výskyt 2 ZCHD rostlin a 54 ZCHD živočichů (viz tabulku 11). Výjimku ze základních podmínek ochrany ve smyslu ustanovení §56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., doporučujeme vyřídit pro 1 druh rostliny a 52 zvláště chráněných druhů živočichů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu ze strany u posudku bez připomínek s tím, že ve vztahu k vlivům na biodiverzitu je v návrhu závazného stanoviska formulována řada podmínek.

C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000

Významné krajinné prvky

Dokumentace konstatuje, že zásahem budou dotčeny následující VKP ze zákona: lesy, údolní nivy, vodní toky a rybníky.

ÚSES

Dokumentace popisuje, které prvky nadregionálního, regionálního a lokálního systému se dostávají na kontaktu s navrhovaným záměrem.

Zvláště chráněná území, přírodní parky
Dotčené území nezasahuje do žádného zvláště chráněného území (ZCHÚ).

NATURA 2000

Z dokumentace vyplývá, že v zájmovém území záměru se žádná lokalita soustavy Natura 2000 nenachází.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu ze strany posudku bez připomínek.

C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území

Posuzovaný záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru. Záměr prochází územím, které je evidováno jako území poddolované (č. 5841). Území se nachází v oblasti jižního portálu navrženého tunelu Borovina, to je v oblasti dnešní křižovatky ulic Koželužská / Řípovská. Jedná se o území dotčené historickou těžbou železných a manganových rud, se záznamem o poddolování z roku 1863.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany posudku bez připomínek.

C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Dle dokumentace se památkově chráněné objekty v místě oznamovaného záměru nenacházejí. Záměr je navržen převážně na území s archeologickými nálezy III. kategorie, okrajově prochází územím s archeologickými nálezy I. a II. kategorie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z dokumentace, území, na kterém se uskuteční stavba, je možné pokládat za území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění. Povinnosti, které vyplývají u uvedeného zákona, musí být respektovány bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Dokumentace uvádí, že samotné město Třebíč má hustotu zalidnění 599 obyvatel/km^2. Dotčené území záměru přeložky I/23 se nachází převážně na okraji městské zástavby Třebíče a v přilehlé zemědělské a lesní krajině. Z hlediska území se dle dokumentace nejedná o území s absolutním stavem bez zátěže, ale o stav, kdy je zátěž aktivně řízena a udržována v zákonných a ekologicky přijatelných mezích. Dle Systému evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR) se v dotčeném území a jeho nebližším okolí nacházejí kontaminovaná místa, která jsou v dokumentaci specifikovaná v tabulce č.6.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany posudku bez připomínek.

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 Ovzduší

V souladu s požadavky prováděcího předpisu k zákonu o ochraně ovzduší se pro hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě vychází z map úrovní znečištění v pětiletém klouzavém průměru za období 2020 – 2024.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu ovzduší ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Jsou uváděna aktuální data týkající se imisního pozadí.

C.II.2 Voda

Povrchové vody

Dokumentace uvádí, že trasa prochází několika dílčími povodími 4. řádu, a to 4-16-01-0910 (Jihlava), okrajově 4-16-01-0870 (Jihlava) a 4-16-01-0880 (Stařečský potok). Terén je zde mírně zvlněný v místě stavby výjimečně přecházející do hlubokých strmých údolí. Dále dokumentace uvádí, že v dotčeném území se nachází drobné bezejmenné vodoteče: Bezejmenný přítok Stařečského potoka a bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech.

Podzemní vody

Z dokumentace vyplývá, že dotčené území náleží do hydrogeologického rajónu 6550 Krystalinikum v povodí Jihlavy s puklinovou propustností, nízkou transmisivitou (méně než 0,0001) a volnou hladinou podzemní vody. Vymezení hydrogeologického rajónu odpovídá vymezení vodního útvaru ID 65500 Krystalinikum v povodí Jihlavy v základní vrstvě. Jedná se o vodní útvar s plochou útvaru 2568,94 km2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisné části této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající doporučení.

C.II.3 Půda

Převažujícím půdním typem jsou v dotčeném území kambizemě. Přítomny jsou rovněž gleje a pseudogleje, hnědozemě a u řeky Jihlavy fluvizem.

Lesní pozemky se v dotčeném území vyskytují pouze lokálně v oblasti Boroviny, které jsou vymezeny jako lesy příměstské. Lesy v Lorenzových sadech jsou vymezeny jako lesy hospodářské. V místě rybníčků v Lorenzových sadech jsou dále uznané jednotky reprodukčního materiálu – bříza bělokorá (*Betula pendula Roth.*).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Detailní záborový elaborát jak pro pozemky v kategorii ZPF, tak i PUPFL bude součástí navazující projektové přípravy a jeho vypracování musí být provedeno

v souladu s příslušnými složkovými zákony i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.II.4 Přírodní zdroje

Dokumentace uvádí, že nerostné zdroje v okolí záměru nebudou předmětnou stavbou dotčeny ani ovlivněny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že hlavním dokumentem pro popis stavu fauny a flóry a jejich biotopů dotčené oblasti jsou biologické průzkumy, které jsou součástí Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (dále také jen „H67“ nebo „Hodnocení“) (HBH Projekt 2026a, příloha 6), kde jsou komplexně shrnuta terénní pozorování. Terénní průzkumy všech sledovaných skupin organismů byly prováděny ve vegetační sezóně roku 2025. Doplňkově byly excerpovány údaje o výskytu zvláště chráněných nebo jinak významných druhů z nálezové databáze ochrany přírody (NDOP), přičemž byly zpravidla brány v potaz nálezy z blízkého okolí trasy záměru staré maximálně 10 let, ve výjimečných případech bylo přihlédnuto i ke starším nálezům. Ve výsledcích byly zohledněny také údaje o avifauně získané během průzkumů v roce 2012 až 2016 (Kuras2022).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska prezentovaných průzkumů ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Protože mezi procesem EIA a zahájením stavby je většinou významná časová prodleva, je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka týkající se aktualizace průzkumu.

Na základě dosud provedených průzkumů a požadavků vznesených v rámci procesu EIA jsou v další části předkládaného posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

C.II.6 Klima

Klimatické poměry jsou ovlivněny především množstvím dopadajícího slunečního záření, utvářením reliéfu a charakterem aktivního povrchu. Dotčené území náleží do mírně teplé klimatické oblasti MT11 (dle Quitta, 1971). Průměrné červencové teploty vzduchu jsou 17-18 °C, průměrné lednové teploty vzduchu jsou -2 až -3 °C, 40–50 dní v roce je letních a 110–130 dní mrazových. Průměrný roční úhrn srážek je ve vegetačním období 350–400 mm a v období zimním 200–250 mm. Klimatická jednotka MT11 patří do klimatického pásma, které na našem území převažuje a plošně souhlasí se středními polohami.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany posudku bez zásadnějších připomínek.

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Dokumentace uvádí, že záměr je situován v intravilánu a extravilánu města Třebíč. Z hlediska biotopů jsou v trase záměru zastoupeny převážně nepřírodní biotopy (zemědělské plochy, nálety dřevin, ruderální vegetace, křoviny) a v okolí se nachází také přírodní biotopy (fragmenty mokřadních, lužních, travních či přírodě blízkých lesních porostů). Navrhovaná trasa přeložky silnice I/23 je vedena jižním okrajem města a respektuje stávající sídelní strukturu i limity území. Řešení je v souladu s koridorem DK03, vymezeným v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina jako veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury. Po vyhodnocení stavu jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že záměr nezpůsobí při dodržení navržených opatření překročení únosného zatížení území.

V případě neprovedení záměru lze předpokládat pokračování stávajících trendů zatížení dotčeného území, zejména v souvislosti s vedením tranzitní i příměstské dopravy přes zastavěné území Třebíče.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č. 4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku zásadnějších připomínek s tím, že odpovídající podmínky z hlediska identifikovaných vlivů jsou zapracovány do podmínek v návrhu závazného stanoviska.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Expozice znečišťujícím látkám v ovzduší a z hlediska expozice hluku – etapa výstavby, narušení faktoru pohody

Dokumentace uvádí, že během stavebních činností – zejména při demolicích, zemních pracích, skrývce ornice, zakládání, při manipulaci s materiály apod. – může dojít k jisté míře znečištění ovzduší a k hlukovému zatížení území. Pro etapu výstavby dále uvádí, že výstavba bude mít negativní dopad na dotčenou část obyvatelstva, přičemž ke zmírnění těchto vlivů jsou navržena technicko-organizační opatření.

Expozice znečišťujícím látkám v ovzduší - provoz

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícím látkám v ovzduší bylo provedeno ve studii Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví, zpracované autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Vyhodnocení je doloženo jako příloha posuzované dokumentace. Byly hodnoceny změny koncentrací znečišťujících látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: NO_2, CO, PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzen a benzo[a]pyren. Vyhodnocení provedeno pro všechny aktivní scénáře ve výhledovém období v roce 2030 a v období 2050.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku - provoz

Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku je provedeno ve studii Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví, které bylo vypracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Posouzení vlivu hluku bylo zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy ve výhledových stavech

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví uzavírá, že hluk z dopravy je pro část obyvatel exponované zástavby zdrojem obtěžování, rušení ve spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Podle plošného vyhodnocení hlukové expozice dotčené obytné zástavby dojde po realizací záměru ke snížení rizika hluku u všech těchto ukazatelů.

Předpokládané hluková expozice některých domů v okolí plánované trasy obchvatu s vypočteným navýšením po realizaci záměru nedosahuje úrovně, kterou by bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Pro zdravotní riziko znečištění ovzduší pro obyvatele daného území je rozhodující imisní pozadí, tj. celková kvalita ovzduší, resp. úroveň jeho znečištění, na které se podílí mnoho místních i vzdálených zdrojů emisí.

Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemocnosti obyvatel dotčené zástavby města Třebíč na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o průměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší.

Podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy na celkovém imisním pozadí je podle výsledků rozptylové studie nízký a z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele není významný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Narušení faktorů pohody - výstavba

Mezi nepříznivé vlivy spojené se zdravotními riziky pro obyvatelstvo způsobené výstavbou obdobných záměrů patří zejména vyšší prašnost a emise dalších znečišťujících látek do ovzduší a hluk způsobený pohybem stavebních a dopravních mechanismů. Ovlivnění je významné zejména v případě, kdy tyto práce probíhají v blízkosti obytné zástavby, nebo kdy bude přes obytnou zástavbu realizován dovoz stavebních materiálů.

Etapa výstavby tedy může být pro určité skupiny obyvatel rušivým vlivem i přes skutečnost, že v dokumentaci jsou formulovány podmínky pro minimalizaci vlivů na hlukovou a imisní zátěž v etapě výstavby. Proto ve vztahu k vlivům na faktory pohody je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka pro navazující přípravu záměru:

- ***zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s dotčenými obcemi a s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy***

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku (jak obcí, tak soukromého majetku) z hlediska dopravních nároků staveništní techniky jsou v návrhu závazného stanoviska ošetřeny následující podmínkou:

- ***před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací v etapě výstavby a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveništ' po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby***

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku hluku a vibrací při využívání místních komunikací v etapě výstavby.

Expozice znečišťujícím látkám v ovzduší - provoz

Z hlediska vyhodnocení v etapě provozu ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. K vyhodnocení byla využita metodika hodnocení vycházející ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a využívající autorizační návod Státního zdravotního ústavu (dále jen „SZÚ“) k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku - provoz

Ve vztahu k hodnocení vlivů na veřejné zdraví v etapě provozu bez připomínek.

Pro praktické výpočty při kvantitativní charakterizaci rizika hluku doporučuje aktuální verze 5 Autorizačního návodu SZÚ AN 15/04 k hodnocení zdravotního rizika hluku v zájmu sjednocení postupů používat vztahy expozice a účinku, uvedené v příloze III Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES7 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí

Jako podklad k detailnímu plošnému vyhodnocení efektu realizace obchvatu I/23 formou kvantitativní charakterizace rizika hluku pro exponované obyvatele byly proto zadavatelem poskytnuty konkrétní počty obyvatel zástavby situované v jednotlivých hlukových pásmech ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době a v 24hodinové Ldn. Počty dotčených obyvatel byly spočítány na základě kombinace izofon pro příslušnou situaci a časové období s vrstvou budov (aktuální dle RUIAN) doplněnou o informace o počtu obyvatel v dané budově z databáze SLDB 2021.

Počet obyvatel byl navýšen o novou výstavbu rodinných domů na ul. Pavla Kohna, Jindřicha Flussera a Antonína Kaliny - vždy čtyři obyvatelé na jeden rodinný dům.

Do výpočtu byly zahrnuty všechny nemovitosti určené k bydlení, dále nemovitosti, které nejsou k bydlení, ale mají evidovaný byt a obyvatele. Celkem byla takto vyhodnocena hluková expozice pro 16 542 obyvatel současné a plánované bytové zástavby.

S odkazem na obdržená vyjádření týkající se připomínek k uváděným konkrétním údajům o počtech osob postižených automobilovou dopravou z hlediska imisní a hlukové zátěže, byl v souladu s §9 odst.(4) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí požádán zpracovatel hodnocení vlivů na veřejné zdraví prostřednictvím oznamovatele o doplňující upřesnění související především s hodnocením vlivů na ovzduší ve vztahu k veřejnému zdraví, které je doloženo v Příloze č.1 předkládaného posudku. Upřesnění obsahuje následující informaci:

„Detailní plošné vyhodnocení zdravotního rizika pro nulovou a aktivní variantu záměru na základě hlukových pásem a počtů exponovaných obyvatel bylo v daném případě provedeno pro riziko dopravního hluku. Zde to bylo opodstatněné, neboť hodnocený hluk z dopravy byl dominantní v celkové hlukové expozici dotčené obytné zástavby, pohyboval se v hodnotách, které prokazatelně ovlivňují zdraví a rozdíl jejich hodnot v hodnocených variantách byl natolik významný, že se ve výsledku kvantitativního hodnocení rizika mohl projevit a poskytnout věrohodný podklad k rozhodování.

U imisního vlivu hodnocené dopravy v posuzovaném záměru je situace zcela jiná. Jak je znázorněno v tabulce č. 3 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné.

Navíc zde lze předpokládat významnou nejistotu ve smyslu podhodnocení skutečné úrovně expozice obyvatel při výpočtu imisního příspěvku v území ohraničeném souvislou zástavbou, kterou nelze na rozdíl od hluku jednoduše ověřit a kvantifikovat měřením. Nepatrné rozdíly celkové imisní expozice, dané v případě záměru obchvatu Třebíče imisním příspěvkem dopravy v hodnocených variantách, jsou hluboce pod citlivostí používaných vztahů expozice a účinku pro kvantitativní hodnocení rizika znečištění ovzduší jednotlivých škodlivin, odvozených statistickou meta-analýzou výsledků epidemiologických studií.

Jak je uvedeno na str. 31 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, kvantifikace zdravotních rizik pro nízkou úroveň expozice danou vypočteným příspěvkem z hodnocené dopravy proto nemůže poskytnout validní a prokazatelné výsledky, neboť jsou vysoce převýšeny nejistotou metod hodnocení i výchozích podkladů.

Obsahem hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší bylo proto především současné imisní pozadí města Třebíč dle údajů ČHMÚ a zákonem stanovená úroveň ochrany zdraví, daná platnými imisními limity.

Výpočet byl sice provedený i pro průměrný imisní příspěvek ve 47 výpočtových bodech rozptylové studie, umístěných u nejbližší a nejvíce ovlivněné obytné zástavby, který byl vztažený na vědomě nadhodnocený počet 7 000 obyvatel zástavby v širším okolí současné a budoucí trasy komunikace, odhadnutý podle hlukových pásem akustické studie.

Jeho smyslem však bylo pouze ilustrovat nepodstatný význam vlivu hodnocené dopravy ve srovnání s celkovou imisní situací a zanedbatelnost rozdílu vypočteného příspěvku dopravy v nulové a aktivní variantě pro reálný vliv na zdraví exponovaných obyvatel.

Z výše uvedených důvodů, tj. nejistoty výpočtu rozptylové studie a nízké úrovně hodnocené imisní zátěže, by v daném případě záměru „I/23 Třebíč, obchvat" detailní plošné vyhodnocení zdravotního rizika znečištění ovzduší s použitím izolinií imisního příspěvku a počtů obyvatel neposkytlo věrohodný podklad. Takže i kdyby rozptylová studie tyto údaje obsahovala, tak by k hodnocení zdravotních rizik nebyly použité".

<u>Problematika komunikace Fibichova</u>

Ve vztahu k narušení faktoru pohody považuje zpracovatel posudku za nutné komentovat situaci, která by se dle předprojektové přípravy záměru měla týkat komunikace Fibichova. Z dostupných podkladů vyplývá, že z důvodů přerušení napojení ulice Revoluční na Koželužskou se předpokládá, že ulice Revoluční bude napojena na Koželužskou prostřednictvím ulice Fibichova.

V Dopravním modelu byla na ulici Fibichově předpokládána taková opatření, která zamezí průjezdu zbytné dopravy. Propojením ulic Fibichova a Revoluční se totiž zkrátí cesty mezi centrem města a oblastí kolem Koželužské na západním okraji Třebíče.

V rámci obdržených vyjádření k dokumentaci byla k uvedenému řešení vznesena řada připomínek, které lze shrnout do následujících důvodů: *„Tato změna dopravního řešení by znamenala zásadní nárůst dopravní zátěže v ulici, která k tomuto účelu nebyla navržena ani stavebně uzpůsobena. Vzhledem k její šířce a charakteru zástavby lze důvodně předpokládat výrazné zvýšení hluku, emisí a celkové zhoršení životního prostředí pro obyvatele. Zároveň zde není zřejmé, že by bylo možné realizovat účinná protihluková opatření.*

Za zásadní problém lze považovat skutečnost, že tento nárůst dopravy je v dokumentaci EIA pouze odhadován a není podložen konkrétním a projednaným dopravním řešením. Přitom se jedná o změnu, která může zásadně ovlivnit kvalitu bydlení v celé ulici. Bez reálného dopravního projektu a jeho vyhodnocení nelze dopady na obyvatele spolehlivě posoudit.

Do stávajícího uličního profilu, který má v některých místech pouhých 7 metrů mezi ploty (navíc se značným výškovým rozdílem), není reálné umístit obousměrnou komunikaci pro provoz MHD, opatření pro cyklisty a alespoň jednostranný chodník o minimální normou požadované šířce (2,25 m). Má-li tato trasa sloužit jako páteřní spojení mezi starou a novou Borovinou (což po přerušení stávající trasy kolem Bopa musí), musí dojít k úpravám (rozšíření vozovky, doplní cykloopatření a chodníků, přechodů, křižovatek a napojení) na celém tahu, včetně křižovatky s ul. Koželužská.

Neuvedení takto zásadní vyvolané investice ve vyhodnocení záměru je nepřípustné, je to ukázkový příklad „salámové metody".

Součástí obdržených vyjádření je i petice občanů této ulice požadující zachování jednosměrného provozu, uvádějící následující důvody:

- *není prostor pro vybudování chodníku a tudíž riziko výrazného zhoršení bezpečnosti obyvatel, především chodců*
- *zvýšení hlukové zátěže*
- *zatížení komunikace, která není pro takový rozsah dopravy dimenzována"*

Je skutečností, že hluková studie uvedenou komunikaci v hodnocení zohledňuje pro oba výhledové časové horizonty, stávající stav doložen není. Výhledové časové horizonty dokladují plnění hygienických limitů, tedy i stávají stav musí být logicky také pod hygienickými limity. Z hlediska stávajícího stavu této komunikace dle názoru posudku nelze bez jakýchkoliv úprav (které v rámci projektu nebyly zpracovatelskému týmu posudku doloženy) navrhované dopravní řešení realizovat.

Je-li důvodem navrhované úpravy zkrácení cesty mezi centrem města a oblastí kolem Koželužské na západním okraji Třebíče, potom dle názoru posudku by tato skutečnost měla být nejprve ověřena dopravním modelem včetně zejména vyhodnocení dojezdových časů integrovaného záchranného systému.

Charakter komunikace, kde projekt předpokládá uvedenou změnu dopravního řešení lze dokladovat následujícími obrázky, ze kterých je patrná oprávněná obava obyvatel z navrženého řešení z hlediska parametrů této komunikace:

Na základě všech výše uvedených skutečností je v návrhu podmínek závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy ve vztahu ke komunikaci Fibichova:***
  - ***preferovat po ukončení stavby "I/23 Třebíč, obchvat" do komunikace Fibichova vrácení pouze jednosměrného provozu***
  - ***v případě odůvodněné nemožnosti realizace jednosměrného provozu realizovat úpravy komunikace Fibichova zejména z hlediska zajištění bezpečnosti chodců – rozšíření vozovky, doplnění chodníků a cykloopatření, realizace vegetačních úprav za kácenou zeleň***
  - ***bez ohledu na konečné dopravní řešení pro realizaci záměru vyloučit z komunikace Fibichova jakoukoliv staveništní dopravu související s návozem stavebního materiálu a odvozem přebytečných výkopových materiálů***

Podmínka vyplývá ze skutečnosti, že z předprojektové přípravy záměru nebylo doloženo podrobnější stavební řešení související s úpravou této komunikace. Podmínka směřuje k ověření nutnosti navržené dopravní úpravy, k realizaci případných úprav této komunikace pro zajištění bezpečnosti chodců a zejména z hlediska minimalizaci vlivů na faktor pohody a zejména k prověření možnosti vrátit po dokončení stavby komunikaci do původního dopravního režimu.

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Z dokumentace vyplývá, že hlavním zdrojem znečištění ovzduší z výstavby záměru jsou především demoliční práce a zemní práce při odtěžování materiálu, ukládání násypů a při manipulaci s tímto materiálem. Dalším zdrojem emisí je spalování pohonných hmot v motorech stavební techniky (bagr, nakladač, atd) a nákladních automobilů, zajišťujících odvoz přebytečného materiálu a dovoz stavebního materiálu.

Dominantní znečišťující látkou při stavbě budou tuhé znečišťující látky. Jejich zdrojem budou v prvé řadě demoliční a zemní práce, odstraňování přebytečné zeminy a manipulace se zeminou. Zdrojem oxidů dusíku budou spalovací motory stavebních strojů a nákladních automobilů, které se budou pohybovat v prostoru staveniště. Zdrojem emisí benzenu a benzo(a)pyrenu bude spalování nafty v motorech stavebních strojů a nákladních automobilů na stavbě.

Dokumentace uvádí, že v průběhu realizace stavby musí zhotovitel stavby aplikovat příslušná technicko-organizační opatření k minimalizaci zatěžování okolí stavby prachem (fugitivní emise tuhých znečišťujících látek) a jinými látkami znečišťujícími ovzduší. Jedná se o standardní a běžně uplatňovaná opatření.

Obecná opatření jsou stanovena zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (§ 16 odst. 10, obecná opatření stanovená v příloze č. 10), dále jsou doplněná o opatření z metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (MŽP ČR 2019) a z Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10}.

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Z dokumentace vyplývá, že zdrojem emisí hlavních škodlivin ze silniční dopravy je dle dokumentace provoz (intenzita dopravy) silničních vozidel, který variuje dle denní doby (denní a noční provoz), týdenní periody (pracovní dny, sobota a neděle) a ročního období. Pro výpočet byly použity intenzity dopravy ze studie Mott McDonald CZ (Dopravně-inženýrské podklady, příloha 13). Intenzity dopravy jsou uvedeny na úrovni RPDI (roční průměr denních intenzit). Vkládaná vstupní data (např. údaje o intenzitě a skladbě dopravního proudu, modelování terénu) mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky jsou pak horním odhadem očekávané situace.

Výpočty byly provedeny pro aktivní variantu (obchvat Třebíče, varianta A) a pro nulovou variantu (stav bez realizace, varianta 0). Vyhodnocení bylo provedeno pro rok 2030 jako předpokládaný rok uvedení do provozu a pro výhledový rok 2050.

Z vyhodnocení vlivů na ovzduší vyplývá, že imisní příspěvky škodlivin na žádném ze zvolených referenčních bodů nedosahují ani zdaleka hodnot povolených limitů (viz kap. C.II.2) a budou ve výpočtových letech 2030 i 2050 pod v současnosti povolenými imisními limity. Realizací vlastní stavby dojde v dotčeném území k velmi mírnému nárůstu celkových emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu, přičemž převažující podíl na celkovém imisním příspěvku bude mít v obou výpočtových letech silniční síť bez obchvatu Třebíče (nulová varianta).

Celkové (součtové) imisní koncentrace hlavních škodlivin nebudou vlivem stavby ve výpočtových letech 2030 i 2050 překračovat současné povolené imisní limity na žádném z nejbližších dotčených obytných objektů, tj. referenčních bodech č. 1 až 47. Dominantní je vliv "pozaďového" znečištění ovzduší v dotčeném území, na kterém se samozřejmě do značné míry podílí také silniční provoz mimo do modelového výpočtu zahrnutou silniční síť v Třebíči a okolí.

Z hlediska vlivu na znečištění ovzduší lze dle dokumentace navrhovanou stavbu, tj. realizaci stavby „I/23 Třebíč, obchvat“ hodnotit jako méně významnou, pro rozhodování o její realizaci se proto jeví prioritní provozně dopravní kritéria.

Vlivy na klima

Dokumentace uvádí, že záměr „I/23 Třebíč, obchvat“ spadá, dle „Sdělení komise, Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027“, do kategorie projektů infrastruktury – konkrétně silniční a železniční infrastruktury, městské dopravy, u kterých se posouzení uhlíkové stopy obecně vyžaduje. V případě silniční infrastruktury se jedná o tzv. jiné nepřímé emise skleníkových plynů, tj. emise z vozidel projíždějících dotčeným úsekem silnice. Bilance emisí CO_2 je v dokumentaci doložena v tabulce č.17. Pro záměr je hodnota absolutní emise skleníkových plynů ve výši 7 593 t CO2 ekvivalentu za rok. Tato hodnota nedosahuje dané mezní hodnoty. Relativní emise skleníkových plynů ve výši -2495 t CO_2 ekvivalentu za rok (snížení emise skleníkových plynů) taktéž nedosahuje dané mezní hodnoty a pro záměr tudíž není potřeba vypracovat ekonomickou analýzu a použití stínové ceny uhlíku, jakož i analýzu variant a začlenění zásady „energetické účinnosti v první řadě“.

Dokumentace uzavírá, že během prověřování z hlediska zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se změně klimatu nebyla definována žádná zmírňující ani adaptační opatření, která by bylo nutné zařadit do projektu nad rámec současně navrženého technického řešení.

Realizací záměru dojde k zajištění větší plynulosti dopravy a tím i snížení emisí skleníkových plynů. Vyšší plynulost a kvalitnější průjezdnost intravilánem obce tím pádem zajistí i větší bezpečnost dopravy, respektive podmínky pro šetrné formy dopravy. Vlivy jsou hodnoceny jako neutrální až pozitivní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší – etapa výstavby

V době vypracování předkládané rozptylové studie nebyl znám zhotovitel stavby, a tedy nebyly známy ani zásady organizace výstavby, ze kterých by bylo patrné nasazení stavební techniky ani upřesnění objem zemních prací. Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno relevantními opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby.

Příloha č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění, na kterou dokumentace odkazuje požaduje plnit v etapě výstavby následující obecně platná opatření k předcházení a omezování prašnosti:

- *Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.*
- *Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.*
- *Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.*
- *Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, není-li to nezbytně nutné.*
- *Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací a vozidel.*
- *Používat pouze staveništní techniku splňující následující parametry:*
  a) Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
  b) Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

Výše uvedené požadavky vyplývající z legislativy tak nejsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru, smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění následujících doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- ***z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných ZOV nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:***
  - ***preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na veřejných komunikacích***
  - ***minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy***
  - ***při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů***

- ***pro případnou recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu***
- ***při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení, atd.) a při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání***
- ***omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích s cílem snížení prašnosti z pojezdu stavební techniky***
- ***redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum***
- ***v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra***
- ***při odnímání stavebních materiálů s obsahem azbestu ze stavby musí být voleny takové technologické postupy, které předcházejí nebo minimalizují uvolňování azbestu do ovzduší.***
- ***při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby***
- ***plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu***
- ***kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací***
- ***nejvíce pojížděné úseky na staveništi a případně nově realizované přístupové cesty na staveniště zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojížděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu***
- ***preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě***
- ***zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti***
- ***v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění***

Podmínka směřuje k minimalizaci emisí vznikajících v etapě výstavby, zejména prachových částic PM_{10} a $PM_{2,5}$.

S odkazem na úroveň předprojektové přípravy záměru nemohlo být dosud objektivně provedeno vyhodnocení vlivů na ovzduší v etapě výstavby. Ve vztahu k uvedené skutečnosti je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen ZOV) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a demoličních prací***

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě zásad organizace výstavby se zapracovanými požadavky pro omezování emisí.

<u>Vlivy na ovzduší – etapa provozu</u>

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na ovzduší ze strany posudku bez zásadnějších připomínek s tím, že pro plošné rozložení příspěvků k imisní zátěži byl oznamovatel v souladu s §9 odst.(4) zákona č.100/2001 Sb. požádán o doplnění

mapových podkladů rozložení imisní zátěže, které je doloženo v Příloze č.1 předkládaného posudku.

Ve stávající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze jednoznačně stanovit konečný termín realizace a zprovoznění záměru.

Lze tak předpokládat, že v rámci navazující projektové přípravy bude nezbytné aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu tak, jak budou k dispozici aktuálnější údaje ze sčítání dopravy, které mohou ovlivnit model dopravy, který je podkladem pro imisní posouzení. Nelze vyloučit, že v rámci navazující projektové přípravy záměru mohou být v platnosti některé legislativní změny týkající se připravované úpravy imisních limitů. Současně dojde i k aktualizaci imisního pozadí zájmového území dle pětiletých aritmetických průměrů zveřejňovaných ČHMÚ. Z uvedených důvodů je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru, v rámci které:***
  - ***zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility***
  - ***zohlednit aktuální údaje o pozaďovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)***
  - ***zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)***

Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území.

Vlivy na klima

Z globálního měřítka (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové významnější zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluk – etapa výstavby

Vlivy na hlukovou situaci jsou popsány a hodnoceny v rámci Akustické studie – Hluk ze stavební činnosti (Enviroad 2026c, příloha 4.2), Akustické studie – Hluk na objízdných trasách (Enviroad 2026d, příloha 4.3).

Pro výpočet byl použit předpoklad, že výstavba bude probíhat v intervalu 7 – 21 hod (interval se zvýšeným limitem pro hluk ze stavebních prací). Pro hodnocení vlivu hlukové zátěže ze stavební činnosti bylo vymezeno 25 výpočtových bodů. Těžiště hlavních stavebních prací bude probíhat v čase 7-19 hodin.

Dokumentace připomíná, že dodavatel stavby bude vybrán ve výběrovém řízení po ukončení stavebního řízení a na základě dokumentace k provádění stavby. V době zpracování studie tedy nejsou známy typy stavebních mechanismů a doby jejich nasazení.

Na základně předběžného hlukového posouzení dokumentace uvádí, že bude nutné upravit pracovní nasazení nakladače na kratší pracovní dobu. Dodržovat vypínaní motorů při vykládce a nakládce stavebního materiálu. Nasazení těžkých nákladních

vozidel a autodomíchávačů na staveništi bude krátkodobější, než souvislé nasazení nakladačů.

Dále dokumentace uvádí, že výstavba tunelu je navržena metodou tzv. „želva“. Jedná se o výstavbu tunelu pod zastropením. Jako první budou zbudovány boční stěny, na které bude realizován strop tunelu. Zbývající významná část těžby tunelu bude tedy probíhat pod ochranou daného stropu a stěn. Strop a stěny tunelu budou při hloubení sloužit jako protihluková ochrana proti šíření hluku z těžby tunelu. Jedná se o metodu, která se často využívá v zastavěných územích, kde je blízká chráněná zástavba.

Podél objízdných tras, kde jsou chráněné lokality dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, je nutno na dané navýšení hluku nahlížet jako na krátkodobé navýšení hlukové zátěže. Legislativně je řešena dlouhodobá expozice nadlimitního hluku, a to v případě krátkodobých objízdných tras nenastává.

Hluk – etapa provozu

V hlukové studii (Enviroad 2026b, příloha 4.1) jsou zohledněny zdroje hluku, které by mohly mít rozhodující vliv na hladinu akustického tlaku v okolí plánovaného záměru. Zdrojem hluku je provoz (intenzita dopravy) silničních vozidel. Intenzity dopravy jsou uvedeny na úrovni RPDI (roční průměr denních intenzit). Vkládaná vstupní data (např. údaje o intenzitě a skladbě dopravního proudu, modelování terénu) mají charakter maximální možné hodnoty.

Výpočty byly provedeny pro variantu aktivní (obchvat Třebíče) a pro variantu nulovou (stav bez realizace). Vyhodnocení hlukového zatížení území a zástavby bylo provedeno pro rok 2030 jako předpokládaný rok uvedení do provozu a pro výhledový rok 2050a to celkem pro 47 definovaných výpočtových bodů.

Jednotlivé situace hlukového zatížení venkovního prostředí zjištěné výpočtem byly posouzeny ve vztahu k imisním limitům hluku daných nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a dle zákona č. 258/2000 Sb., Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Tabelární a grafické výsledky výpočtů hlukového zatížení území v roce 2030 a 2050 pro obě hodnocené varianty jsou uvedeny v příloze 4.1.

Z dokumentace vyplývá, že v nulové variantě by ve výhledovém roce 2030 došlo k překročení hygienických limitů hluku ve výpočtových bodech č. 21, 24, 29 (jen 2.N.P.), 31, 32 a 39 a výhledovém roce 2050 by došlo navíc k překročení limitů hluku v bodě 29 i v 1.N.P.

V aktivní variantě – s obchvatem by v roce 2030 došlo k překročení limitů ve výpočtových bodech 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 32 a v roce 2050 navíc k dosažení úrovně limitu v bodě 31.

V aktivní variantě byla navržena protihluková opatření na obchvatu Třebíče, která zajistí splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (výpočtové body 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20). Součástí hlukové studie jsou rovněž hlukové příčné řezy, které zobrazují výpočet hlukové zátěže v roce 2050 s protihlukovými opatřeními v porovnání se stávajícím stavem. Opatření jsou začleněna do

projektového řešení záměru jako SO – Protihlukové stěny (SO 760) a protihlukové zastřešení (SO 761).

Ochrana před nadlimitním hlukem na stávající I/23 v okolí výpočtových bodů č. 31 a 32 bude řešena formou individuálních protihlukových opatření v rámci provozní činnosti.

Dále dokumentace uvádí, že lokalita zahrádkářské kolonie vpravo od osy obchvatu cca v km 2,300 – 3,300 není chráněna proti hluku, protože se zde nenacházejí žádné chráněné objekty ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Z hlukových situací pro roky 2030 a 2050, kdy je již realizován obchvat Třebíče, je vidět, že hlukové izolinie se ani nedotýkají dané lokality, tak by zde ani při nutnosti ochrany nedocházelo k překračování hygienických limitů.

Monitoring hluku je dle dokumentace doporučeno provádět před stavbou a to v místech, kde je již nyní překročen hygienický limit a tam kde budou v rámci dané stavby vystavěny protihlukové stěny, aby byla prověřena jejich účinnost. Měření hluku za protihlukovými stěnami po zprovoznění stavby bude dokládáno i ke kolaudaci.

Doporučený monitoring: protihlukové zastřešení a PHS část 1 – body 2, 3 a 6, PHS část 2, 3 a 4 – bod 19.

Vibrace – etapa výstavby

Potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat psychickou pohodu obyvatel a ovlivňovat statiku budov v dotčeném území, jsou dle dokumentace především zemní a stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. V případě záměru obchvatu Třebíče půjde zejména o demoliční práce, frézování starých vozovek, hloubení stavebních jam, výstavbě tunelu, zarážení nebo vrtání mostních pilot a manipulaci s těžkou stavební mechanizací. Tyto činnosti mohou dočasně vyvolávat zvýšenou úroveň vibrací, přičemž výraznější projevy lze obecně očekávat pouze v jednotkách, výjimečně desítkách metrů od zdroje.

Vzhledem k tomu, že některé stavební práce budou probíhat v blízkosti obytné zástavby, je nezbytné průběžně monitorovat úroveň vibrací a ověřovat, zda nemůže dojít k ovlivnění statiky okolních budov. V případě zjištění poruch nebo zvýšeného rizika budou provedena odpovídající technická opatření a případné závady odstraněny.

Vibrace – etapa provozu

V období provozu je riziko vzniku významnějších vibrací nízké. Pohyb vozidel po nové trase obchvatu, která je navržena v souladu s platnými technickými normami, obvykle generuje jen velmi nízké úrovně vibrací, a to zejména ve srovnání s fází výstavby. Vibrace z provozu se mohou šířit pouze v bezprostředním okolí komunikace, přičemž jejich intenzita s rostoucí vzdáleností rychle klesá.

Nelze předpokládat, že by vibrace v období provozu mohly nepříznivě ovlivnit statiku budov či komfort obyvatel.

Záření

Dle dokumentace pro navrhovaný záměr není relevantní.

Osvětlení

Dokumentace uvádí, části nové trasy silnice I/23 budou osvětleny, a to zejména v zastavěných úsecích a v oblasti křižovatek; samostatně bude řešeno také osvětlení tunelu. Osvětlení bude navrženo v souladu s ČSN EN 12464-2 a s důrazem na minimalizaci světelného znečištění. V přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí a volná krajina v km 0,0–0,3) bude umělé osvětlení omezeno na nezbytné minimum a navrženo tak, aby co nejméně zatěžovalo životní prostředí – světlo bude směrováno výhradně na komunikaci, použity budou zdroje s potlačenou modrou složkou (≤ 2700 K, ideálně 2200 K) a intenzita osvětlení bude co nejnižší v rámci požadavků normy, případně doplněná o možnosti stmívání či nočního vypínání. Další osvětlení mohou způsobovat světelné reflektory automobilů.

Dokumentace uzavírá, že vlivy světelného znečištění budou vzhledem k umístění nové trasy převážně omezené. Záměr je po většinu délky přimknut k zastavěnému území, kde se již nachází stávající zdroje umělého osvětlení, a část trasy je navržena v tunelu či v hlubších zářezech, což šíření světla dále snižuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluková zátěž - etapa výstavby

Dle názoru zpracovatele posudku na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani finální postup stavebních prací, nelze vyčerpávajícím způsobem vyhodnotit hluk v etapě výstavby. Doložené hodnocení etapy výstavby lze proto chápat jako podklad, který dokladuje podmínky pro plnění hygienických limitů pro etapu výstavby a na který lze navázat v rámci navazující projektové přípravy záměru po zpřesnění (aktualizaci) zásad organizace výstavby.

Pro navazující projektovou přípravu je formulována podmínka týkající se zásad organizace výstavby ve vztahu k minimalizaci hlukové zátěže, na základě které bude vypracováno aktualizované hlukové posouzení této etapy:

- ***do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:***
  - ***při aktualizaci návrhů protihlukových a organizačních opatření vycházet z hlukové studie pro etapu výstavby (zak. č. 6/25 052, Enviroad s.r.o. 02/2026)***
  - ***budou detailněji specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby***
  - ***budou specifikovány maximální intenzity staveništní dopravy na příjezdových trasách v denní době pro zajištění plnění hygienického limit hluku z provozu staveništní dopravy***
  - ***bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod., přičemž těžiště hlavních stavebních prací má probíhat v čase 7:00–19:00 hodin; stavba ani staveništní doprava nebude provozována v noční době***
  - ***zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích***
  - ***kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti***
  - ***v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti***
  - ***stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu***

- ***motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů***
- ***řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor***

Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že ZOV budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby.

Pro další projektovou přípravu záměru je formulováno doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhovat další opatření technického respektive organizačního charakteru.

V návrhu závazného stanoviska je formulováno následující doporučení, které směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby v zájmovém území na základě zpracovaných zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky:

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu v rámci které:***
  - ***vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních prací, stavbou mostů a tunelu a případných demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů***
  - ***budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány s dotčenými obcemi***

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na hlukovou zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky ve vztahu k plnění hygienického limitu.

Na základě obdržených vyjádření jakož i na základě veřejného projednání lze považovat za vhodné, aby teoretické výsledky vyhodnocující etapu výstavby byly během stavby ověřovány a mohla tak být případně přijata další odpovídající organizační opatření. Proto je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt měření akustické situace pro etapu výstavby, jehož rozsah a místa měření budou projednány a schváleny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví; měření bude zahrnovat vyhodnocení akustické situace před zahájením stavebních prací a během stavby, a to zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí; výsledkům u bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření***

Podmínka je stanovena za účelem ověření teoretického vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby měřením; současně tak bude vytvořen předpoklad pro případnou úpravu stavebních činností ve vztahu k plnění hygienického limitu v etapě výstavby.

Součástí hodnocení akustického posouzení je také hlukové posouzení objízdných tras. Dokumentace uvádí, že během stavebních prací dojde k omezení a někdy i k úplnému přerušení provozu na stávajících komunikacích, které trasa obchvatu kříží a připojuje. Objízdné trasy jsou navrženy ve fázi úpravy silnice II/410 ul. Koželužské od

křižovatky s ulicí Řípovskou až k Janovu mlýnu. Dále bude objízdná trasa navržena během výstavby na ulici Vltavínské. Na objízdnou trasu je nutno přesměrovat dopravu při úpravách křižovatek na ul. Znojemské a Hrotovické. Během těchto fází bude využívána provizorní komunikace jižně od areálu STOP.SHOPu. Poslední lokalitou, kde je uvažováno během výstavby s převedením dopravy na objízdnou trasu je oblast křižovatky Brněnská – Sportovní – Rafaelova.

Dále se uvádí, že trasy na deponie budou vedeny v trasách objízdných tras pro danou stavbu a množství dopravy nebude mít vliv na změnu hlukové zátěže. Bude se jednat jen o desítky nákladních vozidel denně. Trasy nejsou vedeny mimo již stávající komunikace, kde by došlo k náhlé změně hlukové zátěže.

Hlukové posouzení objízdných tras uzavírá, že návrh objízdných tras byl konzultován s dopravním inspektorátem Policie ČR. Objízdné trasy byly stanoveny obdobně jak tomu bylo v minulosti, kdy docházelo ke stavebním úpravám a omezení dopravy v Třebíči.

Lze upozornit, že záměr je nyní v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, zatímní předpoklad zahájení provozu je rok 2031 a uvažovaná délka stavby je 4 roky.

Lze tedy považovat za účelné, aby akustické posouzení reagovalo na změny v intenzitách dopravy, které mohou do doby realizace záměru nastat a které mohou potenciálně ovlivnit dopravně inženýrské podklady tak, jak se bude vyvíjet intenzita dopravy v následujících letech. Proto lze považovat za účelné zapracovat do návrhu závazného stanoviska požadavek, aby v navazující projektové dokumentaci po výběru zhotovitele stavby byl aktualizován model dopravy pro objízdné trasy v souvislosti s plánovanými uzávěrkami a s ohledem na obdržená vyjádření také detailněji popsány jednotlivé uzávěry a časové horizonty těchto uzávěr. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat aktualizovanou hlukovou studii pro objízdné trasy dokladující plnění hygienického limitu, která bude:***
  - ***vycházet z hlukové studie pro objízdné trasy (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 02/2026)***
  - ***v modelu dopravy pro objízdné trasy zohledňovat aktualizovanou dopravní prognózu***
  - ***dokladovat údaje o nákladní dopravě generované stavbou na objízdných trasách***
  - ***aktualizovat objízdné trasy včetně časového harmonogramu pro jednotlivé uzávěry***
  - ***případně s ohledem na délku využívání objízdných tras navrhovat realizaci dočasných protihlukových opatření***

Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení akustické situace pro objízdné trasy a upřesnění (aktualizaci) jednotlivých délek předpokládaných uzávěr v souladu s harmonogramem výstavby vybraného zhotovitele.

<u>Hluková zátěž - etapa provozu</u>

Z hlediska vyhodnocení akustické situace pro etapu provozu nejsou ze strany zpracovatele posudku podstatnější připomínky.

V rámci obdržených vyjádření byly definovány následující připomínky:

- *při porovnání konkrétních lokalit dochází k mimořádně výrazným rozdílům v hodnotách dopravních intenzit mezi zjišťovacím řízením (2018) a dokumentací EIA.*
- *dopravní model je kalibrován na úrovni pracovních dnů (RPDI PD), zatímco výsledné hodnoty dopravních intenzit jsou prezentovány jako průměry za všechny dny v roce (RPDI VD). Tento postup představuje zásadní metodický nesoulad, neboť dochází k oddělení fáze kalibrace modelu a fáze prezentace výsledků, aniž by byl tento rozdíl transparentně vysvětlen a metodicky doložen.*
- *hlukové posouzení neřeší objekty k trvalému bydlení v zahrádkářské kolonii*
- *obavy z rizika, že návrh protihlukových opatření nebude dostatečný*

K uvedeným definovaným připomínkám lze uvést ze strany posudku následující:

- *<u>K dopravnímu modelu</u>:*

Je věcí a zejména rizikem oznamovatele záměru, jaký dopravní model předloží do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Proces EIA zahrnuje mechanismy, které neumožňují pokračovat v záměru, pokud by došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí /§9a, odst.(7) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění/, zejména z důvodů zvýšení jeho kapacity a rozsahu, což je, nebo může být i aktualizovaný model dopravy (který je zpracovatelem posudku standardně u liniových staveb požadován v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska) na jehož základě jsou následně vyhodnocovány vlivy zejména na akustickou a imisní situaci.

Přesto byla zpracovatelem posudku podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění vyžádána doplňující informace týkající se předloženého modelu dopravy, která je doložena v Příloze č.1 předkládaného posudku a která dokladuje správnost modelu, který byl vstupem pro akustické a imisní posouzení.

Z vyžádaného doplňujícího podkladu doloženého v Příloze 1 tohoto posudku vyplývá, že model v řešeném území byl vytvořen na základě sociodemografických údajů. Dále byl využit směrový dopravní průzkum na vjezdech do města, který zpřesnil modelované předpoklady především ve vztahu k tranzitní, cílové a výchozí dopravě vůči řešenému území. Tento průzkum byl proveden v roce 2022 v rámci tvorby Plánu udržitelné městské mobility. Model byl kalibrován na výsledky CSD přepočtené na úroveň roku 2024 a následně 2025. Podrobněji v Příloze 1 předkládaného posudku.

- *<u>Ke kalibraci dopravního modelu:</u>*

Model byl kalibrován na RPDI PD, protože RPDI VD se na komunikační síti fakticky v reálném provozu nevyskytuje. Jedná se o průměrnou teoretickou hodnotu, která se používá například pro hluková posouzení. Kalibrace na PD je provedena z toho důvodu, že do kalibrace vstupuje saturace komunikační sítě (pokud se některý úsek blíží saturaci, algoritmus může pro část vztahů z matice uvažovat jinou cestu, tedy: čím je některý úsek „ucpanější" tím víc vozidel hledá alternativní cestu). V průměru je například těžká doprava VD na 75 - 80 % PD. Takto přiřazené intenzity PD byly přepočteny podle koeficientů na VD.

K uvedenému vyjádření lze potom doplnit, že použité koeficienty jsou uvedeny v Tabulce 1.1 průvodní zprávy (strana 3) v příloze č.13 posuzované dokumentace.

Roční průměr denních intenzit (RPDI) pracovních dnů (PD) je vyšší než roční průměr denních intenzit (RPDI) všech dnů (VD), takže pokud byl model kalibrován na RPDI PD, je to na straně bezpečnosti. Kalibrace modelu na základě RPDI PD byly použity, protože průzkumy, při kterých bylo prováděno sčítání, proběhly v pracovních dnech,

což je v souladu s metodickým pokynem (viz níže) i TP 189, takže ověření na PD více odpovídá reálné situaci. Samotné převedení z RPDI PD na RPDI VD je ve zprávě k DIP popsáno, včetně tabulky s převodními koeficienty.

Lze připomenout, že Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (vyšel jako součást dokumentu: Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky. Částka 14, 10/2023, č. j. MZDR 28960/2023-2/OVZ) pracuje výhradně s RPDI VD, viz Seznam zkratek tohoto dokumentu, kde je zkratka RPDI vysvětlena jako „Roční průměr denních intenzit dopravy, aritmetický průměr denní intenzity dopravy všech dnů v roce“, tento pojem je pak podrobněji vysvětlen i v kapitole 3 Termíny a výklady pojmů. Použití RPDI ve vztahu k výpočtům je pak popsáno v Příloze F.

<u>K objektům „trvalého bydlení“ v zahrádkářské kolonii:</u>

Jak se uváděno v posuzované dokumentaci, lokalita zahrádkářské kolonie vpravo od osy obchvatu cca v km 2,300 – 3,300 není chráněna proti hluku, protože se zde nenacházejí žádné chráněné objekty ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Z hlukových situací pro roky 2030 a 2050, kdy je již realizován obchvat Třebíče, je vidět, že hlukové izolinie se ani nedotýkají dané lokality, tak by zde ani při nutnosti ochrany nedocházelo k překračování hygienických limitů. K uvedenému záměru orgán ochrany veřejného zdraví nevznesl připomínky.

Orgán ochrany veřejného zdraví tedy postupoval s Metodickým pokynem pro Krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ, kterým hlavní hygienička přikazuje vykonávat postup orgánů ochrany veřejného zdraví v předmětné věci.

V tomto Metodickém pokynu se mimo jiné uvádí: „ Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.

Podle zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále i „katastr nemovitostí“), se evidují mimo jiné i pozemky, které se člení podle druhů na ornou půdu, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, trvalé travní porosty (dále i „zemědělské pozemky“), lesní pozemky, vodní plochy, zastavěné plochy a nádvoří a ostatní plochy.

Zákon č. 258/2000 Sb. výslovně vylučuje zemědělské pozemky (tedy i zahrady, zeleň, ornou půdu aj.), pokud jsou takto zapsány v katastru nemovitostí, z definičního vymezení chráněných prostor, a v případě, že jsou k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce využívány, nelze je pouze z titulu jejich užívání z hlediska orgánu ochrany veřejného zdraví (dále i „OOVZ“) dozorovat (chránit před hlukem). Tento znak užívání pozemku je možné vztahovat pouze k těm pozemkům, které nejsou z ochrany před hlukem zákonem již primárně vyloučeny, tedy např. ostatní plochy, jsou-li užívány podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. Tudíž, ač na některých pozemcích dochází k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce, ale nejsou-li k těmto

účelům evidovány v katastru nemovitostí, nelze pro ně uplatnit hygienický limit a posuzovat je dle zákona č. 258/2000 Sb.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Za funkčně obdobnou stavbu se považují zařízení sloužící k dlouhodobému ubytování dětí, mládeže a seniorů (citlivé skupiny), např. dětské domovy, internáty, vysokoškolské koleje, domy s pečovatelskou službou, domovy důchodců, hospice a podobná zařízení.

Za funkčně obdobnou stavbu se nepovažují stavby ubytovacích zařízení dle přílohy vyhlášky č. 357/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální vyhláška), ve znění pozdějších předpisů, tj. hotely, motely, penziony, turistické ubytovny, kempy a skupiny chat-bungalovů, kulturní nebo památkové objekty využívané pro přechodné ubytování apod. V této věci se obdobně vyjadřuje i Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí ze dne 25. 10. 2023, č. j. MZDR 28960/2023-2/OVZ, uveřejněný ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví ČR, částka 14, ročník 2023 (část 3, kap. 3.4, bod 48, pozn. 51).

Chráněným venkovním prostorem staveb nejsou balkony, terasy a lodžie staveb pro bydlení, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Hygienické limity se nevztahují ani na venkovní prostor 2 m okolo staveb pro individuální rekreaci. Tyto stavby nejsou určeny pro dlouhodobý pobyt, jako je tomu u staveb bytových nebo rodinných domů, ani nejde o obdobu účelu školní výchovy, zdravotního a sociálního účelu. Nelze je tedy považovat za stavbu funkčně obdobnou.

Pokud jsou stavby pro individuální rekreaci situovány na zemědělském pozemku (takto zapsaném v katastru nemovitostí) a dle územního plánu na ploše pro rekreaci, nelze z titulu užívání této plochy k rekreaci pozemek považovat za chráněný venkovní prostor.

Zvýše uvedeného vyplývá, že jsou-li stavby pro individuální rekreaci umístěny na zemědělském pozemku, nechrání se před hlukem ani uvedený prostor (zemědělský pozemek), ani prostor 2 m okolo předmětných staveb.

V rámci posudku byla provedena namátková kontrola některých objektů v zahrádkářské kolonii, na které bylo upozorňováno v obdržených vyjádřeních. Dle aktuálního výpisu z katastru nemovitostí v době vypracování posudku se na těchto pozemcích nacházejí:

- *například stavba pro rodinnou rekreaci s evidenčním číslem (st.6068)*
- *například stavba pro rodinou rekreaci bez evidenčního čísla (st.7513)*
- *například objekt k bydlení bez čísla popisného a bez evidenčního čísla – počet bytů nevyplněn, počet vchodů 0 (st. 5065)*
- *například rodinný dům Horka – domky č.p. 893 (st. 2390)*

Dle názoru zpracovatele posudku není náplní posudku zkoumat výskyt staveb v kategorii „rodinný dům“ realizovaných v ploše územním plánem určených jako

„Plochy rekreace – zahrádkářská kolonie“, ani studovat, jak se v plochách územním plánem určených pro rekreaci mohou vyskytovat i objekty v kategorii „rodinný dům“.

Proto je posudkem doporučeno v rámci navazující projektové přípravy prověřit stavební objekty v dosahu předpokládané hlukové zátěže na příslušném stavebním úřadu a identifikovat objekty zkolaudované jako „rodinný dům“ pro případnou legislativně zdůvodněnou ochranu těchto objektů.

Následně je na základě výše citovaného Metodického pokynu a reálného stavu identifikovaného v zahrádkářské kolonii je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci aktualizované hlukové studie konzultovat s KHS kraje Vysočina výklad Metodického pokynu pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ ve vztahu k identifikovaným objektům rodinných domů v částech zahrádkářských kolonií potenciálně dotčených hlukovu zátěží realizací stavby I/23; v dalším postupovat dle rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví.

Vzhledem ke skutečnosti, že v rámci obdržených vyjádření byl uplatňován požadavek na prověření akustické situace Domu dětí a mládeže, s ohledem na uváděný Metodický pokyn (chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb) je tento objekt v rámci aktualizované hlukové studie doporučeno zařadit mezi posuzované objekty.

K obavám, že návrh protihlukových opatření nebude dostatečný:

Výpočtový model je modelován ve 3D, osa komunikace je též ve 3D. Vlastní výpočet je prováděn v moderním a technologicky vyspělém software, kde je například veškerý povrch terénu uvažován jako odrazivý. Tedy výpočetní model je položen na stranu bezpečnou a je zde tedy již do výpočtu vložena další rezerva, což vytváří předpoklad při stávajícím modelu dopravy plnit hygienické limity hluku. Každopádně v návrhu závazného stanoviska je formulováno doporučení v rámci navazující projektové v rámci aktualizace hlukové studie ověřit navrhovaná protihluková opatření; pro vyloučení rizika vyjádřeného sdružením Děti Země na veřejném projednání je dále v návrhu závazného stanoviska formulováno doporučení, v rámci navrhovaných PHS řešit jejich konstrukci tak, aby v případě teoretického překračování hygienických limitů po požadovaném autorizovaném měření hluku bylo možné PHS případně bez prodlevy navýšit.

Problematika potenciální ochrany vybraných objektů v zahrádkářské kolonii již vyla posudkem komentována. Další aspekt, ke kterému vzešly některé připomínky z obdržených vyjádření, se týkal problematiky nepříznivých vlivů ne rekreační potenciál dotčeného zájmového území. Proto je v níže uvedené podmínce formulováno doporučení v rámci požadovaného osazení bariér o výšce 4 m za účelem snížení množství srážek s netopýry řešit dále oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí stavebně tak, aby zároveň

plnily tlumící funkci z hlediska šíření hluku s cílem omezit negativní vlivy v souvislosti s rekreačním využíváním těchto údolí

V dokumentaci je dokladován časový harmonogram realizace záměru; je tedy zřejmé, že s ohledem na zatím předpokládaný termín realizace záměru může dojít ke změnám dopravně inženýrských podkladů, což může ovlivnit vyhodnocení hlukové zátěže. V rámci navazující projektové přípravy lze předpokládat i další technické zpřesňování záměru. Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:***
  - ***výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie, která je součástí dokumentace EIA (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 03/2026)***
  - ***v rámci aktualizované hlukové studie bude doplněn výpočtový bod Tomáše Bati č.p.1084 (Dům dětí a mládeže)***
  - ***v rámci aktualizované hlukové studie ve spolupráci s příslušným stavebním úřadem identifikovat v plochách s dosahem hlukové zátěže v dotčených zahrádkářských koloniích zkolaudované objekty v kategorii „rodinný dům“ a následně konzultovat s KHS kraje Vysočina výklad Metodického pokynu pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ ve vztahu k identifikovaným objektům rodinných domů v částech zahrádkářských kolonií potenciálně dotčených hlukovu zátěží realizací stavby I/23 Třebíč, obchvat; v dalším postupovat dle rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví***
  - ***studie bude vycházet z aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; v rámci aktualizovaného modelu detailně řešit změny v dopravním proudu u všech komunikací dotčených navrhovaným propojením***
  - ***na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost***
  - ***v rámci navrhovaných PHS řešit jejich konstrukci tak, aby v případě teoretického překračování hygienických limitů po požadovaném autorizovaném měření hluku bylo možné PHS případně bez prodlevy a významných stavebních úprav navýšit***
  - ***budou detailněji specifikována individuální protihluková opatření***
  - ***protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné dle TP 104, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat***
  - ***pro lepší začlenění protihlukových stěn do krajiny (tam, kde je to z prostorových a bezpečnostních hledisek nekonfliktní) je vhodné zvážit jejich ozelenění (výsadba popínavých rostlin lokálně doplněna výsadbou keřů či stromů) na rubové straně***
  - ***na mostních konstrukcích v blízkosti chráněné zástavby použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry; v místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí***

- ***v rámci požadovaného osazení bariér o minimální výšce 4 m za účelem snížení množství srážek s netopýry řešit oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí stavebně tak, aby zároveň plnily tlumící funkci z hlediska šíření hluku s cílem omezit negativní vlivy v souvislosti s rekreačním využíváním těchto údolí***
- ***rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví***

Podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území; podmínka zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření; současně zabezpečuje případné rozšíření akustického posouzení i na další komunikace dotčené navrhovaným propojením a navržení vhodných kompenzačních opatření pro relevantní stavy dopravního řešení. Podmínka současně směřuje k objasnění případné potenciální protihlukové ochrany objektů potenciálně dotčených zahrádkářských kolonií. Nad rámec platné legislativy obsahuje opatření pro omezení vlivů při rekreačním využívání Libušina a Terovského údolí.

Vzhledem ke skutečnosti, že hlukové posouzení představuje pouze teoretický výpočet, je nezbytné v rámci provozu ověřit výsledky výpočtu reálným měřením. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- ***zpracovat projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:***
  - ***rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že primárně budou monitorovány lokality, kde je již nyní překračován hygienický limit a u objektů, pro jejichž ochranu jsou navržena protihluková opatření***
  - ***měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin***
  - ***monitoring bude zpracován:***
    - ✓ ***pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu***
    - ✓ ***po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření***
    - ✓ ***po dalších pěti letech***
    - ✓ ***s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví***
    - ✓ ***na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech***

Podmínka směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu, respektive stanovuje požadavek pro případnou realizaci dalších opatření proplnění hygienického limitu a pokračování monitoringu měření hluku.

<u>Vibrace – etapa výstavby</u>

Dokumentace uvádí, že k výskytu vibrací může během výstavby docházet vlivem nasazení stavebních strojů zejména při realizaci tunelového úseku. Jejich lokalizace a časové působení bude dáno aktuální fází té které etapy výstavby záměru.

Vzhledem k tomu, že některé stavební práce budou probíhat v blízkosti obytné zástavby, je nezbytné dle dokumentace průběžně monitorovat úroveň vibrací a ověřovat, zda nemůže dojít k ovlivnění statiky okolních budov. V případě zjištění

poruch nebo zvýšeného rizika budou provedena odpovídající technická opatření a případné závady odstraněny.

Při výstavbě by se neměla používat zařízení, která by způsobovala vibrace o hodnotách a frekvencích, překračujících povolené limitní hodnoty. Na straně bezpečnosti a i s ohledem na diskusi v rámci veřejného projednání záměru jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky, které vytváří předpoklad jak k minimalizaci vlivů vibrací z rozhodující stavební činnosti, tak i z hlediska monitoringu:

- ***do navazující projektové dokumentace zapracovat pro minimalizaci vlivů vibrací při rozhodujících stavebních činnostech následující opatření:***
  - ***zpracovat projekt stavebních prací včetně návrhu opatření k ochraně práv a právem chráněných zájmů organizací a občanů a seznam občanů a organizací, jejichž práva by mohla být dotčena***
  - ***na základě inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu vymezit případnou zónu dosahu možných negativních účinků vibrací při rozhodujících stavebních činnostech***
  - ***provést pasportizaci objektů povrchové zástavby v zóně možných negativních účinků výstavby (tunelu, mostních konstrukcí, hloubení výkopů) jakož i rozhodujících nejbližších komunikací určených pro odvoz přebytečného výkopu a zachytit stav zástavby před zahájením výstavby***
  - ***pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření majitelům dotčených nemovitostí tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru***

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby z hlediska rozhodujících stavebních prací při výstavbě tunelu, mostů a hloubení výkopů; podmínka současně zajišťuje realizaci nápravných opatření při případném poškození hmotného majetku.

- ***zpracovat projekt monitoringu vlivů vibrací při výstavbě tunelu, mostů a hloubení výkopů na hmotný majetek, který bude obsahovat:***
  - ***monitoring deformací zástavby pasportizovaných objektů, který zahrne geotechnický a hydrogeologický monitoring s cílem sledovat účinky stavebních prací na zástavbu ve stanovené zóně ohrožení stavby a přepravních tras v obytné zástavbě***
  - ***do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být stavebními pracemi nebo dopravou generovanou v rámci stavební činosti narušeny***
  - ***po ukončení výstavby provést repasportizaci monitorovaných objektů; dle výsledků projednat s majiteli dotčených objektů postup k odstranění nebo uhrazení škod vzniklých realizací záměru***

Podmínka stanovena za účelem ověření dopadů prováděných stavebních operací na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby; současně podmínka vytváří předpoklady pro případné odstranění škod prokazatelně vzniklých stavební činností.

Vibrace - etapa provozu

Z hlediska etapy provozu lze souhlasit s hodnocením posuzované dokumentace.

Záření

Z hlediska etapy provozu lze souhlasit s hodnocením posuzované dokumentace.

Osvětlení

Problematice světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje řešení v rámci navazující projektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují jak k omezení světelného smogu ve vztahu k obytné zástavbě, tak i ve vztahu k minimalizaci vlivů na faunu zejména v kontaktu záměru se zvláště chráněnými územími. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v navazující projektové dokumentaci v rámci bezpečnostního auditu komunikace stanovit úseky, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením; ostatní úseky trasy neosvětlovat; v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace budou přizpůsobeny okolnímu terénu a vegetaci tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci; protihlukové clony na mostech volit jako neprůhledné ke snížení rušivých vlivů osvětlení z komunikace, pokud to bude v souladu s požadavky na zajištění bezpečnosti provozu***

Podmínka směřuje k minimalizaci světelného znečištění jak ve vztahu k obytné zástavbě, tak ve vztahu k přírodě citlivým lokalitám.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody – etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že ve fázi výstavby mohou být povrchové vody znečištěny vlivem havárie či úniky ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijní plán. Splaškové vody budou vznikat pouze ve fázi výstavby, v nevýznamném množství.

Vlivy na odtokové poměry a jakost povrchových vod

Z dokumentace vyplývá, že vzhledem ke konfiguraci terénu a umístění z větší části v zástavbě je odvodnění silnice navrženo klasickou oddílnou kanalizací. Odvodnění příkopy bez kanalizace je jen ve výjimečných případech. Je důsledně oddělena kanalizace silniční od kanalizace města (ta je z větší části jednotná, jsou však zde i úseky s oddílnou strukturou). Na výústech jsou stanoveny limity Q_{max}. Při jejím stanovení se vychází z principu nezhoršení stávajících odtokových poměrů za splnění podmínek správců recipientních vodotečí.

Poloha a konstrukce zemních těles (násypů a zářezů), mostních objektů (resp. jejich založení) a rozsah, typ a metoda realizace tunelových úseků jsou podstatné z hlediska možného ovlivnění výšky hladiny a proudění podzemních vod. Podle vedení nivelety komunikací lze trasy rozdělit do jednotlivých zemních těles a mostních objektů v podélném směru – násypů, zářezů a mostů.

Výškové řešení hlavní trasy hodnoceného záměru je dáno zejména konfigurací terénu, nutností mimoúrovňových křížení stávajících komunikací, přírodními překážkami, zástavbou v blízkosti záměru a možnostmi odvodnění komunikace.

Niveleta komunikace je tak navržena převážně v zářezech, které jsou proloženy mostními objekty a krátkými násypy, vše je doplněno objekty opěrných a zárubních zdí. Navržené zářezy dosahují max. hloubky 3-17 m dle jednotlivých úseků, včetně úseku zářezu hloubky max. 15 m, jehož součástí je tunel Borovina. Rozsáhlý úsek se zářezy se nachází v cca km 4,000 – 5,200, v prostoru mezi průmyslovou oblastí a Lorenzovými sady. Násypy jsou vedeny jen v krátkých úsecích a dosahují max. 2-8 m.

Dle dokumentace v případě přeložek křížených drobných a hydrologicky i biologicky méně hodnotných toků (pravostranný přítok Stařečského potoka a pravostranný přítok Jihlavy) se jedná o přeložky z důvodu nutného vykřížení s vlastní stavbou záměru nebo technických sítí. Ovlivnění těchto vodotečí se předpokládá pouze lokální.

Z hlediska vlivů na jakost povrchových vod a odtokových poměrů dokumentace uvádí, že na konci stok kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou z důvodu zpomalení odtoku vody navržené trubní retence. Před všemi výustími do recipientů kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou navrženy uzavřené podzemní dešťové nádrže s trvalou nornou stěnou. Na příkopech a stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou navrženy lapače splavenin s kalovou jímkou a stabilní nornou stěnou. Na konci stok kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou z důvodu zpomalení odtoku vody navržené trubní retence. Dokumentace dále dokládá, že u dotčených recipientů lze očekávat hodnoty průměrné koncentrace chloridů, které nepřekračují NV č. 401/2015.

Způsob odvodnění bude dle dokumentace respektovat stávající srážkoodtokové poměry území.

Dokumentace uzavírá, že realizací stavby nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v území. Odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch je řešeno pomocí příkopů a vpustí do silniční kanalizace, ze které budou přes retenční zařízení vody vypouštěny do recipientů. Nově navržená silnice bude odvodněna do stávajících recipientů, kterými jsou Stařečský potok a řeka Jihlava. V začátku úseku jsou vody odvedeny do zasakovacího příkopu u SO 123. Odvodnění je navrženo tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území.

<u>Vlivy na podzemní vody</u>

Z dokumentace vyplývají následující závěry:

- záměr je v úseku staničení km 0,0 – 2,3 veden mimo dosah hladiny podzemní vody a v tomto úseku se neočekává významné ovlivnění
- výjimkou je hluboký zářez před tunelem Borovina a vlastní tunel; s ohledem na složitou tektonickou stavbu v dotčené oblasti nelze vyloučit existenci lokálně propustných
- realizací zářezu dojde k otevření masivu a výraznějšímu zasakování srážkových vod a zvodnění masivu se v důsledku toho může změnit; proto je ve dně zářezu i pod objektem tunelu navržen plošný drén, který případné průsaky zachytí a odvede mimo stavbu
- významné ovlivnění hydrogeologických poměrů je očekáváno v úseku km 2,3 – 5,35, kde je trasa vedena v zářezu nebo v odřezech, často pod zjištěnou úrovní hladiny podzemní vody; realizací stavby zde dojde ke snížení hladiny podzemní vody převážně o 2-4 m, extrémně ve staničení km 3,2-3,3 až o 8 m; snížením

hladiny podzemní vody dojde k ohrožení stávajících lokálních zdrojů podzemní vody (studen) v zahrádkářských koloniích Spytihněv, v ZK Svatopluk Čech a Nad Janovým mlýnem

- v úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa, a vytvořit v podzákladí dlouhodobě funkční drenáž, která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů
- mezi ohrožené lokální vodní zdroje je nutno považovat především studny v zahrádkářské osadě Spytihněv (S1, S10, S11, S26, S27 a S3, která je v ose obchvatu); dále pak v osadách Svatopluk Čech (S6, S19 až S25) a Nad Janovým mlýnem (S28 až S31).

V rámci stavby bude prováděn monitoring hladiny podzemních vod, který bude spočívat v měření výšky hladiny a monitoringu kvality podzemních vod. V případě ohrožení zdrojů podzemní vody bude zajištěn náhradní zdroj.

Dokumentace uvádí, že určité riziko kontaminace podzemních vod (a rovněž i horninového prostředí) existuje i při výstavbě záměru, nicméně při dodržení platných zákonných požadavků a všech standartních bezpečnostních opatření lze toto riziko hodnotit jako nízké. Pro monitoring podzemních vod jsou navrženy také lokality v oblasti skládky u Řípovské zmoly a v oblasti nad Lorenzovými sady.

Dokumentace uzavírá, že při výstavbě záměru dojde k lokálnímu ovlivnění režimu hladiny podzemní vody a toků podzemních vod, a to ve výše uvedených případech. Po splnění doporučení z PoGTP a vzhledem k plošně rozsáhlému dotčenému útvaru podzemních vod Krystalinikum v povodí Jihlavy (65500) se nepředpokládá zhoršení jeho kvantitativního stavu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na povrchové vody – etapa výstavby

V souladu s textem dokumentace je patrné, že pro stavbu bude zpracován havarijní plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Dále je zřejmé, že pro stavební činnosti v aktivní zóně záplavového území platí omezení dle § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, dle platného znění.

Veškeré výše uvedené povinnosti vyplývají z legislativy v ochraně vod a proto s odkazem na Metodické sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 nejsou tyto povinnosti formulovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Požadavky musí být tedy respektovány bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Nad rámec povinností vyplývající z § 67 zákona č. 254/2001 Sb. je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:***
  - ***zpracování plánu monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod***
  - ***zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat***
  - ***zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie***

- ***omezení pojezdu těžké mechanizace mimo vymezené plochy staveniště***
- ***při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků***
- ***zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám***
- ***zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště, zejména minimalizací rozsahu dočasně obnažených ploch a etapizací zemních prací***
- ***staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště***
- ***během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod***
- ***strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu***
- ***na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby***
- ***doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů***
- ***při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží***

Podmínka směřuje k minimalizování vlivů v průběhu stavebních prací na povrchové a podzemní vody, respektive půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných zásad organizace výstavby; podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Z hlediska obecných principů ochrany povrchových a podzemních vod a minimalizace vlivů na půdu, jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány podmínky, které ve svém souhrnu, včetně legislativně daných podmínek, povedou k minimalizaci vlivů zejména na povrchové vody:

- ***v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod:***
  - ***zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem***
  - ***definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby apod.***
  - ***umístění zařízení staveništ bude vyloučeno situovat od ochranných pásem vodních zdrojů***
  - ***řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem***

Podmínka směřuje do navazující projektové přípravy s cílem minimalizovat vlivy výstavby na povrchové a podzemní vody z hlediska odtokových poměrů a jakosti vod zejména z toho důvodu, že budou realizovány i stavební objekty v kontaktu s vodními toky.

Vlivy na a odtokové poměr a vodní toky

Primárním vlivem z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na povrchové vody je posouzení odtokových poměrů po realizaci záměru v tom smyslu, aby nedošlo realizací záměru ke zhoršení odtokových poměrů v zájmovém území oproti stávajícímu stavu. Vyhodnocení odtokových poměrů posuzuje stavební řešení v tom smyslu, aby jeho realizací nedošlo ke změně stávajícího stavu; neřeší tedy logicky jiné problémy související se odtokovými poměry v území.

Této problematice se věnuje podrobněji Příloha č.11 posuzované dokumentace „Aktualizace vyhodnocení odtokových poměrů v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou silnicí I/23 - obchvat Třebíče“ (VHRoušar, s.r.o., 09/2025). Zejména se jedná o problematiku křížení Jihlavy včetně inundačního území, které je řešeno mostními objekty jak na samotné trase silnice I/23 (SO 203), tak na větvi mimoúrovňové křižovatky (SO 204). SO 203 je navržen jako dvojtrámový předpjatý betonový o třech polích. Tvar konstrukce byl navržen s ohledem na hladinu Q_{100} řeky Jihlavy, tak aby nedošlo k zaplavení ložisek na brněnské opěře. SO 204 převádí rampu vedoucí k okružní křižovatce přes řeku Jihlavu a přechází nad mostem SO 203, který převádí hlavní trasu silnice I/23. Most je navržen jako jednotrámový předpjatý most o sedmi polích v půdorysném oblouku.

Řešen je:
- *návrhový stav s obchvatem*
- *návrhový stav s obchvatem a s výhledovými protipovodňovými opatřeními dle studie III. etapy protipovodňové ochrany (PPO) města Třebíče*

Vyhodnocení obou návrhových stavu bylo provedeno porovnáním proudových charakteristik řešených variant vypočítaných 2D hydrodynamickým numerickým modelem pro průtoky Q_5, Q_{20} a Q_{100}.

Z aktualizovaného vyhodnocení odtokových poměrů vyplývá, že v obou řešených výhledových stavech vliv obchvatu Třebíče nebude mít negativní vliv na odtokové poměry Jihlavy, a to bez ohledu na stavbu III. etapy protipovodňových opatření města Třebíče.

Zúžení průtočné šířky násypovými tělesy a pilíři mostu nezmění rozsah záplavového území. Maximální zvýšení hladiny je při průtoku Q_{100} do 8 cm, nad mostem v ulici Sportovní je do 5 cm.

V návrhu závazného stanoviska je tak formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na odtokové poměry a zásahy do vodních toků v území:***
  - ***součástí stavby bude společně s přeložkou koryta toku z Lorenzových sadů chránícího v k.ú. Kožichovice pozemky vyjadřovatele zastoupeného Advokátní kanceláří Dohnal & Bernard také obnova protipovodňového valu na pozemcích p.č. 1324, 2499,2500/2, 2492/4, 2494,2492/3 v k.ú. Kožichovice, pokud bude přetrvávat požadavek na jeho realizaci a bude získán souhlas dotčených majitelů pozemků; výstavba valu bude realizována na náklady investora***
  - ***úpravy dotčených vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)***
  - ***přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 m (na dno navrátit***

materiál z původního dna), čímž bude aspoň zčásti zachována současná morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)

- ***v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou stavbu „I/23 Třebíč, obchvat“ vhodně opevnit patu svahu násypového tělesa za účelem zamezení erozních procesů způsobených proudící vodou***
- ***pilíře mostních objektů přes řeku Jihlavu založit v bezpečné hloubce a okolní terén opevnit, aby se předešlo vzniku výmolů a následnému narušení koryta***

Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na odtokové poměry, vyplývá z doporučení studie Aktualizace vyhodnocení odtokových poměrů v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou stavbou „I/23 Třebíč, obchvat“ (VHRoušar, s.r.o., 09/2025); podmínka současně reaguje na připomínku týkající se problematiky protipovodňového valu chránícího pozemky vyjadřovatele zastoupeného Advokátní kanceláří Dohnal & Bernard.

Vlivy na podzemní vody

V souvislosti s možnými dopady záměru na zdroje podzemních vod lze upozornit na povinnosti investora vyplývající z §29 odst. 2. vodního zákona - v tomto paragrafu je uvedeno, že osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitého majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.

Dokumentace uvádí, že režim podzemních vod bude ovlivněn zejména hlubšími zářezy. Pro zmírnění ovlivnění režimu podzemních vod bylo navrženo v rámci PoGTP několik opatření a technických podmínek. Dokumentace upozorňuje na hluboký zářez před tunelem Borovina a vlastní tunel. Realizací zářezu dojde k otevření masivu a výraznějšímu zasakování srážkových vod a zvodnění masivu se v důsledku toho může změnit. Proto je ve dně zářezu i pod objektem tunelu navržen plošný drén, který případné průsaky zachytí a odvede mimo stavbu.

Významné ovlivnění hydrogeologických poměrů je očekáváno v úseku km 2,30 – 5,35, kde je trasa vedena v zářezu nebo v odřezech, často pod zjištěnou úrovní hladiny podzemní vody. Snížením hladiny podzemní vody dojde k ohrožení stávajících lokálních zdrojů podzemní vody (studen) v zahrádkářských koloniích Spytihněv, v ZK Svatopluk Čech a Nad Janovým mlýnem.

Trvalé snížení hladiny podzemní vody může vyvolat i nerovnoměrné deformace na blízkých objektech (Hypermarket Albert aj.).

V úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa, a vytvořit v podzákladí dlouhodobě funkční drenáž, která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů.

Je patrné, že v rámci zpracovaného hydrogeologického průzkumu byl proveden pasport vybraných hydrogeologických objektů, a jsou předběžně identifikovány zdroje, které budou nebo mohou být záměrem dotčeny.

V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k této problematice formulována následující obecná podmínka, která by měla zahrnovat všechny individuální zdroje podzemní vody potenciálně dotčené realizací záměru:

- ***na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:***
  - ***aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a stanovit rozsah zmírňujících opatření; maximální pozornost věnovat úseku před tunelem Borovina a v úseku km 2,30 – 5,35***
  - ***dle výsledků průzkumu případně aktualizovat pasportizaci dalších zdrojů podzemní vody nad rámec dosud identifikovaných zdrojů (zahrádkářské kolonie Spytihněv - S1, S10, S11, S26 a S3, Svatopluk Čech - S6, S19-S25 a Nad Janovým mlýnem - S28 a S31); pasportizace bude odsouhlasena majiteli legislativě povolených zdrojů podzemní vody a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu***
  - ***u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora***
  - ***v úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa; v podzákladí vytvořit dlouhodobě funkční drenáž, která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů***
  - ***definovat objekty, u kterých trvalé snížení hladiny podzemní vody může vyvolat nerovnoměrné deformace, navrhnout způsob monitoringu těchto objektů s tím, že případné škody budou řešeny na náklady investora***

Podmínka směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod jakož i na objekty potenciálně ovlivněných trvalým snížením hladiny podzemní vody.

V rámci předloženého záměru z dokumentace vyplývá doporučení na zpracování podrobného monitoringu režimu podzemních vod pro fázi přípravy v rámci navazující PD, především zaměřeného na úseky, kde bude těleso komunikace hloubeno pod úroveň hladiny podzemních vod, tj. na zářezy a tunel, kde vlivem drenážního účinku může dojít k poklesu hladin podzemních vod a následně k negativnímu ovlivnění zdrojů podzemních vod v dosahu tohoto snížení se zaměřením na objekty, které jsou jediným zdrojem vody. Na základě uvedeného doporučení je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat projekt hydrogeologického kvantitativního a kvalitativního monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:***
  - ***aktualizovanou pasportizaci studní a vrtů na základě podrobného hydrogeologického průzkumu***
  - ***monitoring bude vycházet ze stávajícího geotechnického průzkumu (SG Geotechnika (2021, I/23 Třebíč, obchvat) a bude případně rozšířen o další monitorovací objekty***
  - ***další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu***

- ***specifické oblasti možného ohrožení podzemních vod***
  - ***oblast průchodu záměru kolem okraje ukončené Řípovské skládky***
  - ***oblast nad Lorenzovými sady***
- ***termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby, během výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu navrhnout a projednat s příslušným orgánem ochrany vod***
- ***sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod***
- ***kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem***
- ***průběžné vyhodnocování výsledků monitoringu v četnosti stanovené příslušným vodoprávním úřadem před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby s tím, že v případě prokazatelných vlivů na kvalitativní a kvantitativní ovlivnění vodních zdrojů budou bezodkladně realizována na náklady investora navržená kompenzační opatření***

Podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i požadavek na stanovení časové osy průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby, a po zprovoznění záměru; podmínka současně formuluje požadavek na realizaci kompenzačních opatření v případě kvantitativního nebo kvalitativního ovlivnění zdrojů podzemních vod.

D.I.5 Vlivy na půdu

Zábor ZPF

Dokumentace uvádí, že realizace záměru představuje jak dočasný, tak trvalý zábor půdy. V rámci projektové přípravy byl trvalý zábor minimalizován návrhem tunelu, mostních objektů, a opěrných a zárubních zdí. Více jak 50 % dotčených ploch tvoří dle katastru nemovitostí druh pozemku vymezený jako ostatní plocha. Druhým nejvíce zastoupeným druhem pozemků je orná půda a v řádu jednotek procent jsou v území dotčeny druhy pozemků – lesní pozemek, trvalý travní porost, zahrada, vodní plocha a zastavěné území

Z hlediska tříd ochrany zemědělského půdního fondu budou v rámci trvalého záboru dotčeny převážně půdy řadící se do V. třídy ochrany (50 %), dotčeny jsou ale také půdy s II. třídou ochrany (25 %) a IV. třídou ochrany (15 %), ojediněle s I. (6 %) a III. (4 %) třídou ochrany.

Pozemky s I. třídou ochrany jsou záměrem dotčeny pouze v počátečním úseku u Řípovské zmoly, u ulice Spojovací a v rámci provizorního propojení Znojemská a Hrotovická.

Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF je dokladován v tabulce č.22 dokumentace.

Dokumentace dále uvádí, že podle digitalizovaných neaktualizovaných historických dat pořízených bývalou Zemědělskou vodohospodářskou správou, jsou v trase obchvatu evidována meliorační zařízení. Pokud bude při stavbě dotčeno stávající plošné odvodnění pozemků je třeba tato zařízení sanovat vybudováním záchytných drénů.

Po dobu výstavby se dle dokumentace ve svažitém terénu objevuje riziko vodní eroze půdy – tento vliv může být lokálně škodlivý a je nutné mu předcházet šetrným postupem výstavby a po výstavbě provést rekultivaci dotčených ploch.

PUPFL

Lesní pozemky se nachází v Terovském a Libušině údolí, jedná se les příměstský. Trvalý zábor lesních pozemků je zde nejvíce patrný při hranici zahrádkářské kolonie Nad Janovým mlýnem (cca 3,8 % z celkové rozlohy příměstského lesa)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 227/2018 Sb. Upřesnění odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

1) *Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.*
2) *Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavec 6 zákona vydá zejména:*
   a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),
   b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,
   c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m^2,
   d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,
   e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

1. *Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.*
2. *Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*
3. *Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.*
4. *Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.*
5. *Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně*

půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr z části i nároky na ZPF v třídě ochrany I. a II. (cca 31% z celkových nároků na ZPF). V uvedeném případě se však jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemků ze ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Z posuzované dokumentace je pravděpodobné, že stavba prochází z hlediska ZPF územím s možným výskytem melioračních soustav. Z výše uvedených důvodů je v podmínkách návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka, zajišťující i zabezpečení přístupu na pozemky, které mohou být stavbou rozděleny:

- ***v rámci navazující projektové přípravy:***
  - ***prověřit výskyt melioračních soustav a zabezpečit zachování jejich funkce jak v rámci etapy výstavby, tak i po zprovoznění komunikací***
  - ***zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť***

Podmínka směřuje k zachování funkčnosti případně záměrem přerušených melioračních soustav a tím k minimalizaci rizik negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy; současně směřuje k zachování přístupu na všechny stavbou rozdělené pozemky.

Vlivy na PUPFL

Vyhodnocení vlivů na PUPFL je komentováno v příslušné kapitole posudku, která se věnuje vlivům na VKP.

Dokumentace uvádí, že během výstavby ve svažitém terénu Terovského údolí vznikne též riziko vodní eroze lesní půdy – tento vliv může být lokálně škodlivý a je nutné mu předcházet šetrným postupem výstavby a po výstavbě provést rekultivaci lesních ploch. Ve vztahu k uvedené problematice je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na vodní erozi budou v etapě výstavby respektovány následující postupy:***
  - ***etapizace zemních prací s cílem minimalizovat rozsah dočasně obnažených ploch***
  - ***přednostní provádění zemních prací mimo období přívalových srážek***
  - ***dočasná stabilizace svahů (např. mulčováním, hydroosevem, geotextilií či rohožemi proti erozi)***
  - ***zřízení a údržba provizorního odvodnění staveniště (svodnice, příkopy, sedimentační jímky apod.)***
  - ***průběžná kontrola erozně ohrožených míst zejména po vydatných srážkách***
  - ***po ukončení stavebních prací dotčené plochy neprodleně technicky a biologicky rekultivovat (urovnání terénu, rozprostření ornice, osetí vhodnou travní směsí, případně výsadba)***

Podmínka je formulována za účelem minimalizace rizika vodní eroze, protože dle stupně erozního ohrožení je z části stavba vedena v území s rizikem velmi silné eroze.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Posuzovaný záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru. Nerostné zdroje v okolí záměru nebudou předmětnou stavbou dotčeny ani ovlivněny.

Záměr prochází územím, které je evidováno jako území poddolované (č. 5841). V rámci provedených průzkumných prací byl k tomuto území zpracován báňský znalecký posudek (minimalizaci rizika negativních vlivů poddolování na připravovanou stavbu doporučuje znalec provedení doprůzkumu. Při současném využití území jsou možnosti doprůzkumu velmi omezené a jeho výsledky by nevedly k jednoznačnému závěru. Je proto vhodné jej směřovat až do doby provádění stavby, kdy budou prováděny zemní práce, srovnána zemní pláň a přeloženy stávající sítě. Doprůzkum by měl sestávat z dokumentace zemních prací doplněné o geofyzikální měření, případně o ověřovací vrty.

Při provádění vlastních stavebních prací je třeba v každém případě zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti.

V rámci stavby se předpokládá celkový objem výkopů 1 112 500 m^3 a násypy o objemu 454 000 m^3. Dále bude potřeba cca 80 000 m^3 kameniva pro betonové konstrukce a 60 000 m3 pro vozovkové vrstvy. Na stavbě tak vznikne přebytek materiálu z výkopů cca 518 500 m^3. Na stavbě bude deponována pouze zemina, která bude následně na stavbě využita, to je zemina do konstrukcí a kulturní zemina k ohumusování svahů zemních těles a k rekultivacím území v oblasti stavby. Zbývající zeminy budou ihned po odtěžení odvezeny do místa trvalého uložení nebo zabudování.

Přebytek zemin z výkopů bude nabídnut do staveb komunikací, případně jiných staveb v okolí. Předpokládá se totiž, že na stavbě se budou vyskytovat zeminy vhodné k dalšímu využití pro stavební účely. Poblíž stavby se nachází středisko recyklace materiálů (na katastru Kožichovic), které je schopno vytěžené materiály zpracovat a nabídnout k dalšímu využití.

Prioritou bude vytěžený využitelný materiál přemístit rovnou do místa trvalého zabudování, to je do násypu tělesa komunikace.

Kvalita horninového prostředí nebude za běžného provozu ovlivněna, pro případ havárie bude zpracován havarijní plán.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je patrné, že realizací záměru nedojde k ovlivnění nerostných zásob. Nebudou dotčeny žádné dobývací prostory či sesuvná území, je identifikována existence poddolovaného území. Záměr se dále přímo dotýká lokality se starou ekologickou zátěží.

Zásah do horninového prostředí bude spojen s vlastním založením stavby. Vlivy na horninové prostředí budou spojeny zejména s úseky hlubokých zářezů, se

zakládáním mostních objektů a s realizací tunelu, a dále s existencí poddolovaných území. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány následující podmínky:

- ***pro potřeby navazující projektové dokumentace aktualizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum (IGP), v rámci kterého:***
  - ***bude upřesněn výskyt poddolovaných území v rámci řešené trasy a vzhledem ke stávajícímu využití území budou navrženy další průzkumné práce pro provádění stavby (dokumentace zemních prací, geofyzikální měření a ověřovací vrty); v případě potřeby navrhnout odpovídající opatření***
  - ***budou navrženy adekvátní technologie stavby tunelového úseku a hlubokých zářezů, které zohlední specifika horninového prostředí a budou maximálně šetrné k životnímu prostředí - zejména prevence kontaminace horninového prostředí a podzemních vod, minimalizace ovlivnění režimu proudění podzemních vod a zajištění stavby proti vzniku sesuvů, závalů nebo jiných nestabilit***
  - ***budou upřesněny bilance zemin na základě rozborů na stanovení obsahu škodlivin:***
    - ✓ ***vhodných pro další zpracování v rámci předloženého záměru***
    - ✓ ***vhodných v rámci jiných staveb v regionu v souladu se zákonnými legislativními požadavky;***
    - ✓ ***zemin nevhodných, určených k uložení na skládku***
  - ***při zpětném využití zeminy na stavbě zohlednit požadavky na budoucí vegetační úpravy; v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné***
  - ***budou do průzkumu zahrnuty identifikované lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod***

Podmínka směřuje k prevenci rizik souvisejících se skalními výchozy, s existencí poddolovaného území, jakož i se samotnou stavbou rozhodujících stavebních objektů z hlediska minimalizace rizik samotné stavby a kontaminace horninového prostředí a podzemních vod včetně hlediska bezpečnosti provozu.

- ***při provádění vlastních stavebních prací je třeba zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti***

Podmínka směřuje k ověřování závěrů geotechnického průzkumu a dalších prováděných doprůzkumů v průběhu realizace záměru a zajišťuje bezprostředně reagovat na zjištěné skutečnosti které vzniknout v průběhu realizace stavby.

Problematika konečného řešení nakládání s přebytečným materiálem musí být aktualizována v rámci navazující projektové přípravy dle aktuálního stavu ostatních připravovaných staveb v území a dle aktuálních požadavků na potřebu zemin v regionu. Současně považuje zpracovatel posudku za účelné respektovat požadavek města Třebíč na vybudování souvislého zemního valu. V této souvislosti je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat Koncepční studii nakládání s přebytečnou zeminou, která bude aktualizovaná v každém projekčním stupni dle aktuálního stavu a aktuálních potřeb zeminy na ostatních připravovaných stavbách v regionu; v rámci této studie:***
  - ***přednostně prověřit možnosti využití přebytečné zeminy v místě stavby***

(krajinotvorné modelace terénu v okolí záměru se zohledněním majetkoprávních poměrů v té které lokalitě)

- ***zohlednit požadavky dalších staveb v regionu, například pro rekultivaci skládek odpadu či lokality těžby surovin; v uvedeném případě předem prověřit, zda nehrozí střet s chráněnými zájmy ochrany přírody***
- ***pro minimalizaci přepravních nároků přebytečného výkopového materiálu naplnit požadavek města Třebíč realizovat v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert –souvislý zemní val oddělující esteticky dopravní koridor od stávající a plánované zástavby a který dále může přispět k další protihlukové ochraně objektů v blízkosti plánované trasy***
- ***zajistit, aby zhotovitel v případě, že zjistí při výkopových pracích výskyt kontaminovaného horninového prostředí, postupoval s důrazem na zamezení dalšího potenciálního rizika kontaminace půd a podzemních vod***

Podmínka vyplývá z obdržených vyjádření z hlediska možností využití přebytečné zeminy; podmínka směřuje jednak ke stanovení celkového odhadu vznikajících přebytků zemin v území a jednak ke snaze jejich maximálního využití v území pro minimalizaci přepravních nároků souvisejících s odvozem těchto zemin.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Pro předkládaný záměr bylo zpracováno Hodnocení podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.

Vlivy na floru

Vlivy na zvláště chráněné rostliny v území jsou vyhodnoceny v kapitole 4.7 (dřín obecný, sněženka podsněžník). Kromě zjištěných zvláště chráněných druhů byl v dotčeném území zjištěn výskyt 10 dalších druhů zařazených do červeného seznamu ČR, přičemž se jedná o relativně běžné druhy z nejnižších kategorií ohrožení. Jde jednak o lesní druhy (jedle bělokorá – C4a, jilm vaz – C4a, jilm habrolistý – C4a, pomněnka řídkokvětá – C4a), jednak o mokřadní druhy (šmel okoličnatý – NT, ostřice nedošáchor – NT) a jednak o suchomilné teplomilné druhy (strdivka sedmihradská – C4a, hvozdíček prorostlý – NT, rozrazil Dilleniův – C4a). Pro všechny tyto druhy jsou známy lokality výskytu též v širším okolí záměru; navíc i v území bezprostředně dotčeném záměrem nebudou záměrem likvidovány celé populace těchto rostlin. Vliv záměru na tyto druhy bude dle dokumentace zanedbatelný až mírně negativní, ve všech případech však únosný. V případě suchomilných druhů s vazbou na cenné biotopy suchých trávníků je žádoucí provést opatření na podporu rozvoje těchto biotopů v blízkosti nové silnice.

Realizací záměru tedy nebude ohrožena existence žádné lokální populace rostlin, žádný z druhů se v rámci dotčeného území nevyskytuje výlučně na plochách v záboru stavby. V případě suchomilných druhů je v případě vhodně provedených úprav zářezů a násypů nové silnice možné, že tato nová stanoviště osídlí, čímž bude zmírněn dopad likvidace těchto biotopů v trase.

Celkový vliv záměru na rostliny, jejich populace a společenstva lze hodnotit dle dokumentace jako mírně negativní, při přijetí zmírňujících opatření únosný.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Realizace stavby si kromě záboru lesní půdy v Terovském údolí vyžádá poměrně rozsáhlé kácení dřevin rostoucích mimo les. Dle aktuálního dendrologického

průzkumu (Ekopontis 2025), jež je přílohou Dokumentace EIA, bude z důvodu výstavby záměru nutno pokácet 528 stromů o obvodu kmene přes 80 cm, 11 stromů o obvodu pod 80 cm a ucelené porosty dřevin o souhrnné ploše 89 127 m^2.

V území jsou přítomny pozemky vymezené dle katastru nemovitostí jako zahrada a zároveň jsou územním plánem vymezené jako zastavěné území obce. V těchto případech nepodléhají povolení kácení veškeré ovocné dřeviny nacházející se na těch pozemcích, to platí především pro oblast ZS Spytihněv a ZK Sv. Čecha.

Celkem bylo zaznamenáno 66 druhů dřevin (41 druhů stromů, 23 druhů keřů a 2 druhy lián), viz Tabulka 1. Dendrometrické parametry stromů ukazují převážně středně vzrostlé až vzrostlé stromy. Vitalita stromů je převážně dobrá až uspokojivá, 69 % tvoří jedinci ve zdravotním stavu 2 (zhoršený), 26 % ve zdravotním stavu 3 (výrazně zhoršený) a 5 % ve stavu 4 nebo 5 (silně narušený nebo havarijní). Zapojené porosty, i když nejsou lesními pozemky, často mají charakter lesního porostu (oblast Boroviny a Lorenzových sadů). Biologická hodnota porostů byla hodnocena jako střední a atraktivita umístění převážně jako méně významná.

Zásah způsobený kácením bude negativní, avšak za předpokladu nahrazení dřevin v rámci kompenzačních opatření či náhradních výsadeb bude dle dokumentace únosný.

Vlivy na faunu a na migrační prostupnost

Dokumentace uvádí, že během výstavby stavby dojde k negativnímu ovlivnění nejrůznějších skupin živočichů v trase prostřednictvím zásahu do biotopů (jejich přeměna, případně destrukce), různě rozsáhlému rušení a nepochybně též zraňování a usmrcování (zejména některých bezobratlých živočichů, případně obojživelníků a plazů). Z hlediska populací druhů má obecně největší význam destrukce jejich biotopů, která může zapříčinit pokles lokálních populací až jejich úplné vymizení.

V této souvislosti je nejpodstatnější zásah do mokřadu u Spojovací ulice, jehož biologická hodnota se jeví jako vysoká a který bude během výstavby pravděpodobně zcela zlikvidován (vlivy na obojživelníky, vodní bezobratlé aj.). Nejedná se nicméně o stabilní prvek v území – mokřad vznikl samovolně zřejmě v důsledku stavební činnosti a terénních úprav v jeho bezprostředním okolí před zhruba 10–15 lety. Velmi podstatný je též zásah do fragmentů skalních stepí s acidofilními trávníky, nacházejících se v Lorenzových sadech a nad řekou Jihlavou (viz též vliv na rostliny), které hostí řadu teplomilných a suchomilných druhů bezobratlých – zlikvidována bude zhruba polovina rozlohy v dotčeném území. Dále je podstatný zásah do vodních toků (potoky a řeka Jihlava, včetně její nivy) a do lesa či dalších ucelených porostů dřevin; zde však záměr zasáhne jen drobou část z celkové rozlohy těchto biotopů v území, což zapříčiňuje nižší míru vlivu. Protože zásah do některých cenných biotopů v trase silnice by mohl vyvolat silné negativní vlivy, jsou navržena opatření, který tyto vlivy zmírní na únosnou míru. Jedná se zejména o minimalizaci záboru těchto biotopů a kompenzační opatření pro jejich náhradu.

Během provozu záměru lze dle dokumentace uvažovat tyto hlavní negativní vlivy na živočichy: riziko srážek s projíždějícími vozidly, rušení hlukem, světlem či emisemi z dopravy a snížení migrační prostupnosti území (k migracím viz dále). Míra těchto vlivů bude v klíčových lokalitách snížena technickými opatřeními na nevýznamnou míru. Negativní vliv rušení, který se týká zejména savců a ptáků, bude působit v

omezené míře, jelikož záměr prochází okrajovými částmi města, kde, již je určitá rušení přítomno. Populace těchto vyšších obratlovců si zpravidla dokážou na dlouhodobě trvající rušivé vlivy zvyknout.

Z dokumentace vyplývá, že v dotčeném území byly identifikovány dva migrační profily malého významu: MP-I: Terovské údolí a MP-II: Řeka Jihlava. Oba profily končí slepě v souvislé zástavbě, dle dokumentace je jejich význam lokální. Přechod stavby přes Terovské údolí je řešen mostem 201 na hlavní trase o délce cca 65 m, který má výborné parametry pro převedení všech dotčených migračních tras. Přechod stavby přes Jihlavu je řešen mostem 203 na hlavní trase o délce cca 116 m a mostem 204 na větvi MÚK o délce cca 200 m, které mají výborné parametry pro převedení všech dotčených migračních tras. Obchvat bude veden po západním okraji LBC15 (údolí Lorenzových sadů), tím bude minimalizován zábor i zásah do celistvosti migračního profilu. Pro umožnění zachování migrací dotčených skupin živočichů je vhodné povrch pod migračně významnými mosty ponechat neupravený hlinitý, doplněný o pásy větví nebo hromady kamení pro zlepšení podmínek migrujících živočichů.

Vlivy na ÚSES

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr se dostává do střetu s některými prvky územního systému ekologické stability v dotčeném území.

LBK 39 - biokoridor bude nadále funkční, ačkoli jeho funkčnost bude oslabena; biokoridor je záměrem křížen, stejně jako je na stejném místě křížen již stávající silnicí I/23

LBK 32 - v prostoru řeky Jihlavy bude vybudována MÚK; záměr zde řeku kříží dvěma mosty – mostem SO 203 pro hlavní trasu a mostem SO 204 pro jednu z větví MÚKvlivy povedou k oslabení funkčnosti biokoridoru, tento však nadále zůstane funkční

LBC 15 - přímý stavební zásah záměru do něj omezen pouze na přeložku kanalizace, která bude provedena v ose stávající ho chodníku na dně údolí; provoz záměru bude dále na biocentrum působit poměrně silným rušením (hluk, emise, světlo), a to v celé ploše biocentra, které má úzký dlouhý tvar táhnoucí se podél silničního koridoru; funkčnost biocentra bude snížena, biocentrum nicméně bude stále funkční

LBK 16-N - omezeně funkční biokoridor vymezený v Lorenzových sadech na svazích údolí se severní a západní orientací (tvoří tak jeden celek s LBC 15, které je vymezeno v protilehlé části údolí na k.ú. Třebíč)

Dokumentace uzavírá, že středně silně budou ovlivněny LBK 39, LBK 32 a LBC 15. Okrajově budou ovlivněny LBK 16-N, LBK 20 a LBC 21. U žádného prvku nedojde k likvidačnímu vlivu. Vlivy záměru na ÚSES budou únosné, nedojde k významnému poškození funkčnosti ÚSES v území.

Vlivy na VKP

Dokumentace definuje následující zásahy do významných krajinných prvků:

VKP les – Terovské a Libušino údolí: Realizací záměru dojde k likvidaci lesních či stromových porostů o rozloze zhruba 2,2 ha (cca 4,5 % rozlohy VKP), přičemž necelý 1 ha z toho jsou lesní pozemky (PUPFL) a zbytek pozemky nelesní (ostatní plocha –

zeleň). Specifickým zásahem je vybudování podzemního kanalizačního potrubí s retenční funkcí v Terovském údolí, které bude vedeno přibližně podél stávající nezpevněné pěšiny mezi trasou záměru a lesním potůčkem. Kromě přímého záboru nastanou nepřímé vlivy na okolní části lesa (fragmentace lesního porostu, rušení hlukem, světlem a exhalacemi), a to zejména v prostoru Terovského údolí mezi Janovým mlýnem a zahrádkářskou kolonií Spytihněv. Během výstavby ve svažitém terénu Terovského údolí vznikne též riziko vodní eroze lesní půdy – tento vliv může být lokálně škodlivý a je nutné mu předcházet šetrným postupem výstavby a po výstavbě provést rekultivaci lesních ploch.

Záměrem bude poměrně výrazně ovlivněna část Terovského údolí nad Janovým mlýnem (nejen přímým záborem, ale též rušením v přilehlých částech a fragmentací), čímž dojde k oslabení ekostabilizačních funkcí VKP – funkčnost celého VKP nicméně bude zachována, a to zejména v horní části Terovského údolí (jižně od záměru) a v Libušině údolí (severně od záměru).

VKP vodní tok a niva – Stařečský potok: Trasa záměru bude potok přecházet na vysokém mostě. Koryto toku bude ponecháno v původní poloze, ale pravděpodobně dojde k opevnění jednoho či obou břehů pod mostem z důvodu bezprostřední blízkosti mostního pilíře. Dále dojde k maloplošnému opevnění nového výústního objektu kanalizace na břehu potoka cca 50 m proti proudu od mostu a k výstavbě přeložky kanalizace křížící potok. Dojde ke kácení doprovodných dřevin v záboru stavby. Během výstavby dojde ke kalení toku, může dojít ke splachům bahna či vniknutí chemických látek do toku – tyto vlivy jsou však dočasné a po výstavbě pominou. Do nivy bude stavebně zasahovat jeden mostní pilíř – z hlediska funkce nivy jde o nevýznamný zásah. Záměr v součtu uvedených vlivů může oslabit ekologicko-stabilizační funkci VKP, avšak takto funkce zůstane zachována.

VKP vodní tok – bezejmenný přítok Stařečského potoka: Trasa záměru bude tok přecházet na vysokém mostě, při jehož výstavbě bude tok dočasně zatrubněn. V rámci záměru bude provedena přeložka koryta o délce 61 m v úseku těsně nad soutokem s jeho přítokem – zpevnění dna a břehů balvanitou rovnaninou, z důvodu velkého sklonu navrženo 6 příčných stupňů z kamenné dlažby (výška 80 cm). Relativně nejzávažnější je vliv výstavby, kdy dojde k dočasnému zatrubnění, ke kalení, může dojít ke splachům bahna či vniknutí chemických látek do toku – tyto vlivy jsou však dočasné a po výstavbě pominou. Záměr tedy oslabí ekologicko-stabilizační funkci toku, funkce však bude zachována.

VKP les – Lorenzovy sady: Realizací záměru dojde stromových porostů o rozloze zhruba 2,3 ha (cca 8,8 % rozlohy VKP) – všechny zasažené pozemky jsou vedeny jako mimolesní půda (ostatní plocha, převážně s využitím zeleň), avšak rostou na nich převážně porosty stromů s charakterem lesa. Kromě přímého záboru nastanou nepřímé vlivy na okolní části lesa (rušení hlukem, světlem a exhalacemi). Dojde k oslabení ekostabilizačních funkcí VKP, funkčnost celého VKP nicméně bude zachována.

VKP vodní tok a niva; VKP rybník – bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech: Hlavní trasa záměru vede podél celé délky potoka v proměnlivé vzdálenosti 30–120 m. Trasa, vedená v zářezu, zasáhne v okolí km 4,4 do místa pravděpodobné pramenné oblasti potoka nad horním rybníkem, avšak přítok vody do rybníka a do toku je zajišťován zejména kanalizačními vpusťmi, proto není očekáván podstatný vliv na vodnatost, avšak vyloučit jej zcela nelze. Na dolním toku potoka dojde z

důvodu kolize s jednou z větví MÚK k přeložce koryta potoka o délce 111 m (posun koryta jihovýchodním směrem o 5–8 m); nové koryto bude zpevněno kamennou rovnaninou, bude zčásti zachována vertikální (kameny) i směrová členitost (mírné rozvlnění koryta) – pro další zmírnění vlivu by bylo žádoucí přeložku navrhnout v takových parametrech, aby zde bylo zachováno širší přirozené dno a rovnaninou byly opevněny pouze břehy. Podél překládaného úseku potoka dojde k vykácení doprovodných dřevin, včetně několika starých vrb. Během výstavby přeložky dojde ke kalení toku, může dojít ke splachům bahna či vniknutí chemických látek do toku – tyto vlivy jsou však dočasné a po výstavbě pominou. Záměr v součtu uvedených vlivů může oslabit nebo narušit ekologicko-stabilizační funkci VKP vodní tok i VKP rybník, avšak takto funkce zůstane zachována.

VKP vodní tok a niva – řeka Jihlava: Záměr kříží řeku Jihlavu dvěma mosty – mostem SO 203 pro hlavní trasu a mostem SO 204 pro jednu z větví MÚK; pilíře obou mostů budou umístěny mj. na březích řeky; do břehů pravděpodobně bude nutné zasáhnout z důvodu výstavby (založení pilířů bude realizováno pod ochranou štětovými stěnami). Lze očekávat lokální zpevnění břehů v blízkosti pilířů, případně zpevnění suchého terénu pod mostem. V rámci výstavby dojde k vykácení doprovodných dřevin na březích. Během výstavby může dojít ke kalení toku, splachům bahna či vniknutí chemických látek do toku – tyto vlivy jsou však dočasné a po výstavbě pominou, intenzita vlivů bude navíc značně zmírněna díky vodnatosti řeky. Záměr zasáhne do říční nivy – kromě umístění mostních pilířů a jejich základů (což je nepodstatný vliv) dojde k zastavění nivy přeložkou polní cesty jižně od řeky (zábor nivy cca 430 m2) a zejména pak vystavěním násypů pro ramena MÚK (SO 105.1 a 105.2) severně od řeky, které způsobí zábor nivy cca 7 400 m^2; dále je pak umístěn do nivy též násyp hlavní trasy severně od řeky (cca 4 500 m2), ovšem ten je navržen v již zastavěném prostoru autoservisu a autobazaru. Souhrnně tedy bude nový zábor funkční nivy činit zhruba 0,78 ha – jedná se o nezanedbatelný vliv, který sníží retenční schopnost nivy a je spojen s likvidací lučních a křovinných biotopů v dotčené části nivy – tento vliv je žádoucí kompenzovat zkvalitněním říční nivy na jiném místě v okolí.

Dokumentace uzavírá, že záměr se negativně dotkne výše uvedených 6 VKP. Středně silný vliv s oslabením ekostabilizačních funkcí nastane na VKP les Terovské a Libušino údolí, VKP les Lorenzovy sady, VKP vodní tok s nivou Stařečský potok, VKP vodní tok „bezejmenný přítok Stařečského potoka“, VKP vodní tok s nivou a rybníkem „bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech“, VKP vodní tok s nivou řeka Jihlava. U žádného VKP nenastane likvidační vliv. Dle dokumentace uvedené zásahy do VKP jsou únosné, vlivy záměru je nicméně žádoucí zmírnit navrženými opatřeními.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci vlivů na biologickou rozmanitost je patrné, že se záměrem je spojena poměrně významná řada negativních vlivů. V této souvislosti lze považovat za účelné, aby byla v souladu s dokumentací do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka reflektující některé dále identifikované vlivy na biodiverzitu:

- ***zajistit již ve fázi přípravných prací, kácení dřevin a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického***

hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění a s praxí pro výstavbu silnic I. třídy nebo dálnic alespoň 5 let, která kromě jiného zajistí:

- ***těsně před zahájením prací prohlídku dotčeného místa, rozhodne o vhodném postupu z hlediska minimalizace vlivů na ekosystémy***
- ***budování dočasných bariér, transfer zvláště chráněných živočichů do vhodných míst***
- ***dohled na veškeré práce, při nichž by mohlo dojít k dotčení zájmů ochrany přírody (kácení dřevin zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů), práce v údolní nivě a ve vodním toku, práce v nejvýznamnějších přírodních plochách a v jejich bezprostředním okolí***
- ***monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)***
- ***kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody***
- ***vypracování zprávy a pořízení fotodokumentace o provedených zásazích z pohledu zájmů ochrany přírody, a to průběžně do 31. 12. běžného roku po dobu stavby a ke dni závěrečné kontrolní prohlídky stavby***
- ***zprávy budou průběžně a bezodkladně zasílány orgánům ochrany přírody (Městský úřad Třebíč, Krajský úřad Kraje Vysočina), které budou po dohodě s biologickým dozorem zvány na kontrolní dny***

Podmínka směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů záměru na životní prostředí, zejména s ohledem na faunu, floru a ekosystémy.

Vlivy na floru

Z botanického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy rostlin. Doporučení související s vlivy na floru jsou zapracována zejména do podmínek návrhu závazného stanoviska pro aktualizované zásady organizace výstavby z hlediska minimalizace vlivů na biologickou rozmanitost a pro realizaci náhradních biotopů, jak je patrné z další části této kapitoly.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les bude požádán orgán ochrany přírody o povolení ke kácení, v souladu s § 8 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Náhradní výsadba by měla odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin.

Dle zpracovatele posudku je dendrologický průzkum nezbytné chápat jako primární podklad, který bude konkretizován ve vztahu ke stanovení skutečného rozsahu dotčení mimolesních porostů dřevin v rámci navazující projektové dokumentace, a to na základě finálního technického řešení záměru v realizované variantě, aktuálního stavu dřevin v době před případným zahájením stavby a souvisejícího i s respektováním podmínek závazného stanoviska. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum, který bude sloužit jako součást podkladu k žádosti o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les a který bude:***

- ***vycházet z provedeného dendrologického průzkumu (Jelínková K., Dlapka V., Garguláková K., Matoušková K., Ekopontis s.r.o., 12/2025)***
- ***upřesňovat celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m^2), a to včetně komunikace Fibichova***
- ***zahrnovat ocenění celospolečenské (ekologické) újmy***
- ***obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů***
- ***prověřovat rovněž výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení, jakož i evidenci prvků dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích)***
- ***podle téže normy přiměřeně chránit i lesní dřeviny v navazujících lesních porostech***
- ***z hlediska rozsahu kácených mimolesních dřevin projednán s příslušným orgánem ochrany přírody***

Podmínka směřuje k upřesnění rozsahu nezbytného kácení. Podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les včetně komunikace Fibichova, jakož i stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny; podmínka dále směřuje k minimalizaci vlivů na letouny, jakož i k případné možnosti přesazení perspektivních mladých stromů.

Vzhledem k rozsahu nezbytných zemních stavebních prací je zřejmé, že v kontaktu se stavbou budou další prvky dřevin rostoucí mimo les, které nebude nutné kácet, ale které by měly být zajištěny před dopady stavby. Proto je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- ***před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)***

Podmínka vychází z dokumentace EIA a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Ve vztahu ke kácení prvků dřevin rostoucích mimo les je v návrhu závazného stanoviska s ohledem na doporučení Hodnocení dle §67 zák.114/1992 Sb. v platném znění jakož i z doporučení formulovaných v obdržených vyjádřeních formulována následující podmínka:

- ***kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umisťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek***

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

V rámci navazující projektové přípravy je nezbytné realizovat náhradní výsadby za kácené dřeviny. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka vyplývající jak z dokumentace EIA, tak i z doporučení, která vzešla z obdržených vyjádření. V návrhu závazného stanoviska je uvedena následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat projekt vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:***
  - ***projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude zahrnovat jeho relevantní připomínky a požadavky***
  - ***zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň, přičemž výsadbu maximálně směřovat v návaznosti na plochy dotčené stavbou v Libušině a Terovském údolí***
  - ***zahrnovat do výsadeb na silničním tělese pouze geograficky původní druhy dřevin dle požadavku orgánu ochrany přírody***
  - ***v místech, kde bude případně prokázán pokles hladiny podzemní vody (zejména v úseku km 2,30 – 5,35), který by mohl ovlivnit trvalé porosty dřevin preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu***
  - ***obdobně řešit i ozelenění souvislého zemního valu v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert***
  - ***kromě výsadeb na silničním tělese zahrnovat:***
    - ✓ ***výsadby v rámci kompenzací zasažených biotopů mokřadu, nivy a rozptýlené zeleně***
    - ✓ ***výsadby izolační zeleně na městských pozemcích v městské části Horka-Domky podél trasy záměru cca v km 2,4–3,3***
    - ✓ ***výsadby v návaznosti na lesík v Lámaniskách***
  - ***navrhovat plochy pro ponechání části dřevní hmoty na vhodných místech v okolí stavby***
  - ***zahrnovat návrh sledování a zamezování šíření nepůvodních invazních rostlin a dřevin (zejména akátů)***
  - ***v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy, bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné***
  - ***projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro záchyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům***

Podmínka směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě s tím, že dále vytváří předpoklad pro zohlednění detailních požadavků hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav formulovaných v rámci procesu EIA.

<u>Vlivy na faunu a na migrační prostupnost</u>

Vlivy na faunu jsou bezprostředně vázány především na přírodovědně cennější lokality, z čehož vyplývá i řada doporučení pro etapu výstavby.

Z hlediska vlivů na faunu a floru lze očekávat nejvýznamnější, pouze částečně kompenzovatelné vlivy na biodiverzitu. Proto dle názoru zpracovatele posudku je

nezbytné do zásad organizace výstavby zapracovat rozsáhlou řadu doporučení tak, aby vlivy na biodiverzitu byly pokud možno co nejvíce minimalizovány.

V rámci navazující projektové přípravy lze v souladu se závěry dokumentace formulovat ve vztahu k vlivům na biodiverzitu v aktualizovaných zásadách organizace výstavby respektování následujících doporučení:

- ***v rámci aktualizovaných ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:***
  - ***v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech postupovat v etapě výstavby dle detailního projektu a časového harmonogramu rozhodujících stavebních prací***
  - ***v Lorenzových sadech minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby; vzhledem k blízkosti vodních ploch je nutné minimalizovat dopad realizace stavby na obojživelníky zejména omezením vzniku dočasných vodních ploch na staveništi, omezení pojezdu techniky v době migrace obojživelníků***
  - ***vyloučit zásah do fragmentu stepi v km 4,95–5,00 vpravo (trasa jej těsně míjí) a vyhnout se zásahům mimo zábor stavby v km 5,44–5,49 vpravo (tak, aby zde zůstala zachována aspoň záměrem nezabraná část suchého trávníku)***
  - ***na území všech významných krajinných prvků dle zákona (les, údolní niva, vodní tok), ÚSES, ochranného pásma lesa, jakož i Libušině a Terovském údolí nebudou v průběhu stavby zřizovány deponie výkopové zeminy, stavebního nebo odpadního materiálu, nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky***
  - ***práce budou prováděny tak, aby nedošlo k narušení terénního povrchu pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby; v maximální možné míře omezit nároky na prostor zejména z hlediska skládek materiálů a zařízení staveništ'***
  - ***navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby***
  - ***během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat***
  - ***skládky zemin udržovat osetím některým druhem polní meziplodiny užívané jako zelené hnojení tak, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení a k rozvoji invazních rostlin a k ochraně před větrnou a vodní erozí***
  - ***po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady***

Podmínka směřuje k respektování doporučení minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy v etapě výstavby, jakož i opatření proti šíření invazivní vegetace.

Lze souhlasit s dokumentací, že pro přírodovědně významné segmenty je nezbytné předložit detailní řešení zohledňující jak provoz na komunikaci, tak i respektování zájmů ochrany přírody. Současně je patrné, že záměr bude vyžadovat kromě jiných opatření z hlediska vlivů na faunu také transfer některých živočichů, a proto bude nezbytné již v předstihu navrhnout a realizovat náhradní biotopy.

Z průzkumů vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy živočichů. Mezi jednotlivými sériemi pozorování uplyne většinou časový odstup a krajina, stanoviště a podmínky pro šíření (úbytky) druhů v krajině se mění z roku na rok Obvyklým standardem takovýchto staveb je pak aktualizace botanického a zoologického průzkumu před vlastním zahájením stavby, z tohoto důvodu je, i s ohledem na určité připomínky k dosud provedeným průzkumům, do návrhu závazného stanoviska promítnuta následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat aktualizované hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“) s cílem upřesnit aktuální výskyty ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů***

Podmínka směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území; důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním závazného stanoviska a právní mocí stavebního povolení (nebo jeho ekvivalentu) u takto složité liniové stavby jeho časování, a to jednak jako podklad pro předrealizační fázi biomonitoringu a jednak jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost biologického dozoru na stavbě).

Vzhledem k vedení trasy obchvatu v poměrně pestrém území z hlediska biodiverzity lze pro další minimalizaci vlivů považovat za účelné respektovat v rámci navazující projektové přípravy požadavky, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a na základě kterých je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***do navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na biodiverzitu zapracovat následující požadavky jako výsledek procesu posuzování vlivů na životní prostředí:***
  - ***přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 mm přičemž na dno bude navrácen t materiál z původního dna za účelem částečného zachování současné morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)***
  - ***úpravy vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)***
  - ***pro stavební konstrukce v kontaktu s vodními toky navrhovat výhradně vodostavební beton bez příměsí; pro realizaci zemních prací v kontaktu s podzemními vodami navrhovat materiály nezávadné ve vztahu k jakosti vod***
  - ***vodní toky budou v maximální míře ponechány v přirozeném stavu a budou minimalizovány jejich technické úpravy***
  - ***na tocích nebudou v souvislosti se stavbou budovány nové trvalé příčné objekty – stupně, prahy apod.***
  - ***prověřit v rámci zásahu do VKP rybník – bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech v km 4,4 – veškeré možnosti k vyloučení vlivu na pramennou oblast potoka nad horním rybníkem***
  - ***veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže, lapače splavenin, vtokové jímky apod. – umístěné mimo vozovku) musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro obojživelníky a plazy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:1 nebo musí být osazena úniková konstrukce nebo musí být tyto objekty zabezpečeny proti vniknutí živočichů***
  - ***v blízkosti propustků, migračních objektů realizovat drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů pařezů apod.***
  - ***prověřit možnost zachování alespoň části mokřadu u Spojovací ulice, jehož biologickou hodnotu lze označit za vysokou***
  - ***pro optimální migrační podmínky v podmostích mostů 201, 202, 203 a 204 bude podmostí ponecháno s nezpevněným povrchem (nejlépe nahrubo urovnaná zemina) s výjimkou překonávané překážky a případně drobného opevnění okolo***

opěr a pilířů; do podmostí mostů 201 a 202 doplnit poblíž mostních opěr pásy dřevní hmoty (pařezů, větví, kmenů) kolmo na osu silnice

- ***v přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí, volná krajina v km 0,0—0,3) omezit umělé osvětlení na minimum, které je nezbytně nutné z bezpečnostních důvodů; osvětlení musí být v takových parametrech, které budou co nejméně zatěžovat životní prostředí: směrování světla pouze na osvětlovanou komunikaci (zabránit šíření světla mimo ni prostřednictvím stínítka na osvětlení anebo prostřednictvím clon při okraji komunikace), světelné zdroje s potlačenou modrou složkou (náhradní teplota chromatičnosti maximálně 2700 K, lépe však do 2200 K), svítit s nejnižší možnou intenzitou vyžadovanou normou, případně využít funkci stmívání svítidla či jeho úplné vypnutí v pozdních nočních hodinách***
- ***skalní výchozy v zářezech nové silnice nebudou převrstveny zeminou, ale budou ponechány bez osetí k samovolné sukcesi, směřující k vytvoření skalní stepi***
- ***jiné živinami chudé půdy v zářezech či na násypech ponechat za tímto účelem bez ohumusování a osetí (zářezy s jižní expozicí v km 4,6–4,9 a 2,4–3,3, násyp v km 5,44–5,49 vpravo, případně i jinde)***
- ***pro vegetační úpravy na zbývajících plochách silničního tělesa volit travní směsi s původními nehybridními druhy trav a zahrnout též travobylinné směsi s původními druhy bylin pro podporu opylovačů (travobylinné trávníky – viz TP 99 ministerstva dopravy z roku 2024)***
- ***pro minimalizaci srážek ptáků a netopýrů na navrhované komunikaci osadit bariery o výšce 4 m s neprůsvitnou spodní částí minimálně do výšky 120 cm k odclonění světelného rušení přírodně cenných lokalit z projíždějících vozidel v následujících lokalitách:***
  - ✓ ***na mostě SO 203 přes řeku Jihlavu, a to oboustranně v celé délce mostu a mimo most vpravo do km 5,70)***
  - ✓ ***v Lorenzových sadech na místech, která nejsou vedena zářezu - bariéra vpravo v rozsahu opěrných zdí SO 275 a 276, přičemž bariéra nad SO 275 bude mít přesah 10 m proti směru staničení a bariéra nad SO 276 bude mít přesah 10 m proti směru a 20 m po směru staničení***
  - ✓ ***oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí přičemž bariéru na SO 202 dále prodloužit vlevo mimo most o 50 m proti směru staničení***
- ***na základě podkladů o poklesu hladiny podzemní vyhodnotit rizika ovlivnění porostů dřevin v lokalitách významného poklesu; v místech případně předpokládaného rizika ovlivnění dřevin nedostatkem podzemní vody zejména v úseku km 2,30 – 5,35 již preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu a tyto návrhy zapracovat do projektu vegetačních úprav***

Podmínka vyplývá z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a směřuje k realizaci opatření vedoucích k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru, porosty dřevin rostoucí mimo les a ekosystémy. Vytváří předpoklady pro zpětné zvýšení biodiverzity po realizaci záměru a pro obnovení migračního potenciálu zájmového území, jakož i minimalizaci vlivů na ptáky a netopýry. Současně podmínka reaguje na připomínky související s vyhodnocením vlivů na dřeviny v plochách předpokládaného poklesu hladiny podzemních vod.

Vlivy na faunu jsou bezprostředně vázány především na přírodovědně cennější lokality, z čehož vyplývá i řada doporučení pro etapu výstavby.

Lze souhlasit s dokumentací, že pro přírodovědně významné segmenty je nezbytné předložit detailní řešení zohledňující jak provoz na komunikaci, tak i respektování zájmů ochrany přírody. Z hlediska vlivů na ekosystémy je patrné, že zásahy do

dotčeného území je nejen třeba minimalizovat, ale současně realizovat kromě doporučení pro minimalizaci vlivů na biodiverzitu také řadu kompenzačních opatření.

V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- ***v navazující projektové dokumentaci pro povolující řízení a současně jednotné environmentální stanovisko zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:***
  - ***rozpracuje návrh kompenzačních opatření pro celou stavbu z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů***
  - ***bude zahrnovat primárně provedení obnovních zásahů v ústí Lorenzových sadů na okolních plochách se zbytky přírodních stanovišť obdobného charakteru jako v prostoru západně podél železniční trati***
  - ***vypracuje detailní projekt a časový harmonogram rozhodujících stavebních prací v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech s cílem minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby jakož i vlivy stavební činnosti na prvky dřevin rostoucí mimo les, faunu a floru; stavební práce směřovat do období vegetačního klidu; detailní projekt stavebních prací v Libušině a Terovském údolí projednat s příslušným orgánem ochrany přírody***
  - ***navrhovat vhodné posílení lokálních biokoridorů LBK 32 a LBK 39 a posílení propojení LBC 15 s LBK16_N***
  - ***ozpracuje návrh náhradních biotopů dle provedeného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026):***
    - ✓ ***za zábor nivy řeky Jihlavy a rušený mokřad u Spojovací ulice projekt zkvalitnění biotopů v nivě Jihlavy na vhodném místě v širším okolí záměru (tvorba tůní v nivě, rozptýlené výsadby dřevin) o rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy nivy a mokřadu – vhodná lokalita: orná půda na levém břehu Jihlavy západně od Třebíče v bezprostřední návaznosti na LBC 12***
    - ✓ ***za likvidované plochy suchých trávníků a skalních stepí realizovat obnovu a zlepšení stavu ladem ponechaných ploch suchých trávníků (sečení, případně stržení drnu, výřezy dřevin, ozelenění osivem nasbíraným z přírodních ploch suchých trávníků v okolí na pozemcích p. č. 999/2, 999/1, 996, části p. č. 977/4 a 956/1, vše v k. ú. Třebíč***
    - ✓ ***obdobný biotop vytvořit na silničním svahu v km 5,44–5,49 vpravo (v bezprostřední návaznosti na záměrem zasažený suchý trávník)***
    - ✓ ***za likvidované biotopy rozptýlené zeleně s travobylinnými porosty realizovat v rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy travobylinné pásy s rozptýlenými dřevinami, případně dosadby stromů podél polních cest; vhodnými lokalitami jsou plochy orné půdy mezi ZK Šárka a lesíkem V Lámaniskách (jižní část k.ú. Třebíč) a pásy orné půdy z východní a jižní strany OC Stop Shop v k.ú. Střítež –v ÚP určeno k zatravnění a protierozním opatřením)***
    - ✓ ***realizovat drobná kompenzační opatření v blízkosti stavby: plochy kvetoucích pásů nebo ploch s extenzivní údržbou, vybudování hromad kamenů či suchých zídek na okrajích lesních porostů mimo komunikace, doplnit oboustranné dutinové budky pro netopýry, šplhavce a další druhy v poměru 5 budek na každý pokácený dutinový strom***
  - ***stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru***

- ***bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek***

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a z doporučení Biologického hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. jakož i z požadavků dotčených orgánů státní správy a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované biotopy v trase záměru.

Vlivy na ÚSES

Je patrné, že záměr má určitý vliv na definované prvky ÚSES; relevantní doporučení je zapracováno do podmínky související s projektem detailního návrhu náhradních biotopů.

Vlivy na VKP

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na VKP vyplývá, že záměr zejména v etapě výstavby představuje poměrně významný zásah do VKP. Proto je nezbytné požadovat realizaci řady opatření která jsou již zahrnuta v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

Z dokumentace z hlediska nároků na plochy, jakož i z hlediska vlivů na VKP vyplývá také zásah do lesních porostů, a to nejen z hlediska nutnosti odnětí pozemků ze ZPF, tak i z hlediska fragmentace lesního porostu zejména při zásahu do lesních porostů v Terovském a Libušině údolí.

V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány následující podmínky:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL***

Podmínka směřuje obdobně jako u kácení prvků dřevin rostoucích mimo les ke kompenzaci za kácené lesní pozemky nad rámec zákonných plateb za kácení; její naplnění může být předpokladem pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se odnětí pozemků z PUPFL podle ustanovení § 16 lesního zákona).

- ***v rámci navazující projektové dokumentace vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v Terovském údolí a Lorencových sadech , která bude:***
  - ***hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů***
  - ***zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranicí odlesnění a navrhovat kroky ke zmírnění dopadů při realizací investičního záměru***
  - ***podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)***

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů na lesní porosty směřující ke klasifikaci případného vlivu záměru na zdravotní stav porostů dřevin, stabilitu a jednotlivé funkce lesa včetně návrhu postupů ke zmírnění dopadů na okolní lesní porosty při realizací záměru.

Je patrné, že u staveb takového rozsahu a jeho lokalizace, jakým je posuzovaný záměr, je nutno kromě aktualizace průzkumů rovněž stanovit systém postprojektové analýzy formou ověřování stavu bioty a ekosystémů. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:***
  - ***bude vycházet z provedeného aktualizovaného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru I/23 Třebíč, obchvat (Stanislav RADA, HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026)***
  - ***stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií***
  - ***monitoring bude zpracován jako čtyřfázový:***
    - ✓ ***před stavbou, a to 1 rok před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou***
    - ✓ ***během stavby (práce biologického dozoru)***
    - ✓ ***v období 2. až 5. roku od uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření***
    - ✓ ***jednorázový monitoring po dalších 5 letech s tím, že dle jeho závěrů bude vyhodnocena nutnost případných dalších etap monitoringu***
  - ***bude zaměřen zejména na stav cenných biotopů (vodní toky, niva, mokřad, suché trávníky, dřevinné porosty), stav populací obojživelníků a plazů, výskyt invazních rostlin,***
  - ***bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu a případně navrhovat dodatečná opatření***
  - ***bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody***
  - ***výsledky monitoringu budou bezprostředně po ukončení každé z navržených částí biomonitoringu předány orgánům ochrany přírody; pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu***

Podmínka směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území. Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním rozhodnutí o povolení záměru je standardem takovýchto staveb aktualizace botanického a zoologického průzkumu, resp. hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny před vlastním zahájením stavby. Podmínka dále zajišťuje ochranu flory a fauny v etapě výstavby (činnost biologického dozoru na stavbě) a následně i ověření funkčnosti navržených opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu.

D.I.8 Vlivy na krajinný ráz

Jako samostatná příloha dokumentace EIA je zpracováno Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Podrobné hodnocení jednotlivých znaků krajinného rázu, včetně pohledové studie je uvedeno v příloze posuzované dokumentace. Ze závěrů tohoto hodnocení dle dokumentace vyplývají dále uvedené závěry.

Dle hodnocení je vliv navrhovaného záměru na krajinný ráz je vždy omezen na určité území, kde se projevují bezprostřední fyzické vlivy záměru na danou lokalitu. Záměr bude mít na znaky přírodní charakteristiky slabý až středně silný vliv. Negativní vliv

záměru se projeví v Lorenzových sadech, ale také v Libušině údolí a Terovském údolí. Na znaky kulturní a historické charakteristiky má záměr slabý až středně silný vliv. Nejvíce budou dotčeny historicky průmyslové budovy v blízkosti ulice Koželužská, kde dojde k demolici některých průmyslových objektů. Lorenzovy sady budou muset být v trase záměru prokáceny, což naruší jejich ucelenost. Záměr povede v těsné blízkosti kolem Janova mlýna, což naruší jeho historickou hodnotu. Zahrádkářské oblasti budou slabě ovlivněny doprovodnými úpravami, jako je vedení sítí a jejich přeložek a postavení obslužné komunikace.

Znaky estetické hodnoty krajiny a harmonické měřítko a vztahy krajině budou záměrem postiženy s největším dopadem na přírodní prvky. Dojde k vykácení částí lesních ploch v Libušině a Terovského údolí, Lorenzových sadech a v nivě řeky Jihlavy v místech trasy záměru. V případě, že proběhne vhodná revitalizace a také za předpokladu, že narušené území zaroste a vegetace se zapojí, bude komunikace v budoucnu lépe vizuálně zapojena do krajiny.

Dokumentace uzavírá, že záměr se bude uplatňovat vzhledem k charakteru a umístění převážně v dílčích scenériích. Realizací záměru dojde ke změně krajinného rázu, nedojde ale k významnému snížení jeho cenných hodnot. Krajinná panoramata nebudou podstatným způsobem dotčena. Záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona 114/1992 Sb. Z posouzení vyplývá, že záměr má „žádný“ až “slabý“ vliv.

Shrnutí vlivu na ekologické funkce krajiny potom dokumentace uzavírá tak, že záměr ovlivní ekologické funkce krajiny především v rovině primárních přírodních funkcí, a to lokálně a převážně trvalým způsobem. V kontextu již urbanizovaného území a při uplatnění navržených zmírňujících a kompenzačních opatření však nedojde k zásadnímu narušení funkčnosti ekosystémů ani k významnému zhoršení kvality prostředí pro bydlení, práci a rekreaci v širším území.

Dokumentace ve vztahu k sekundárním funkcím krajiny v řešeném území uvádí, že tyto jsou dlouhodobě formovány městským prostředím a dopravní infrastrukturou. Krajina zde plní významnou obytnou, dopravní a rekreační funkci, přičemž ekologické funkce krajiny se na kvalitě těchto funkcí přímo podílejí (mikroklima, ovzduší, hluková zátěž, rekreační hodnota území).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace nezastírá, že předkládaný záměr, tak jako téměř všechny liniové stavby obdobného charakteru, přináší do území určité negativní vlivy. Smyslem procesu EIA je tyto vlivy identifikovat, vyhodnotit a navrhnout taková opatření ve formě podmínek pro další projektovou přípravu záměru, její realizaci a provoz, aby vlivy byly minimalizovány, respektive kompenzovány na přijatelnou úroveň.

Jak již bylo uvedeno, zpracovateli posudku nepřísluší komentovat trasu navrhovaného záměru, která respektuje Aktualizaci č.6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina. Lze však upozornit, že dle §12 odst.(4) se krajinný ráz neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Územní plán dle §80 odst.2 písm.d) zák. č. 283/2021 Sb. stanoví koncepci veřejné infrastruktury, jejíž součástí je i stanovení podmínek pro její umisťování, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu apod.

V uvedeném případě lze tedy předpokládat, že vymezení plochy pro koridor stavby byl prověřen i z hlediska urbanismu, protože dle názoru zpracovatele posudku se nejedná úplně o stavbu ve volné krajině, ale v městském prostředí.

Nelze však pominout, že v rámci obdržených vyjádření OS Děti Země citovaly ze Studie „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat: posouzení vlivu na krajinný ráz", Mgr. et Ing. Roman Bukáček, Studio B&M, 65 stran 3/2023, která na str. 62-63 v závěrečném shrnutí uvádí mj. toto:

„Z důvodu rozdílné konfigurace znaků krajinného rázu byl tento vymezený prostor na základě šetření in situ rozdělen na 10 míst, v nichž bylo provedeno vyhodnocení lokálního vlivu záměru na krajinný ráz. Hodnocení ukázalo na čtyři kritická místa, jimiž trasa obchvatu prochází:

- *údolí Stařečského potoka,*
- *Terovské údolí,*
- *Prostor Lorenzových sadů,*
- *Údolí Jihlavy na východním okraji města,*

v nichž se záměr projeví z pohledu zachování krajinného rázu místa na hranici únosnosti nebo jako neúnosný. Vliv s uvedeným dopadem znamená, že v daném místě dojde ke změně vnímání zásadních a spoluurčujících charakteristických znaků, ke změně jejich konfigurace i významu a projevu. Obraz uvedených míst v krajině, vztahy i měřítko se zásadním způsobem změní.

Z pohledu ochrany krajinného rázu dojde v uvedených případech k lokálnímu snížení estetické i přírodní hodnoty, narušení přítomných harmonických vztahů i harmonického měřítka v krajině. Toto snížení se dle uvedeného rozboru a hodnocení jeví spíše jako neúnosné. Z hlediska území DOKP jako celku, je vliv z 10 vymezených míst ve čtyřech případech problematický z pohledu zachování stávajících hodnot krajinného rázu".

V rámci posudku byla od orgánu ochrany přírody vyžádána citovaná studie „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat: posouzení vlivu na krajinný ráz", Mgr. et Ing. Roman Bukáček, Studio B&M, 65 stran 3/2023".

Z obou prostudovaných materiálu vyplývá, že lze shledat různě vymezené dotčené krajinné prostory. V hodnocení krajinného rázu posuzované dokumentace není dotčený krajinný prostor tak široce vymezený; je vymezeno pouze to, co bude reálně (vizuálně) zasaženo záměrem a je vymezeno mimo zástavbu, s čímž souvisí také znaky – v posuzovaném hodnocení jsou vyjmenované ty, které se nachází přímo v dotčeném krajinném prostoru.

Je však skutečností, že citované hodnocení Mgr. et Ing. Romana Bukáčka, Studio B&M („Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat: posouzení vlivu na krajinný ráz") v závěru kromě jiného uvádí, že „záměr, tak jak je uveden, je veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury, a jako takový je zanesen do územních plánů města i dotčených obcí v uvedené trase, stejně tak je zanesen v aktuálním znění zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a že za předpokladu aplikace ve studii uvedených nápravných opatření, by bylo možné záměr z hlediska vlivu na krajinný ráz přijmout."

Na základě této studie vydal odbor životního prostředí MěÚ Třebíč souhlasné závazné stanovisko (č.j. OŽP 35872/23 – SPIS OŽP/15563/2022/Eu) s návrhem kompenzačních opatření:

- ✓ *Údolí Stařečského potoka - specifický prostor v městské části Borovina - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.*
- ✓ *Terovské a Libušino údolí - nezastavěný prostor zářezu pravostranného přítoku Stařečského potoka a pokračující údolí Stařečského potoka v zářezu Libušina*

údolí - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.

- ✓ *Lorenzovy sady - nezastavěný zalesněný prostor zářezu pravostranného přítoku Jihlavy založený jako lesopark - kompenzační opatření v podobě výsadby dřevin na narušených svazích a nápravná opatření v jiné části území.*
- ✓ *Brněnská - část prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města – renaturalizace prostoru v dané části, zejména rozsáhlou výsadbou vhodné zeleně v prostoru údolí.*

Dále jsou v tomto rozhodnutí formulovány podmínky, za kterých se tento souhlas vydává. Tyto podmínky jsou v návrhu závazného stanoviska respektovány.

Ve vztahu k výše uvedeným skutečnostem lze (bez ohledu na rozdílnost vyhodnocení vlivů DoKP) připomenout závěry Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz, který je přílohou č.8 posuzované dokumentace, a kde se uvádí že největší vliv bude záměr mít na přírodní prvky. Dojde k vykácení částí lesních ploch v Libušině a Terovského údolí, Lorenzových sadech a v nivě řeky Jihlavy v místech trasy záměru. V případě, že proběhne vhodná revitalizace a také za předpokladu, že narušené území zaroste a vegetace se zapojí, bude komunikace v budoucnu lépe vizuálně zapojena do krajiny.

Každopádně v návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k vlivům na krajinný ráz formulována odpovídající podmínka, reflektující i podmínky závazného souhlasu k zásahu do krajinného rázu vydaného MěÚ Třebíč, odborem životního prostředí.

S ohledem na podrobnosti technického řešení, které bylo pro zpracování dokumentace dostupné, považuje zpracovatel posudku vyhodnocení dopadů na krajinný ráz jako primární vstupní informaci o vlivech záměru na krajinný ráz, avšak zastává názor, že respektovat pro další projektovou přípravu následující podmínku:

- ***v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; vzhledem k vedení trasy v městském prostředí spolupracovat na hodnoceni se specialistou pro urbanismus; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného stavebního řešení, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:***
  - ***dokladovat začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení především mostních objektů***
  - ***zapracuje do hodnocení v úseku za poliklinikou v ul. Vltavínská – v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert návrh na realizaci souvislého zemního valu***
  - ***obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách: údolí Stařečského potoka, Terovské a Libušino údolí, Lorenzovy sady a prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města***
  - ***zohledňovat vegetační úpravy týkající se zejména výsadby dřevin na narušených svazích Lorenzových sadů a renaturace prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města dle požadavku OŽP MěÚ Třebíč***
  - ***zohledňovat finální řešení navržených protihlukových opatření***

Podmínka zahrnuje některá doporučení vzešlá z procesu posuzování vlivů na životní z hlediska vyjádření dotčených orgánů státní správy a spolků; podmínka směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při respektování všech

doporučení formulovaných v uvedené podmínce, které by měly směřovat ke snížení vlivů záměru na krajinný ráz.

Realizace záměru představuje zásah do krajinné struktury, který může lokálně ovlivnit využívání území a jeho vnímání obyvateli, zejména v místech křížení s rekreačně využívanými plochami, údolními nivami a přírodními prvky (zejména Terovské a Libušino údolí a Lorenzovy sady). Nejvýznamnější dopady se týkají změny charakteru krajiny v bezprostředním okolí stavby a částečného omezení rekreační funkce území.

Dokumentace připouští, že realizace záměru představuje zásah do krajinné struktury, který může lokálně ovlivnit využívání území a jeho vnímání obyvateli, zejména v místech křížení s rekreačně využívanými plochami, údolními nivami a přírodními prvky (zejména Terovské a Libušino údolí a Lorenzovy sady). Nejvýznamnější dopady se týkají změny charakteru krajiny v bezprostředním okolí stavby a částečného omezení rekreační funkce území.

Dokumentace tak nezastírá, že předkládaný záměr, tak jako téměř všechny liniové stavby obdobného charakteru, přináší do území určité negativní vlivy. Smyslem procesu EIA je tyto vlivy identifikovat, vyhodnotit a navrhnout taková opatření ve formě podmínek pro další projektovou přípravu záměru, její realizaci a provoz, aby vlivy byly minimalizovány, respektive kompenzovány na přijatelnou úroveň.

Územím města prochází několik cyklostezek (26 Jihlava – Třebíč – Raabs (26 J-T-R), Městský okruh Třebíč, 401, 5212, 5106), a turistických tras (červená západ-východ, zelená sever-jih a modrá centrum města-severovýchodně od města). V území se nachází naučná stezka na Pekelný kopec, která vede z jižní části města (ulice Vltavínská, v blízkosti polikliniky) směrem na jih a pak na západ do lesnatého celku s vrcholem Pekelný kopec. V dotčeném území se nachází také několik vyhlídkových míst. Místa s vyšším rekreačním potenciálem jsou Libušino údolí a Lorenzovy sady.

V místě Libušina údolí bude přerušena příjezdová cesta k zahrádkářské kolonii Nad Janovým mlýnem. Příjezd bude nově zajištěn komunikací, která bude napojena na stávající komunikaci v zahrádkářské kolonii Přemysl I, resp. na ulici Zámeček. Další dotčenou komunikací je stezka v Terovském údolí, která je dotčena výstavbou mostního objektu. Stezka bude přeložena v nezbytné délce a bude na obou koncích napojena na stávající komunikaci.

Po ulici Vltavínské je vedena pěší a cyklo trasa. V místě křížení s trasou obchvatu bude na ulici Vltavínské vybudován most, trasa pro pěší a cyklisty bude po výstavbě obnovena. Na ulici Znojemské a Hrotovické dojde k dotčení chodníků v těchto ulicích. V rámci úprav bude upraveno i trasování chodníků, v místech křížení s rampami mimoúrovňových křižovatek budou vybudovány přechody pro chodce.

V oblasti Lorenzových sadů dojde ke změně napojení stávající stezky na ulici Hrotovickou. Stávající napojení bude zrušeno a součástí stavby je nové napojení - nová stezka pro pěší a cyklisty, která je napojena v oblasti nové mimoúrovňové křižovatky na ulici Hrotovické. V místě křížení řeky Jihlavy dochází k zásahu do stávajících polních cest. Tyto cesty budou přeloženy do nové polohy a napojeny na stávající cesty.

Ve vztahu k příjezdové cestě do zahrádkářské kolonie byl vznesen dotaz zástupce „ZK Borovina Pod Tratí“ s žádostí umožnění bezpečnějšího a vhodnějšího příjezdu

dvoustopých motorových vozidel do zahrádkářské kolonie. Z vyžádané doplňující informace dle §9 odst.(4) zák. č.100/2001 Sb. v platném znění vyplynulo, že přístup do ZK Borovina Pod Tratí je stávajícím podjezdem pod žel. tratí, přičemž tento přístup bude po dobu výstavby zachován. Úpravy budou prováděny na silnici I. třídy, do samotného sjezdu zasahováno nebude. Omezení bude v řádu dní v souvislosti s úpravou silnice I. třídy (realizace vozovkových vrstev apod.). S alternativní přístupovou komunikací z druhé strany není v rámci projektu uvažováno.

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků:***
  - ***realizovat řešení cyklodopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras a „Plánem udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 -.2027 – akční plán" v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras***
  - ***zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť***

Podmínka směruje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a zachování všech stavbou rozdělených pozemků jakož i nemotorové dopravy dotčené záměrem.

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Z dokumentace vyplývá, že:

- záměr nezasahuje žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny, národní kulturní památky ani kulturní památky
- v blízkosti záměru se nachází drobné sakrální objekty, konkrétně na začátku záměru se jedná o dva křížky u stávající silnice I/23; pokud by mělo dojít vlivem stavby ke kolizi, dojde před zahájením stavebních prací k jejich přemístění
- záměr je navržen na území s archeologickými nálezy III. kategorie, zčásti záměr prochází územím s archeologickými nálezy I. a II. kategorie, tzn. že se v místě stavby budou archeologické nálezy a situace pravděpodobně vyskytovat, čímž vzniká nutnost provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění
- záměr nezasahuje do žádných památkově chráněných území ani objektů a jejich ovlivnění lze vyloučit
- realizace záměru představuje zásah do hmotného majetku fyzických i právnických osob

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru z hlediska archeologie lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Lze souhlasit, že vlivy záměru na hmotný majetek jsou negativní již ve své podstatě, nicméně musí být i s ohledem na veřejně prospěšnou stavbu řešeny v rámci navazující projektové přípravy mezi investorem záměru a majiteli dotčených objektů.

Přesná identifikace jednotlivých demolovaných staveb, výkupy pozemků, náhrady a případné vyvlastnění jsou předmětem navazujících řízení, v nichž jsou práva vlastníků chráněna procesními prostředky a nárokem na náhradu

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Z dokumentace vyplývá, že z hlediska vlivů na životní prostředí existují následující rizika:

Během realizace záměru: Potenciální úniky ropných látek ze stavebních strojů, které by mohly kontaminovat půdu, horninové prostředí a blízké vodní toky; zvýšená prašnost a hluk

Po uvedení záměru do provozu: rizika dopravních nehod spojených s únikem nebezpečných látek (pohonných hmot, oleje, chemikálie) a s požáry

Projektové řešení záměru zohledňuje zmíněná rizika formou technických, technologických i organizačních opatření (havarijní plány, instalace odlučovačů ropných látek, protipožární opatření v tunelech apod.)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Názorem zpracovatele posudku je, že uvedená konstatování lze akceptovat kromě jiného za předpokladu respektování doporučení, která jsou prezentována v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Je zřejmé, že nejúčinnějším opatřením v období výstavby je přijetí preventivních opatření a vyžadování vysoké úrovně technologické kázně a disciplíny pro zamezení znečištění závadnými látkami, a to zejména s ohledem na zvýšenou zranitelnost kolektoru podzemní vody zmenšením mocnosti nadložní nesaturované ochranné vrstvy horninového prostředí zemními pracemi, a dále s ohledem na stavební činnosti pod úrovní hladiny podzemních vod.

Před zahájením stavby bude plán schválen příslušným vodoprávním úřadem. Havarijní plán bude obsahovat návrh konkrétních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace.

Uvedená kapitola se omezuje na shrnutí následujících vlivů:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

V celkovém měřítku města dochází k významnému snížení hlukové expozice obyvatelstva, a to při respektování navržených protihlukových opatření. Počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem se sníží o 18 %, počet obyvatel výrazně rušených hlukem ve spánku cca o 10 % a riziko kardiovaskulárních onemocnění vlivem hluku se sníží cca o 25 %.

U nové trasy bude nutné realizovat protihluková opatření. Předpokládaná hluková expozice některých domů v okolí plánované trasy obchvatu s vypočteným navýšením po realizaci záměru nedosahuje úrovně, kterou by bylo možné považovat za významné zdravotní riziko. Imisní příspěvek z dopravy je nízký a zdravotní riziko znečištění ovzduší nepředstavuje významnou zátěž.

Dočasné negativní vlivy během výstavby budou zmírněny technicko-organizačními opatřeními.

Vlivy na ovzduší a klima

Průměrné imisní koncentrace posuzovaných znečišťujících látek nepřekročí limity a dominující vliv znečištění představuje "pozaďové" znečištění. Díky odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán dojde ke snížení emisí skleníkových plynů a k podpoře plynulosti dopravy.

Vlivy na hluk a další fyzikální charakteristiky

Během výstavby lze očekávat dočasné zvýšení hlukové zátěže, zejména vlivem těžké mechanizace; vlivy budou omezeny technickými a organizačními opatřeními.

Provoz záměru bude ovlivňovat hlukovou situaci převážně mimo intravilán, při realizaci navržených protihlukových opatření nebudou hygienické limity překročeny. Vibrace budou krátkodobé a lokální, bez významného dopadu na objekty či obyvatele.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Odvodnění záměru je navrženo do stávajících recipientů tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů ani ke zvětšení záplavového území. Realizace záměru nepovede k významnému zhoršení ekologického, chemického ani kvantitativního stavu vod, včetně podzemních při dodržení navržených opatření.

Vlivy na půdu a zemědělský půdní fond

Záměr vyžaduje trvalé i dočasné zábory půdy, přičemž největší podíl připadá na ostatní plochy a zhruba třetina na zemědělskou půdu. Zábory půd s vysokou bonitou jsou omezeny a budou respektována opatření pro ochranu ZPF, včetně skrývky a zpětného využití kulturních zemin. Pozemky určené k plnění funkcí lesa budou

dotčeny pouze v omezeném rozsahu, bez významného omezení funkcí lesa. Celkově jsou vlivy na půdu

Vlivy na přírodní zdroje

Záměr nezasahuje do ložisek nerostů ani CHLÚ a historicky poddolované území bude sledováno geotechnickým dozorem. Míra vlivu na přírodní zdroje je nízká a z hlediska ochrany přírodních zdrojů akceptovatelná.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Záměr neohrozí žádnou lokální populaci rostlin a vliv na rostliny je mírně negativní, při přijetí opatření únosný. Vlivy na živočichy jsou mírně negativní, ale při realizaci ochranných a kompenzačních opatření únosné. Zásahy do ÚSES a VKP jsou lokální a středně silné u některých prvků, likvidační vliv nebyl identifikován. Vliv na dřeviny rostoucí mimo les je negativní z důvodu rozsáhlého kácení dřevin. Zvláště chráněná území ani lokality NATURA 2000 nejsou dotčeny. Celkově jsou vlivy na biologickou rozmanitost akceptovatelné při realizaci ochranných a kompenzačních opatření.

Vlivy na krajinu

Záměr představuje nový liniový prvek, změna krajinného rázu je limitovaná a nedojde ke snížení cenných hodnot krajiny. Krajinná panoramata nejsou podstatně dotčena.

Vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek

Záměr nezasahuje do památkově chráněných objektů ani území, vliv na kulturní dědictví, architektonické a archeologické aspekty je vyloučen. Vlivy na hmotný majetek jsou negativní, ale vzhledem k charakteru záměru jako veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury akceptovatelné.

Možnost přeshraničních vlivů

Přeshraniční vlivy lze vzhledem k povaze záměru přeložky silnice I/23 vyloučit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace absentují vzhledem k předprojektové přípravě stavby některé podrobnější a detailnější informace, které by umožnily konkretizovat některé míry vlivu na vybrané složky životního prostředí.

Zpracovatel posudku pokládá za potřebné do návrhu závazného stanoviska uplatnit věcnou podstatu řady doporučení autorů dokumentace s tím, že některé z nich je nutno mírně modifikovat, upravit, případně je bylo potřebné částečně doplnit na základě relevantních připomínek obdržených v rámci procesu EIA.

Celkově se tak z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu objevuje řada podmínek, které by měly v rámci další projektové přípravy upřesnit a doplnit některé zásadní informace o předpokládaných vlivech záměru na tyto složky životního prostředí.

Lze mít také na paměti, že předpokládaná dočasnost některých uváděných negativních vlivů je podmíněna plnou a bezchybnou funkčností navržených opatření, což se však projeví až po realizaci záměru.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D. IV. dokumentace.

Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Opatření před realizací záměru - projektová příprava

Biologická rozmanitost

- Úpravy vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty).
- Přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 m (na dno navrátit materiál z původního dna), čímž bude aspoň zčásti zachována současná morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy).
- V přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí, volná krajina v km 0,0—0,3) omezit umělé osvětlení na minimum, které je nezbytně nutné z bezpečnostních důvodů. Osvětlení musí být v takových parametrech, které budou co nejméně zatěžovat životní prostředí: směrování světla pouze na osvětlovanou komunikaci (zabránit šíření světla mimo ni prostřednictvím stínítka na osvětlení anebo prostřednictvím clon při okraji komunikace), světelné zdroje s potlačenou modrou složkou (náhradní teplota chromatičnosti maximálně 2700 K, lépe však do 2200 K), svítit s nejnižší možnou intenzitou vyžadovanou normou, případně využít funkci stmívání svítidla či jeho úplné vypnutí v pozdních nočních hodinách**.**
- Veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže, lapače splavenin, vtokové jímky apod. – umístěné mimo vozovku) musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro obojživelníky a plazy. Jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:1 nebo musí být osazena úniková konstrukce nebo musí být tyto objekty zabezpečeny proti vniknutí živočichů.
- Umožnit optimální migrační podmínky v podmostích mostů 201, 202, 203 a 204 – podmostí ponechat s nezpevněným povrchem (nejlépe nahrubo urovnaná zemina) s výjimkou překonávané překážky a případně drobného opevnění okolo opěr a pilířů; do podmostí mostů 201 a 202 doplnit poblíž mostních opěr pásy dřevní hmoty (pařezů, větví, kmenů) kolmo na osu silnice. Osadit na tyto 4 mosty nízkohlučné mostní závěry.
- Protihlukové stěny a protihlukové zastřešení přednostně nebudou řešeny s použitím průhledných anebo lesklých ploch, pokud ano, budou dostatečně zajištěny z hlediska bezpečnosti ptáků v souladu s TP 104 ministerstva dopravy, např. s integrovanými svislými nebo vodorovnými černými linkami šíře 2 mm při rozteči 30 mm nebo s vypískovanými pruhy šíře 20–30 mm v rozteči max. 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy. Pro lepší začlenění protihlukových stěn do krajiny (tam, kde je to z prostorových a bezpečnostních hledisek nekonfliktní) je vhodné jejich ozelenění (výsadba popínavých rostlin lokálně doplněna výsadbou keřů či stromů).
- Za účelem snížení množství srážek ptáků a netopýrů na záměru je žádoucí osazení bariér proti srážkám o výšce 4 m na riziková místa. Tyto bariéry budou doplněny neprůsvitnou spodní

částí (min. do výšky 120 cm) k odclonění světelného rušení přírodně cenných lokalit z projíždějících vozidel. Bariéru osadit na mostě SO 203 přes řeku Jihlavu (oboustranně v celé délce mostu + navíc mimo most vpravo do km 5,70) a v Lorenzových sadech na místech, která nejsou vedena zářezu (bariéra vpravo v rozsahu opěrných zdí SO 275 a 276, přičemž bariéra nad SO 275 by měla přesah 10 m proti směru staničení a bariéra nad SO 276 by měla přesah 10 m proti směru a 20 m po směru staničení). Dále je žádoucí osadit oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí a bariéru na SO 202 dále prodloužit vlevo mimo most o 50 m proti směru staničení.

- Jako kompenzaci za zábor nivy řeky Jihlavy a rušený mokřad u Spojovací ulice provést zkvalitnění biotopů v nivě Jihlavy na vhodném místě v širším okolí záměru (tvorba tůní v nivě, rozptýlené výsadby dřevin), a to o rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy nivy a mokřadu. Vhodnou lokalitou je orná půda na levém břehu Jihlavy západně od Třebíče v bezprostřední návaznosti na LBC 12.

- Záměr způsobí zábor některých fragmentů suchých trávníků a skalních stepí v území. Z důvodu zachování těchto cenných biotopů v území je nutné do nich nezasahovat více, než bude nezbytně nutné – konkrétně vyloučit zásah do fragmentu stepi v km 4,95–5,00 vpravo (trasa jej těsně míjí) a vyhnout se zásahům mimo zábor stavby v km 5,44–5,49 vpravo (tak, aby zde zůstala zachována aspoň záměrem nezabraná část suchého trávníku).

- Jako kompenzaci za likvidované plochy suchých trávníků a skalních stepí provést obnovu a zlepšení stavu ladem ponechaných ploch suchých trávníků (sečení, případně stržení drnu, výřezy dřevin, ozelenění osivem nasbíraným z přírodních ploch suchých trávníků v okolí) na pozemcích p. č. 999/2, 999/1, 996, části p. č. 977/4 a 956/1, vše v k. ú. Třebíč. Tento biotop vytvořit též na silničním svahu v km 5,44–5,49 vpravo (v bezprostřední návaznosti na záměrem zasažený suchý trávník) – svah neohumusovat a neosívat, případně osít pouze osivem nasbíraným v předstihu z likvidované části suchého trávníku.

- Biotopy rozptýlené zeleně s travobylinnými porosty je nutné v rámci stavby taktéž nahradit, a to v rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy. Kompenzace by měla podobu realizace lokálního biokoridoru, tvorby travobylinných pásů s rozptýlenými dřevinami, případně dosadby stromů podél polních cest. Vhodnými lokalitami jsou plochy orné půdy mezi ZK Šárka a lesíkem V Lámaniskách (jižní část k.ú. Třebíč – využití městských, v menší míře i soukromých pozemků k rozčlenění velkých bloků orné půdy a k propojení biotopů severojižním směrem) a pásy orné půdy z východní a jižní strany OC Stop Shop (k.ú. Střítež – soukromé pozemky; v ÚP určeno k zatravnění a protierozním opatřením).

- Dostatečná je náhrada alespoň 1,5násobku zasažené plochy. Nabízí se např. realizace nefunkčního prvku ÚSES, dosadby podél polních cest, travobylinný pás s rozptýlenými dřevinami apod., a to nejlépe v zemědělské krajině jižního okraje Třebíče.

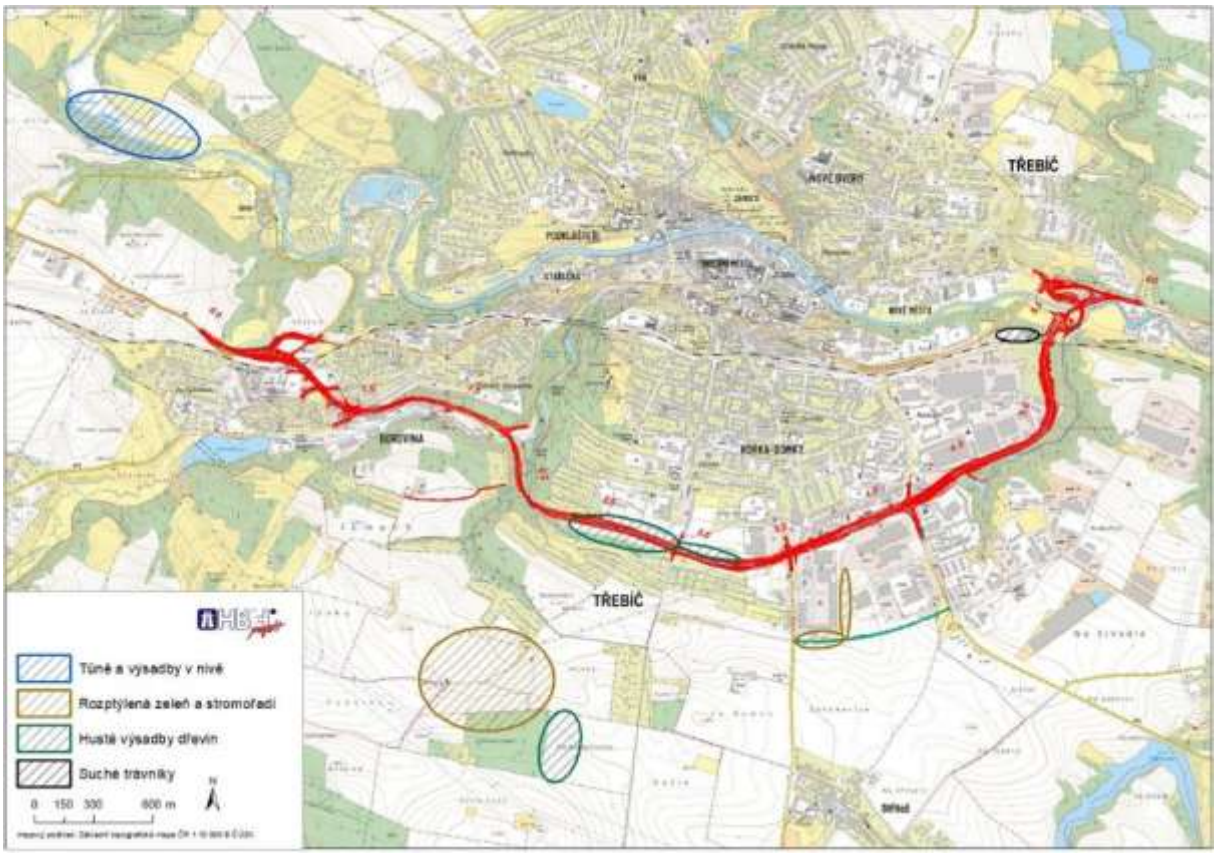
- Skalní výchozy v zářezech nové silnice nebudou převrstveny zeminou, ale budou ponechány bez osetí k samovolné sukcesi, směřující k vytvoření skalní stepi. Taktéž jiné živinami chudé půdy v zářezech či na násypech ponechat za tímto účelem bez ohumusování a osetí (zářezy s jižní expozicí v km 4,6–4,9 a 2,4–3,3, násyp v km 5,44–5,49 vpravo, případně i jinde). Pro vegetační úpravy na zbývajících plochách silničního tělesa volit travní směsi s původními nehybridními druhy trav a zahrnout též travobylinné směsi s původními druhy bylin pro podporu opylovačů (travobylinné trávníky – viz TP 99 ministerstva dopravy z roku 2024). Zářezy a násypy na vhodných místech obohatit o drobné hromady velkých kamenů nebo kamenné suché zídky.

- Do výsadeb na silničním tělese zahrnout pouze geograficky původní druhy dřevin, přičemž mezi nimi budou zastoupeny též hlohy, sázené v malých skupinkách i solitérně (pro podporu

populace otakárka ovocného) a dřín jarní (v počtu min. 60 sazenic – jako náhrada za záměrem likvidované dříny). Vysazované dříny musí být pouze semenáče z ČR (nikoli šlechtěné odrůdy), případně lze využít též vypěstování semenáčů z plodů dřínů v trase záměru.

- Mimolesní dřeviny, vykácené v rámci realizace záměru, budou nahrazeny novými výsadbami. Kromě výsadeb na silničním tělese půjde zejména o: a) výsadby v rámci kompenzací zasažených biotopů mokřadu, nivy a rozptýlené zeleně (viz výše); b) výsadby izolační zeleně na městských pozemcích v městské části Horka-Domky podél trasy záměru cca v km 2,4–3,3; c) případně výsadby v návaznosti na lesík v Lámaniskách. Výsadby musí být realizovány výhradně z geograficky původních druhů dřevin. Konkrétní rozloha výsadeb v m.č. Horka-Domky bude vyčíslena v navazujícím stupni na základě konečného počtu dřevin navržených ke kácení; v případě nedostatečné rozlohy vhodných ploch v této lokalitě by byly realizovány též výsadby u lesíka v Lámaniskách.
- Vegetační úpravy budou navrhovány formou pestré sktruktury typů vegetačních formací, jako jsou různé rozsahy, formy, struktury a druhová skladba. Jejich založení je podstatné především v částech záměru, které se budou významněji vizuálně projevovat, jedná se o části záměru vedoucí na násypu, o mimoúrovňové křižovatky a o části umístěné v otevřené krajině.

Obrázek Schematický přehled lokalit, vhodných pro kompenzace zasažených biotopů a dřevin. Vhodné parcely v rámci těchto lokalit byly konzultovány s městem Třebíč a okolními obcemi a jsou v souladu s územním plánem



Voda

- V místě křížení toku Jihlava s navrhovanou přeložkou I/23 vhodně opevnit patu svahu násypového tělesa za účelem zamezení erozních procesů způsobených proudící vodou.
- Pilíře mostních objektů přes řeku Jihlavu založit v bezpečné hloubce a okolní terén opevnit, aby se předešlo vzniku výmolů a následnému narušení koryta.
- Po dobu další přípravy stavby navrhujeme realizovat monitoring HPV v rozsahu: nové monitorovací vrty (20 ks) – 1 x za dva měsíce, pasportizované vodní zdroje (~30 ks) – 1 x za dva měsíce. Počet pasportizovaných vodních zdrojů (domovních studní) je přibližný. Počet měřených studní bude závislý na aktuálním zájmu/nezájmu vlastníků a rovněž na ročním období, především v zimním období bude měření v zahrádkářských osadách značně limitované. Mezi ohrožené vodní zdroje je nutno považovat především studny v zahrádkářské osadě Spytihněv (S1, S10, S11, S26, S27 a S3, která je v ose obchvatu). Dále pak v osadách Svatopluk Čech (S6, S19 až S25) a Nad Janovým mlýnem (S28 až S31).

Opatření pro období výstavby

Biologická rozmanitost

- Určit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu (držitele autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekodozor stavby. Tato osoba bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., bude sledovat výskyt zvláště chráněných druhů v prostoru staveniště a dohlédne na šetrný průběh prací v blízkosti cenných biotopů. Bezprostředně před zahájením prací (včetně kácení a skrývek zeminy) i během nich ekodozor projde dotčené území a ověří výskyt obojživelníků, plazů nebo jiných ZCHD. Ekodozor musí mít pravomoc nařídit v případě ohrožení zvláště chráněných druhů stavební činností jejich záchranný přenos na vhodnou náhradní lokalitu, upravit harmonogram prací nebo pozastavit činnost stavební firmy na dobu nezbytně nutnou. Ekodozor též zváží potřebu instalace dočasných bariér proti vniknutí obojživelníků a plazů do prostoru staveniště a v případě potřeby ji nařídí (v místech předpokládaných tahových tras či v blízkosti rozmnožišť), stejně tak může rozhodnout o vybudování suchých bezpečných podchodů pod staveništními komunikacemi. O všech odchytech, záchranných transferech a kontrolní činnosti je nutné vést podrobnou dokumentaci, která bude obsahovat seznam zjištěných druhů, počty jedinců, způsob odchytu a přenosu, popis původní a náhradní lokality. Roční zprávy o provedených transferech a činnosti ekodozoru včetně fotodokumentace budou předávány orgánům ochrany přírody nejpozději do 31. ledna následujícího roku.

- Deponie zeminy a zařízení staveniště nesmí být umístěny v přírodně cenných lokalitách, tj. konkrétně Libušino a Terovské údolí, Lorenzovy sady (jižně a východně trasy záměru) a niva Jihlavy.
- Kácení stromů a odstranění keřů je možno provádět jen mimo období hnízdění ptáků, tj. v rozmezí 1. září–15. března. Před zahájením kácení projde ekodozor zábor stavby a označí stromy (případně padlé kmeny, pařezy), které jsou osídlené netopýry anebo vzácnými saproxylickými brouky (lesák rumělkový aj.). Kmeny nebo pařezy s vzácnými brouky budou po pokácení ponechány na staveništi a během výstavby budou podle pokynů ekodozoru trvale umístěny na vhodné místo, kde bude umožněn vývoj těchto brouků (např. formou tzv. broukoviště). V případě nálezu netopýrů nebo dřevin s potenciálními úkryty netopýrů by kácení těchto dřevin mělo být provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu (případně, po vyloučení hnízdění ptáků, ve druhé polovině března). Skácené stromy je nutné ponechat na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby netopýři měli možnost dutinu samovolně opustit.

- Před zahájením skrývek zeminy ekodozor projde dotčené území a zmapuje místa výskytu invazních druhů rostlin v záboru stavby a určí opatření pro jejich další šíření. Během výstavby bude nezbytné výskyt invazních rostlin monitorovat a bezodkladně přijímat opatření k jejich likvidaci, aby se zamezilo jejich šíření v záboru stavby a jeho okolí.
- Práce ve vodních tocích provádět prioritně ze břehů, organizačními opatřeními minimalizovat riziko úniku chemických látek do toku. Neprovádět vypouštění znečištěné či silně zabahněné vody do vodních toků (pro čerpání takovéto vody zřídit provizorní sedimentační jímky). Práce zasahující do koryta Jihlavy neprovádět v období jarního rozmnožování ryb (březen–květen).
- Stromy v blízkosti stavby je nutno chránit proti poškození jejich nadzemních i podzemních částí. Ochranná opatření budou prováděna dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Hluk, vibrace, ovzduší

- Pro snížení hlukové zátěže pro období výstavby dodržovat následující opatření:
  - Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
  - Nasazení stavební mechanizace s hladinou akustického tlaku ve vzdálenosti 10 m od stroje ve výši 75 dB snížit pracovní nasazení na 9,0 hodin denně.
- V průběhu realizace stavby musí zhotovitel stavby aplikovat příslušná technicko-organizační opatření k minimalizaci zatěžování okolí stavby prachem:
  - Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.
  - Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.
  - Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací.
  - Instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou.
  - Provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
  - Redukovat volnoběhy nákladních automobilů a stavebních strojů na minimum.
  - Používat pouze staveništní techniku splňující následující paramenty:
    - Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
    - Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
  - Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu.
  - Provádět skrápění (zvlhčování) nebo zakrývání odkrytých sypkých ploch a deponií v období sucha a při větrném počasí.

- Omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích s cílem snížení prašnosti z pojezdu stavební techniky.
- Časově a organizačně optimalizovat nejvíce prašné činnosti (zejména demolice) s ohledem na povětrnostní podmínky; využití skrápění nebo odsávání podle potřeby.
- Při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení, atd.) a při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání.
- Při odnímání stavebních materiálů s obsahem azbestu ze stavby musí být voleny takové technologické postupy, které předcházejí nebo minimalizují uvolňování azbestu do ovzduší. Při nakládání se vzniklými stavebními a demoličními odpady obsahujícími azbest je nutné zajistit, aby při tomto nakládání nebyla z odpadů do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach. Odpady s obsahem azbestu musí být neprodleně po vzniku baleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny v souladu s požadavky § 13 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

- V době realizace stavby doporučujeme, aby obyvatelé z nejblíže situovaných domů byli seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Jsou-li občané zasažení hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Vhodné by bylo ustanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

- V průběhu realizace stavby provádět monitoring vibrací v místech stavebních prací prováděných u nejbližších objektů zástavby. V případě zjištění poruch nebo zvýšeného rizika budou provedena odpovídající technická opatření a případné závady odstraněny (úprava technologie provádění prací, omezení provozu těžké mechanizace, opravy vzniklých poruch apod.)

Půda

- Minimalizovat možné riziko havarijního znečištění z úniku ropných látek, olejů či jiných chemických látek a stavebních materiálů do půdního prostředí tím, že bude dbáno na výborný stav techniky a bezpečné skladování a nakládání s těmito látkami. Jelikož však není možné toto riziko vyloučit zcela, bude zajištěn dostatek sanačních materiálů.

- Riziko vodní eroze bude minimalizováno uplatněním šetrných postupů výstavby:
  - minimalizací rozsahu dočasně obnažených ploch a etapizací zemních prací,
  - přednostním prováděním zemních prací mimo období přívalových srážek, pokud to harmonogram umožní,
  - dočasnou stabilizací svahů (např. mulčováním, hydroosevem, geotextilií či rohožemi proti erozi),
  - zřízením a údržbou provizorního odvodnění staveniště (svodnice, příkopy, sedimentační jímky apod.),
  - omezením pojezdu těžké mechanizace mimo vymezené plochy staveniště,
  - průběžnou kontrolou erozně ohrožených míst zejména po vydatných srážkách
  - po ukončení stavebních prací budou dotčené plochy neprodleně technicky a biologicky rekultivovány (urovnání terénu, rozprostření ornice, osetí vhodnou travní směsí, případně výsadba).

- Skládky zemin udržovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení. Vhodné je např. osetí skládky některým druhem polní meziplodiny užívané jako zelené hnojení. Osetím bude účinně bráněno enormnímu zaplevelení a rozvoji invazních rostlin. Deponie nebude nutné ošetřovat pravidelnými chemickými postřiky, půda bude chráněna před větrnou a

vodní erozí, zelené hnojení také zlepšuje fyzikální a biochemické vlastnosti půdy (stimulace edafonu, tvorba humusu).

Přírodní zdroje

- Pro minimalizaci rizika negativních vlivů poddolování na připravovanou stavbu provést doprůzkum (plocha východně od bývalé cihelny, tam kde nebude zjištěna limonitová poloha, není nutno doprůzkum provádět). Při současném využití území jsou možnosti doprůzkumu velmi omezené a jeho výsledky by nevedly k jednoznačnému závěru. Je proto vhodné jej směřovat až do doby provádění stavby, kdy budou prováděny zemní práce, srovnána zemní pláň a přeloženy stávající sítě. Doprůzkum by měl sestávat z dokumentace zemních prací doplněné o geofyzikální měření, případně o ověřovací vrty.
- Při provádění vlastních stavebních prací je třeba zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti.

Voda

- Pro eliminaci rizika ovlivnění kvality vod během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:
  - Všechny mechanismy pohybující se na staveništi budou v dokonalém technickém stavu a pravidelně kontrolovány, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
  - Odstavné plochy pro mechanismy budou zajištěny tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží.
  - Bude konkretizováno umístění míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace včetně návrhu zařízení.
  - Při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod.
  - Těžká technika se bude pohybovat pouze v linii trvalého záboru stavby.
  - Stavební práce proběhnou pouze na plochách trvalého nebo dočasného záboru; dočasné zábory budou minimalizovány a doprava bude vedena pouze po schválených trasách.
  - Závadné látky, lehce odplavitelný materiál a stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu ani v blízkosti vodních toků.
- Povinností zhotovitele stavby bude zajistit odvodnění staveniště. Staveniště bude odvodněno vyspádováním upravovaných ploch do podélných příkopů a rigolů, které budou ústit do recipientů. V případě nemožnosti odvodnění samospádem, bude v nejnižším místě provedena provizorní jímka a vody budou přečerpávány.
- Pro provádění stavby bude zpracován havarijní a povodňový plán.
- U stávajících studní bude sledována hladina podzemní vody. V případě ohrožení zdrojů podzemní vody bude zajištěn náhradní zdroj (např. prohloubení studny, napojení na vodovod).
- V úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa, a vytvořit v podzákladí dlouhodobě funkční drenáž, která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů.
- V místech s trvalým snížením hladiny podzemní vody zajistit sledování případných deformací objektů v bezprostředním okolí stavby a realizovat odpovídající technická opatření.

Opatření pro období provozu

Hluk

- Záměr přeložky „*I/23 Třebíč, obchvat*“ bude uveden do zkušebního provozu. V rámci zkušebního provozu bude provedeno kontrolní měření hluku z dopravy generované

a ovlivněné záměrem. Před zahájením kontrolního měření bude KHS kraje Vysočina odsouhlasena metodika měření a umístění měřících míst. Protokol z měření bude předložen KHS kraje Vysočina ke kolaudačnímu řízení stavby (před provedením závěrečné kontrolní prohlídky stavby).

Rámcový návrh monitoringu pro relevantní složky životního prostředí

V této kapitole jsou pro relevantní oblasti a složky životního prostředí rámcově stanoveny postupy monitoringu. Tyto postupy budou v rámci navazující projektové přípravy upřesněny v „Projektu monitoringu životního prostředí“ (příloha projektové dokumentace), zejména na základě požadavků orgánů ochrany přírody a Krajské hygienické stanice.

Cílem rámcového návrhu monitoringu životního prostředí je na základě provedených vyhodnocení určit, které složky je vhodné monitorovat, kde a v jakém časovém období.

Biologická rozmanitost

Biota

- Pro ověření správného provedení a účinnosti realizovaných ochranných opatření a pro ověření míry vlivu na biotu bude prováděn biologický monitoring před výstavbou, během výstavby a během provozu záměru. Monitoring bude prováděn min. 1 vegetační sezónu před výstavbou, po celou dobu výstavby a poté za provozu. Monitoring za provozu bude prováděn po dva roky od uvedení stavby do provozu (ověřující správné provedení a prvotní účinnost opatření) a následně po uplynutí 5 let bude proveden další dvouletý monitoring (pro ověření účinnosti opatření po odeznění vlivu výstavby). Monitoring bioty, prováděný v trase záměru a jejím bezprostředním okolí, bude zaměřen zejména na stav cenných biotopů (vodní toky, niva, mokřad, suché trávníky, dřevinné porosty), stav populací obojživelníků a plazů, výskyt invazních rostlin, migrační průchodnost; během provozu navíc na účinnost a stav realizovaných opatření a na mortalitu ptáků a dalších živočichů na silnici. Výsledky monitoringu budou bezprostředně po ukončení každé ze 4 částí (před výstavbou, během výstavby, první 2 roky provozu a provoz po 5 letech) předány orgánům ochrany přírody. Pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu.

Migrace

- Z důvodu nízkého významu migračních profilů není navržen standardní monitoring migrací, ale pouze sledování mortality za provozu. Jeho cílem bude identifikace míst vysoké mortality a případný návrh nutných nápravných opatření.

Voda

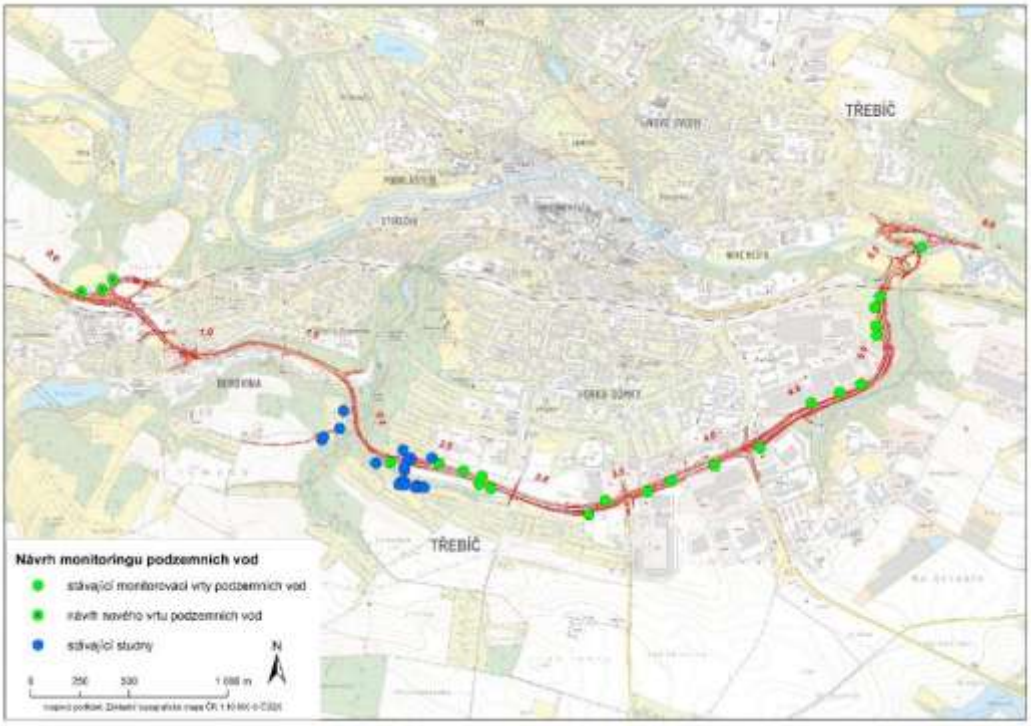
Povrchová voda

- Monitoring chloridů – recipientní vodoteče jsou vzhledem k rozsahu odvodňovaných ploch dostatečně vodné a z pravidelného monitoringu Povodí Moravy, s. p. vyplývá, že hodnoty průměrné koncentrace chloridů jsou výrazně podlimitní. Předpokládané zatížení recipientů chloridy v rámci provozu záměru, které je doloženo v dokumentaci EIA, předpokládá minimální navýšení této koncentrace a zachování celkové výrazně podlimitní hodnoty. Z těchto důvodů není navržen monitoring povrchových vod v oblasti chloridů.
- Monitoring dalších ukazatelů povrchových vod nebyl také navržen, a to z důvodu návrhu dostatečného technického řešení odvodnění – trubní retence, dešťové usazovací nádrže, norné stěny, sedimentační jímky.

Podzemní vody

- Monitoring podzemních vod bude rozdělen na sledování kvality a hladiny vody ve stávajících studnách a na sledování kvality a hladiny vody ve vrtech – stávajících a navrhovaných.
- U stávajících studní bude sledována hladina podzemní vody. Monitoring hladiny podzemních vod bude spočívat v měření výšky hladiny a monitoringu kvality podzemních vod. Významné ovlivnění hydrogeologických poměrů je očekáváno v úseku km 2,3 – 5,35, kde je trasa vedena v zářezu nebo v odřezech, často pod zjištěnou úrovní hladiny podzemní vody. Snížením hladiny podzemní vody dojde k ohrožení stávajících zdrojů podzemní vody v zahrádkářských koloniích Spytihněv (S1, S10, S11, S26 a S3), v ZK Svatopluk Čech (S6, S19-S25) a Nad Janovým mlýnem (S28 a S31). V případě ohrožení zdrojů podzemní vody bude zajištěn náhradní zdroj (např. prohloubení studny, napojení na vodovod).
- Pro další specifické oblasti možného ohrožení podzemních vod je navržen monitoring v následujícím rozsahu:
  - oblast průchodu záměru kolem okraje ukončené Řípovské skládky – 2-3 nové monitorovací vrty mimo zábor stavby podél oplocení skládky (viz obrázek níže); monitoring bude sloužit k ověření stavu, že nedošlo k ovlivnění skládky v rámci realizace záměru; v případě zjištění negativních vlivů bude zpracován projekt sanačních opatření a zajištěna jejich realizace,
  - oblast nad Lorenzovými sady – monitoring oblasti kontaminovaných ploch – je součástí návrhu monitoringu z PoGTP (stávající vrty jsou označeny zeleně v obrázku níže).

Obrázek: Návrh monitoringu podzemních vod



- Umístění monitorovacích bodů, rozsah jejich monitorování a četnost budou upřesněny v Projektu monitoringu, který bude součástí navazující projektové dokumentace stavby.
- Na konci stavby bude monitoring podzemních vod vyhodnocen a bude navrženo případné sledování vybraných objektů i po výstavbě.

Hluk

- Monitoring hluku dotčeného území doporučujeme provádět před stavbou a to v místech, kde je již nyní překročen hygienický limit a tam kde budou v rámci dané stavby vystavěny protihlukové stěny, aby byla prověřena jejich účinnost. Měření hluku za protihlukovými stěnami po zprovoznění stavby bude dokládáno i ke kolaudaci.
- Doporučený monitoring:
  - Protihlukové zastřešení a PHS část 1 – body 2, 3 a 6
  - PHS část 2, 3 a 4 – bod19

Ovzduší

- Z uvedených závěrů studie pak jednoznačně vyplývá, že kontinuální monitoring imisní koncentrace kterékoli hlavní škodliviny (viz kap. B.III.I) není potřebný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV výše uvedený návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru.

Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole ***IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování*** *tohoto posudku.*

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Z dokumentace vyplývá, že při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- Technické podklady
- Odborné studie
- Terénní průzkumy
- Osobní jednání, konzultace s odborníky
- Literární a internetové zdroje

Dopravně inženýrské podklady byly zpracovány v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV-VISION, makro/mezomodel v programu VISUM.

Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví je vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2020. Použitá metodika pro hodnocení vlivů znečištěného ovzduší na veřejné zdraví vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a využívá autorizační návod Státního zdravotního ústavu (dále jen „SZÚ“) k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15 a odborné literatury.

Ke stanovení množství emisí produkovaných automobilovým provozem jsou použity jednotkové emisní faktory, obsažené v programu MEFA13. K predikci imisních koncentrací příspěvků hlavních škodlivin v ovzduší byl použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS’97.

Pro modelování jednotlivých dopravně – urbanistických situací, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 9.1 firmy SoundPLAN GmbH. Pro výpočty hluku z dopravy byla použita metodika v souladu s normou SRN „Richtlinien fur den Larmschutz an Strasen – RLS-19“. Metodika RLS-19 představuje odborně uznávaný a v praxi běžně používaný postup pro výpočty hluku ze silniční dopravy, který navazuje na RLS-90, je vyvíjen odbornou asociací FGSV a je standardně implementován v mezinárodně používaných akustických softwarech (např. SoundPLAN, CadnaA).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů technického řešení uváděných v kapitole V. předkládaného posudku, respektive dalších vyžádaných doplňujících podkladů doložených v Příloze č.1 předkládaného posudku.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace uvádí, že v rámci vypracování se vycházelo z mapových, výkresových a textových podkladů, jejichž míra podrobnosti odpovídá míře podrobnosti projektové dokumentace s tím, že při všech hodnoceních a doporučeních bylo postupováno s principem předběžné opatrnosti a rozsah dotčeného území se stejně, jako působení hluku a imisí, záměrně mírně nadhodnocovalo, aby nedocházelo k opomenutí a zanedbání negativního působení některého z vlivů.

Dokumentace uzavírá, že v žádné ze sledovaných oblastí se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožnily jednoznačnou formulaci závěrů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích" je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Míra neurčitostí, resp. nedostatků znalostí, je dána především vypovídací schopností podkladů, které jsou v dané fázi přípravy projektu k dispozici. Posouzení záměru bylo zpracováno na podkladě dostupné verze technického řešení záměru.

Dále je patrné, že vzhledem k charakteru záměru je dopravní zatížení pro posuzovaná výhledová období důležitým vstupním předpokladem. Modelování a prognóza dopravních zátěží patří k obecně nejdiskutovanějším podkladům při přípravě dopravních staveb, kdy největší nejistotou se jeví forma a mantinely vývoje automobilismu. I z tohoto důvodu s odkazem na obdržená vyjádření byl oznamovatel požádán o doplňující podklad k DIP, který je doložen v Příloze č.1 předkládaného posudku.

Dále je upozorněno na nestabilitu a dynamiku biologických systémů, kdy dokumentace vychází ze současného stavu životního prostředí, tedy i ze současného rozšíření rostlin, živočichů a ekosystémů, jak byly zachyceny biologickým průzkumem.

Ze strany zpracovatele posudku dále bez podstatnějších připomínek.

E. Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace konstatuje, že v rámci posuzování záměru jsou uvažovány dvě varianty: jedna varianta projektová (aktivní; představuje realizaci záměru v navržené podobě) a varianta nulová (stav bez realizace záměru).

Projektová (aktivní) varianta popisuje stav při realizaci a po zprovoznění připravovaného záměru. Popis projektové varianty je uveden v příslušných kapitolách této dokumentace EIA (v části B).

Nulová varianta (varianta 0) je referenční variantou, představující stav bez realizace posuzovaného záměru. Slouží k porovnání vlivů souvisejících s realizací záměru se stavem bez záměru, resp. ke stanovení kvalitativních a kvantitativních rozdílů mezi aktivní a nulovou variantou, a vyhodnocení celkové významnosti vlivů projektové varianty.

Porovnání variant bylo provedeno v relevantních oblastech, zejména v kapitolách týkajících se hluku, znečištění ovzduší a veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatel posudku bez připomínek. Podrobněji v další části posudku v kapitole II.3.

F. Závěr

Dokumentace uvádí, že jsou popsány a hodnoceny vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, povrchové a podzemní vody, půdu, přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, krajinu a krajinný ráz, hlukovou situaci, kulturní a historické památky a hmotný majetek s tím, že po celkovém vyhodnocení záměr nemá významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví; míra zásahů do území je akceptovatelná a při dodržení navržených opatření, posuzovaný záměr lze označit pro dané území jako únosný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace vyplývá, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující realizaci záměru. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez při respektování podmínek návrhu závazného stanoviska.

Část F „Závěr“ je zpracována dostatečně k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska, a to zejména ve vztahu k vlivům na ekosystémy s tím, že formulované podmínky v návrhu závazného stanoviska, dále zohledňují relevantní doporučení z obdržených vyjádření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména s ohledem na minimalizaci identifikovaných vlivů na ekosystémy.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola shrnuje obsah Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru" je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II. 1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 Zákona č.100/2001 Sb. v platném znění. V přílohách dokumentace jsou externí zdroje akceptovatelným způsobem citovány.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Dokumentace v příslušné kapitole porovnává variantu neprovedení záměru s navrhovaným záměrem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany posudku bez připomínek.

Vzhledem k řadě požadavků v obdržených vyjádřeních, které se týkají požadavků na variantní posouzení lze odkázat na dále uvedené skutečnosti.

Ministerstvo životního prostředí ČR vydalo dne 5. března 2019 pod č.j. MZP/2019/710/588 vydalo Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina", kde je k obchvatu I/23 Třebíč uváděno:

„Obchvat města Třebíče – jedná se o vymezení koridoru pro obchvat silnice I/23. V současnosti silnice 1. třídy prochází středem města v nedostatečných směrových parametrech, což je dáno především okolní obytnou zástavbou. V současné době je pořizován nový Územní plán Třebíče, v rámci kterého by mělo být mj. upraveno trasování obchvatu silnice I/23. Důvodem požadavku na jeho vymezení v ZÚR KrV je jeho částečný přesah na katastr obce Střítež a Kožichovice. Vliv na zvýšení bezpečnosti bude mít technické řešení obchvatu s odpovídajícími parametry dopravnímu významu silnice I/23, které nelze ve stávající trase zajistit.

V rámci obsahu AZÚR č. 6 KrV orgán SEA neuplatnil požadavky na zpracování variant řešení, jelikož do návrhu obsahu Aktualizace byly již vybrány finální varianty obchvatů, jejichž vymezení bylo prověřováno v rámci podrobných vyhledávacích studií, resp. v rámci procesu pořízení územních plánů souvisejících obcí. *Podrobný popis všech v minulosti prověřovaných variant trasování obchvatů a jejich projednávání v rámci vyhledávacích a technických studií je uveden v Odůvodnění AZÚR č. 6 KrV. Rovněž z vyhodnocení SEA vyplynulo, že u žádného z navrhovaných koridorů nebyly zjištěny takové významné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví, aby bylo nutné hledat variantní řešení navrhovaných koridorů".*

V odůvodnění Aktualizace č.6 ZÚR Kraje Vysočina se potom kromě jiného uvádí:

Všechny koridory silnic vymezené v Aktualizaci č. 6 ZÚR KrV jsou navržené pro obchvaty obcí, tedy pro převedení intenzivní tranzitní dopravní zátěže mimo centra příslušných obcí. Aktualizace č. 6 ZÚR KrV tak vymezením koridorů pro obchvaty obcí a měst vytváří předpoklady pro ochranu nejcennějších kulturně historických urbanistických struktur, koncentrovaných u všech 4 dotčených obcí právě v jejich centrech, která jsou zároveň historickými jádry obcí. Největším příspěvkem pro ochranu hodnot území Kraje Vysočina je navržený obchvat I/23 Třebíč, který odvede intenzivní automobilovou dopravu ze současného bezprostředního kontaktu s Městskou památkovou zónou Třebíč a zejména pak s památkami světového kulturního dědictví UNESCO, bazilikou sv. Prokopa a se židovským městem.

Aktualizace č. 6 ZÚR KrV požadavek splňuje. Navrhované vymezení 4 koridorů silničních obchvatů je výsledkem různě dlouhého a náročného hledání tras předmětných přeložek silnic, zohledňující a posuzující ve všech souvislostech dotčené veřejné i soukromé zájmy v území. Vymezení koridoru obchvatu Třebíče je výsledkem téměř 20 let podrobného prověřování desítek různých variant a subvariant konkrétní trasy obchvatu. Také v případě ostatních tří nově navržených obchvatů reaguje Aktualizace č. 6 ZÚR Kraje Vysočina na genezi prověření optimální trasy v podrobnějších projektových dokumentacích a studiích a také v územních plánech dotčených obcí. Všechny 4 vymezované obchvaty již v uplynulých letech byly podrobeny veřejným projednáním, a tedy projednáním s uživateli území, kterými jsou komunity místních obyvatel, a to právě v rámci projednávání územních plánů, kde byly vybrané varianty předmětných navrhovaných obchvatů nově vymezovány. V rámci tohoto procesu přitom byly zohledňovány všechny dotčené veřejné zájmy v území, zvláště pak veřejné zájmy na ochranu životního prostředí, přírody a krajiny a veřejného zdraví. Přitom nelze opomíjet také veřejné zájmy na hospodárnost vynakládání veřejných prostředků, všechny z koridorů byly vždy nahlíženy i optikou realizačních a provozních nákladů, souvisejících zejména s jejich dopravní účinností, a tedy s efektivitou vynaložených veřejných prostředků.

Na základě vyhodnocení a vzájemného porovnání přínosů a možných problémů jednotlivých prověřovaných variant řešení předmětných obchvatů bylo rozhodnuto o územní stabilizaci koridorů právě v trasách vymezených v Aktualizaci č. 6 ZÚR Kraje Vysočina.

Toto konkrétní vymezení je výsledkem objektivního a komplexního posouzení prostorových hledisek (volba konkrétní varianty směrového vedení trasy koridorů, včetně případných plošných i prostorových nároků na křižovatky), odvětvových hledisek (hledisko dopravní účinnosti, ekonomické efektivity, maximalizace efektu pro zlepšení stavu životního prostředí, zejména pak snížení hlukové zátěže, emisí z dopravy a vibrací, minimalizace zásahů do jednotlivých složek životního prostředí ad.) i časových hledisek (aktualizace ZÚR a následné vyvolané změny územních plánů, a tedy časový posun projektových prací) navrhovaných obchvatů silnic.

Navržený obchvat Třebíče je zároveň součástí plánovaného zkapacitněn a zlepšení technických parametrů silnice I/23 spojující Jihočeský kraj s Jihomoravským krajem, resp. spojující krajská města České Budějovice a Brno.

Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit ani komentovat dosud výše citované procesy posuzování vlivů na životní; uvádí je pouze v kontextu celkového vývoje. Lze však upozornit na obsah Rozhodnutí MŽP č.j. MZP/2025/240/479 ze dne 28. března 2025, kterým ruší Závazné stanovisko Krajského úřadu č.j. KUJI 3914/2024 ze dne 15.01.2024, kdy ve vztahu k vypořádání připomínek veřejnosti k dokumentaci EIA ve vztahu k variantám MŽP uvádí: „Nedůvodné jsou naproti tomu připomínky týkající se variant. Odvolatelé, kteří v tomto směru uplatňovali námitky, požadovali vyhodnocení variant, které navrhovali, a jejich odmítnutí považovali za nezákonné. K tomu lze uvést, že zvolený způsob posuzování podle § 10 zákona, tedy územní řízení s posouzením vlivů, předpokládá předložení invariantního záměru a příslušný úřad ani nemůže navrhovat (resp. požadovat) zpracování jiných variant".

Lze tedy uzavřít, že postup dokumentace vychází z výše uvedených skutečností a předkládá k posouzení trasu, která je podrobována procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětem záměru je vybudování silničního obchvatu města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most. S ohledem na minimalizaci záborů a minimalizaci vlivů na okolní stavby a objekty bylo navrženo 31 objektů opěrných a zárubních zdí. Součástí stavby jsou dále přeložky a úpravy stávajících kanalizací, přeložky vodovodů a úpravy a přeložky vodotečí. Komunikace v tunelu a v blízkosti zastavěných částí města bude osvětlena veřejným osvětlením.

Křižující silnice nižších tříd budou napojeny úrovňovými nebo mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Znojemská, MÚK Hrotovická, MÚK Brněnská), oddělené části pozemků budou zpřístupněny prostřednictvím obslužných komunikací. Součástí

stavby je také vybudování silniční dešťové kanalizace a objekty určené k bydlení budou chráněny před hlukem protihlukovými zdmi a zastřešením. Komunikace obchvatu, která je hlavním objektem stavby, je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání:

- MS2ck -/9,5/50 (úsek před tunelem)
- Tunel kategorie T-9,5
- MSc 9,5/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská)
- MSc 11/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská s chodníkem vpravo SO 142)
- MSc 10,5/9,5/50 (úsek mezi mosty SO 201 a SO 202 s revizním chodníkem)
- MSck -/9,5/70 (úsek mezi SO 202 a MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická až MÚK Brněnská
- s přídatným stoupacím pruhem š. 3,25 m)
- MS 11/9,5/50 (úsek MÚK Znojemská až MÚK Hrotovická s revizními chodníky vpravo a vlevo) Hlavní dopravní prostor vždy tvoří dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a zpevněné krajnice šířky 0,75 m. Ostatní komunikace, které budou v rámci stavby upravovány a překládány, jsou navrženy v kategorii a s návrhovou rychlostí dle charakteru stávající komunikace.

Hlavním stavebním objektem je silnice I/23. Silnice je navržena v nové trase a jedná se tedy o novou stavbu. Nová trasa silnice I/23 vede jižním okrajem města Třebíč. Umístění trasy umožňuje i napojení silnic nižších tříd a místních komunikací, čímž doj de k navedení dopravy na novou silnici I/23 i ze směrů Okříšky po silnici II/405, Želetava (II/410), Jaroměřice nad Rokytnou (II/360), Hrotovice (II/351) a Rudíkov (II/360).

Trasa navrhované přeložky silnice „I/23 Třebíč, obchvat“ začíná odpojením ze stávající silnice u Řípovské skládky v provozním staničení km 94,0. Nově navržená komunikace se odklání jižním směrem a vede přes zemědělsky využívané pozemky. V místech křížení železniční trati č. 240 se nachází železniční zastávka Borovina. Dále po trase navrhovaného obchvatu se nacházejí zpevněné plochy a plochy využívané jako parky a zahrady, východně od fotbalového hřiště. Skrz toto území je trasa obchvatu vedena v tunelu.

Před stávající křižovatkou ulic Koželužská/Řípovská trasa nové silnice vystupuje z tunelu a levostranným obloukem je navedena na ulici Koželužskou, v jejíž trase bude vedena až k Janovu mlýnu. Na přeloženou silnici I/23 budou napojeny prostřednictvím stykových křižovatek ulice Koželužská směr Stařeč, ul. T. Bati a ul. Koželužská směr centrum.

Před Janovým mlýnem se trasa silnice pravostranným obloukem stočí jižním směrem, mostním objektem překoná údolí Stařečského potoku, dále vede odřezem ve svahu pod zahrádkářskou kolonií Nad Janovým mlýnem a opět mostním objektem překonává Terovské údolí. Území kolem Janova mlýna, Libušino a Terovské údolí jsou využívány především k rekreaci, převážně se jedná o lesní pozemky, přes které jsou vedeny cesty a stezky. Za Terovským údolím se trasa silnice levostranným obloukem stáčí východním směrem a v hlubokém zářezu prochází zahrádkářskou kolonii Spytihněv a dále vede po zemědělských pozemcích až k hypermarketu Albert,

který obchází levostranným obloukem. V místě křížení ulice Vltavínské, která zajišťuje přístup do zahrádkářské kolonie, bude vybudován přes trasu obchvatu mostní objekt.

Za hypermarketem Albert je trasa obchvatu vedena jižně podél ulice Spojovací opět po pozemcích využívaných k zemědělským účelům, případně vedených jako zeleň. Mezi ulicemi Znojemská a Hrotovická je trasa přeložky silnice I/23 vedena stále v zářezu, napojení těchto komunikací je prostřednictvím mimoúrovňových okružních křižovatek.

Za ulicí Hrotovickou vstupuje trasa obchvatu vedená stále v zářezu do lokality průmyslových areálů a částečně zasahuje do Lorenzových sadů. Ve východní části průmyslových ploch se komunikace stáčí severním směrem a podchází železniční trať. Za tratí vystupuje trasa ze zářezu na násyp, stáčí se pravostranným obloukem východním směrem, kříží řeku Jihlavu a napojuje se na ulici Brněnskou, to je na stávající silnici I/23 v oblasti křižovatky s ulicí Ptáčovský žleb v provozním staničení km 99,2. V rámci realizace záměru bude zřízeno zařízení staveniště v nezbytném rozsahu. Plochy zařízení staveniště budou přednostně situovány na pozemcích dotčených stavbou nebo v jejich bezprostřední návaznosti. Po dokončení výstavby budou plochy zařízení staveniště uvedeny do původního, resp. projektovaného stavu.

Lze uzavřít, že technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení stavby. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za akceptovatelné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV systém opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru. Pokud některá prezentovaná opatření jsou již součástí záměru nebo vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelským týmem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci EIA, pokud nejsou součástí záměru nebo nevyplývají z příslušných složkových zákonů
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- vyplynuly z veřejného projednání záměru
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatelský tým posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

I. Podmínky pro fázi přípravy

- ***v rámci navazující projektové přípravy ve vztahu ke komunikaci Fibichova:***
  - ***preferovat po ukončení stavby "I/23 Třebíč, obchvat" do komunikace Fibichova vrácení pouze jednosměrného provozu***
  - ***v případě odůvodněné nemožnosti realizace jednosměrného provozu realizovat úpravy komunikace Fibichova zejména z hlediska zajištění bezpečnosti chodců – rozšíření vozovky, doplnění chodníků a cykloopatření, realizace vegetačních úprav za kácenou zeleň***
  - ***bez ohledu na konečné dopravní řešení pro realizaci záměru vyloučit z komunikace Fibichova jakoukoliv staveništní dopravu související s návozem stavebního materiálu a odvozem přebytečných výkopových materiálů***
- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále jen ZOV) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a demoličních prací***
- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu v rámci které:***
  - ***vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních prací, stavbou mostů a tunelu a případných demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů***
  - ***budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy***

stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány s dotčenými obcemi

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat aktualizovanou hlukovou studii pro objízdné trasy dokladující plnění hygienického limitu, která bude:***
  - ***vycházet z hlukové studie pro objízdné trasy (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 02/2026)***
  - ***v modelu dopravy pro objízdné trasy zohledňovat aktualizovanou dopravní prognózu***
  - ***dokladovat údaje o nákladní dopravě generované stavbou na objízdných trasách***
  - ***aktualizovat objízdné trasy včetně časového harmonogramu pro jednotlivé uzávěry***
  - ***případně s ohledem na délku využívání objízdných tras navrhovat realizaci dočasných protihlukových opatření***

- ***v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt měření akustické situace pro etapu výstavby, jehož rozsah a místa měření budou projednány a schváleny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví; měření bude zahrnovat vyhodnocení akustické situace před zahájením stavebních prací a během stavby, a to zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí; výsledkům u bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření***

- ***v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru, v rámci které:***
  - ***zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility***
  - ***zohlednit aktuální údaje o pozaďovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)***
  - ***zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)***

- ***v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:***
  - ***výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie, která je součástí dokumentace EIA (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 03/2026)***
  - ***v rámci aktualizované hlukové studie bude doplněn výpočtový bod Tomáše Bati č.p.1084 (Dům dětí a mládeže)***
  - ***v rámci aktualizované hlukové studie ve spolupráci s příslušným stavebním úřadem identifikovat v plochách s dosahem hlukové zátěže v dotčených zahrádkářských koloniích zkolaudované objekty v kategorii „rodinný dům“ a následně konzultovat s KHS kraje Vysočina výklad Metodického pokynu pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ ve vztahu k identifikovaným objektům rodinných domů v částech zahrádkářských kolonií potenciálně dotčených hlukovu zátěží realizací stavby I/23 Třebíč, obchvat;; v dalším postupovat dle rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví***
  - ***studie bude vycházet z aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; v rámci aktualizovaného modelu detailně řešit změny v dopravním proudu u všech komunikací dotčených navrhovaným propojením***

- ***na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost***
- ***v rámci navrhovaných PHS řešit jejich konstrukci tak, aby v případě teoretického překračování hygienických limitů po požadovaném autorizovaném měření hluku bylo možné PHS případně bez prodlevy a významných stavebních úprav navýšit***
- ***budou detailněji specifikována individuální protihluková opatření***
- ***protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné dle TP 104, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat***
- ***pro lepší začlenění protihlukových stěn do krajiny (tam, kde je to z prostorových a bezpečnostních hledisek nekonfliktní) je vhodné zvážit jejich ozelenění (výsadba popínavých rostlin lokálně doplněna výsadbou keřů či stromů) na rubové straně***
- ***na mostních konstrukcích v blízkosti chráněné zástavby použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry; v místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí***
- ***v rámci požadovaného osazení bariér o minimální výšce 4 m za účelem snížení množství srážek s netopýry řešit oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí stavebně tak, aby zároveň plnily tlumící funkci z hlediska šíření hluku s cílem omezit negativní vlivy v souvislosti s rekreačním využíváním těchto údolí***
- ***rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví***

- ***do navazující projektové dokumentace zapracovat pro minimalizaci vlivů vibrací při rozhodujících stavebních činnostech následující opatření:***
  - ***zpracovat projekt stavebních prací včetně návrhu opatření k ochraně práv a právem chráněných zájmů organizací a občanů a seznam občanů a organizací, jejichž práva by mohla být dotčena***
  - ***na základě inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu vymezit případnou zónu dosahu možných negativních účinků vibrací při rozhodujících stavebních činnostech***
  - ***provést pasportizaci objektů povrchové zástavby v zóně možných negativních účinků výstavby (tunelu, mostních konstrukcí, hloubení výkopů) jakož i rozhodujících nejbližších komunikací určených pro odvoz přebytečného výkopu a zachytit stav zástavby před zahájením výstavby***
  - ***pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření majitelům dotčených nemovitostí tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru***

- ***v navazující projektové dokumentaci v rámci bezpečnostního auditu komunikace stanovit úseky, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením; ostatní úseky trasy neosvětlovat; v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace budou přizpůsobeny okolnímu terénu a vegetaci tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci; protihlukové clony na mostech***

volit jako neprůhledné ke snížení rušivých vlivů osvětlení z komunikace, pokud to bude v souladu s požadavky na zajištění bezpečnosti provozu

- ***v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod:***
  - ***zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem***
  - ***definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby apod.***
  - ***umístění zařízení staveništ' bude vyloučeno situovat od ochranných pásem vodních zdrojů***
  - ***řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem***
- ***v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na odtokové poměry a zásahy do vodních toků v území:***
  - ***součástí stavby bude společně s přeložkou koryta toku z Lorenzových sadů chránícího v k.ú. Kožichovice pozemky vyjadřovatele zastoupeného Advokátní kanceláří Dohnal & Bernard také obnova protipovodňového valu na pozemcích p.č. 1324, 2499,2500/2, 2492/4, 2494,2492/3 v k.ú. Kožichovice, pokud bude přetrvávat požadavek na jeho realizaci a bude získán souhlas dotčených majitelů pozemků; výstavba valu bude realizována na náklady investora***
  - ***úpravy dotčených vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)***
  - ***přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 m (na dno navrátit materiál z původního dna), čímž bude aspoň zčásti zachována současná morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)***
  - ***v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou stavbu „I/23 Třebíč, obchvat" vhodně opevnit patu svahu násypového tělesa za účelem zamezení erozních procesů způsobených proudící vodou***
  - ***pilíře mostních objektů přes řeku Jihlavu založit v bezpečné hloubce a okolní terén opevnit, aby se předešlo vzniku výmolů a následnému narušení koryta***

- ***na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:***
  - ***aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a stanovit rozsah zmírňujících opatření; maximální pozornost věnovat úseku před tunelem Borovina a v úseku km 2,30 – 5,35***
  - ***dle výsledků průzkumu případně aktualizovat pasportizaci dalších zdrojů podzemní vody nad rámec dosud identifikovaných zdrojů (zahrádkářské kolonie Spytihněv - S1, S10, S11, S26 a S3, Svatopluk Čech - S6, S19-S25 a Nad Janovým mlýnem - S28 a S31); pasportizace bude odsouhlasena majiteli legislativě povolených zdrojů podzemní vody a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu***
  - ***u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora***
  - ***v úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa; v podzákladí vytvořit dlouhodobě funkční drenáž,***

která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů
- *definovat objekty, u kterých trvalé snížení hladiny podzemní vody může vyvolat nerovnoměrné deformace, navrhnout způsob monitoringu těchto objektů s tím, že případné škody budou řešeny na náklady investora*

- *na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat projekt hydrogeologického kvantitativního a kvalitativního monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:*
  - *aktualizovanou pasportizaci studní a vrtů na základě podrobného hydrogeologického průzkumu*
  - *monitoring bude vycházet ze stávajícího geotechnického průzkumu (SG Geotechnika (2021, I/23 Třebíč, obchvat) a bude případně rozšířen o další monitorovací objekty*
  - *další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu*
  - *specifické oblasti možného ohrožení podzemních vod*
    - *oblast průchodu záměru kolem okraje ukončené Řípovské skládky*
    - *oblast nad Lorenzovými sady*
  - *termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby, během výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu navrhnout a projednat s příslušným orgánem ochrany vod*
  - *sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod*
  - *kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem*
  - *průběžné vyhodnocování výsledků monitoringu v četnosti stanovené příslušným vodoprávním úřadem před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby s tím, že v případě prokazatelných vlivů na kvalitativní a kvantitativní ovlivnění vodních zdrojů budou bezodkladně realizována na náklady investora navržená kompenzační opatření*

- *v rámci navazující projektové přípravy:*
  - *prověřit výskyt melioračních soustav a zabezpečit zachování jejich funkce jak v rámci etapy výstavby, tak i po zprovoznění komunikací*
  - *zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť*

- *pro potřeby navazující projektové dokumentace aktualizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum (IGP), v rámci kterého:*
  - *bude upřesněn výskyt poddolovaných území v rámci řešené trasy a vzhledem ke stávajícímu využití území budou navrženy další průzkumné práce pro provádění stavby (dokumentace zemních prací, geofyzikální měření a ověřovací vrty); v případě potřeby navrhnout odpovídající opatření*
  - *budou navrženy adekvátní technologie stavby tunelového úseku a hlubokých zářezů, které zohlední specifika horninového prostředí a budou maximálně šetrné k životnímu prostředí - zejména prevence kontaminace horninového prostředí a podzemních vod, minimalizace ovlivnění režimu proudění podzemních vod a zajištění stavby proti vzniku sesuvů, závalů nebo jiných nestabilit*
  - *budou upřesněny bilance zemin na základě rozborů na stanovení obsahu škodlivin:*

  - ✓ *vhodných pro další zpracování v rámci předloženého záměru*
  - ✓ *vhodných v rámci jiných staveb v regionu v souladu se zákonnými legislativními požadavky;*
  - ✓ *zemin nevhodných, určených k uložení na skládku*
- *při zpětném využití zeminy na stavbě zohlednit požadavky na budoucí vegetační úpravy; v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné*
- *budou do průzkumu zahrnuty identifikované lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod*

- *v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat Koncepční studii nakládání s přebytečnou zeminou, která bude aktualizovaná v každém projekčním stupni dle aktuálního stavu a aktuálních potřeb zeminy na ostatních připravovaných stavbách v regionu; v rámci této studie:*
  - *přednostně prověřit možnosti využití přebytečné zeminy v místě stavby (krajinotvorné modelace terénu v okolí záměru se zohledněním majetkoprávních poměrů v té které lokalitě)*
  - *zohlednit požadavky dalších staveb v regionu, například pro rekultivaci skládek odpadu či lokality těžby surovin; v uvedeném případě předem prověřit, zda nehrozí střet s chráněnými zájmy ochrany přírody*
  - *pro minimalizaci přepravních nároků přebytečného výkopového materiálu naplnit požadavek města Třebíč realizovat v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert –souvislý zemní val oddělující esteticky dopravní koridor od stávající a plánované zástavby a který dále může přispět k další protihlukové ochraně objektů v blízkosti plánované trasy*
  - *zajistit, aby zhotovitel v případě, že zjistí při výkopových pracích výskyt kontaminovaného horninového prostředí, postupoval s důrazem na zamezení dalšího potenciálního rizika kontaminace půd a podzemních vod*

- *v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum, který bude sloužit jako součást podkladu k žádosti o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les a který bude:*
  - *vycházet z provedeného dendrologického průzkumu (Jelínková K., Dlapka V., Garguláková K., Matoušková K., Ekopontis s.r.o., 12/2025)*
  - *upřesňovat celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m^2), a to včetně komunikace Fibichova*
  - *zahrnovat ocenění celospolečenské (ekologické) újmy*
  - *obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů*
  - *prověřovat rovněž výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení, jakož i evidenci prvků dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích)*
  - *podle téže normy přiměřeně chránit i lesní dřeviny v navazujících lesních porostech*
  - *z hlediska rozsahu kácených mimolesních dřevin projednán s příslušným orgánem ochrany přírody*

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat projekt vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:***
  - ***projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude zahrnovat jeho relevantní připomínky a požadavky***
  - ***zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň, přičemž výsadbu maximálně směřovat v návaznosti na plochy dotčené stavbou v Libušině a Terovském údolí***
  - ***zahrnovat do výsadeb na silničním tělese pouze geograficky původní druhy dřevin, přičemž mezi nimi budou zastoupeny též hlohy, sázené v malých skupinkách i solitérně (pro podporu populace otakárka ovocného) a dřín jarní (v počtu min. 60 sazenic – jako náhrada za záměrem likvidované dříny); vysazované dříny musí být pouze semenáče z ČR (nikoli šlechtěné odrůdy), případně lze využít též vypěstování semenáčů z plodů dřínů v trase záměru***
  - ***v místech, kde bude případně prokázán pokles hladiny podzemní vody (zejména v úseku km 2,30 – 5,35), který by mohl ovlivnit trvalé porosty dřevin preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu***
  - ***obdobně řešit i ozelenění souvislého zemního valu v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert***
  - ***kromě výsadeb na silničním tělese zahrnovat:***
    - ✓ ***výsadby v rámci kompenzací zasažených biotopů mokřadu, nivy a rozptýlené zeleně***
    - ✓ ***výsadby izolační zeleně na městských pozemcích v městské části Horka-Domky podél trasy záměru cca v km 2,4–3,3***
    - ✓ ***výsadby v návaznosti na lesík v Lámaniskách***
  - ***navrhovat plochy pro ponechání části dřevní hmoty na vhodných místech v okolí stavby***
  - ***zahrnovat návrh sledování a zamezování šíření nepůvodních invazních rostlin a dřevin (zejména akátů)***
  - ***v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy, bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné***
  - ***projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro záchyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům***

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat aktualizované hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“) s cílem upřesnit aktuální výskyty ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů***

- ***do navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na biodiverzitu zapracovat následující požadavky jako výsledek procesu posuzování vlivů na životní prostředí:***
  - ***přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 mm přičemž na dno bude navrácen t materiál z původního dna za účelem částečného zachování současné morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)***
  - ***úpravy vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)***

- ***pro stavební konstrukce v kontaktu s vodními toky navrhovat výhradně vodostavební beton bez příměsí; pro realizaci zemních prací v kontaktu s podzemními vodami navrhovat materiály nezávadné ve vztahu k jakosti vod***
- ***vodní toky budou v maximální míře ponechány v přirozeném stavu a budou minimalizovány jejich technické úpravy***
- ***na tocích nebudou v souvislosti se stavbou budovány nové trvalé příčné objekty – stupně, prahy apod.***
- ***prověřit v rámci zásahu do VKP rybník – bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech v km 4,4 – veškeré možnosti k vyloučení vlivu na pramennou oblast potoka nad horním rybníkem***
- ***veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže, lapače splavenin, vtokové jímky apod. – umístěné mimo vozovku) musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro obojživelníky a plazy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:1 nebo musí být osazena úniková konstrukce nebo musí být tyto objekty zabezpečeny proti vniknutí živočichů***
- ***v blízkosti propustků, migračních objektů realizovat drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů pařezů apod.***
- ***prověřit možnost zachování alespoň části mokřadu u Spojovací ulice, jehož biologickou hodnotu lze označit za vysokou***
- ***pro optimální migrační podmínky v podmostích mostů 201, 202, 203 a 204 bude podmostí ponecháno s nezpevněným povrchem (nejlépe nahrubo urovnaná zemina) s výjimkou překonávané překážky a případně drobného opevnění okolo opěr a pilířů; do podmostí mostů 201 a 202 doplnit poblíž mostních opěr pásy dřevní hmoty (pařezů, větví, kmenů) kolmo na osu silnice***
- ***v přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí, volná krajina v km 0,0—0,3) omezit umělé osvětlení na minimum, které je nezbytně nutné z bezpečnostních důvodů; osvětlení musí být v takových parametrech, které budou co nejméně zatěžovat životní prostředí: směrování světla pouze na osvětlovanou komunikaci (zabránit šíření světla mimo ni prostřednictvím stínítka na osvětlení anebo prostřednictvím clon při okraji komunikace), světelné zdroje s potlačenou modrou složkou (náhradní teplota chromatičnosti maximálně 2700 K, lépe však do 2200 K), svítit s nejnižší možnou intenzitou vyžadovanou normou, případně využít funkci stmívání svítidla či jeho úplné vypnutí v pozdních nočních hodinách***
- ***skalní výchozy v zářezech nové silnice nebudou převrstveny zeminou, ale budou ponechány bez osetí k samovolné sukcesi, směřující k vytvoření skalní stepi***
- ***jiné živinami chudé půdy v zářezech či na násypech ponechat za tímto účelem bez ohumusování a osetí (zářezy s jižní expozicí v km 4,6–4,9 a 2,4–3,3, násyp v km 5,44–5,49 vpravo, případně i jinde)***
- ***pro vegetační úpravy na zbývajících plochách silničního tělesa volit travní směsi s původními nehybridními druhy trav a zahrnout též travobylinné směsi s původními druhy bylin pro podporu opylovačů (travobylinné trávníky – viz TP 99 ministerstva dopravy z roku 2024)***
- ***pro minimalizaci srážek ptáků a netopýrů na navrhované komunikaci osadit bariery o výšce 4 m s neprůsvitnou spodní částí minimálně do výšky 120 cm k odclonění světelného rušení přírodně cenných lokalit z projíždějících vozidel v následujících lokalitách:***
  - ✓ ***na mostě SO 203 přes řeku Jihlavu, a to oboustranně v celé délce mostu a mimo most vpravo do km 5,70)***
  - ✓ ***v Lorenzových sadech na místech, která nejsou vedena zářezu - bariéra vpravo v rozsahu opěrných zdí SO 275 a 276, přičemž bariéra nad SO 275 bude mít přesah 10 m proti směru staničení a bariéra nad SO 276 bude mít přesah 10 m proti směru a 20 m po směru staničení***
  - ✓ ***oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí***

přičemž bariéru na SO 202 dále prodloužit vlevo mimo most o 50 m proti směru staničení

- *na základě podkladů o poklesu hladiny podzemní vyhodnotit rizika ovlivnění porostů dřevin v lokalitách významného poklesu; v místech případně předpokládaného rizika ovlivnění dřevin nedostatkem podzemní vody zejména v úseku km 2,30 – 5,35 již preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu a tyto návrhy zapracovat do projektu vegetačních úprav*

- *v navazující projektové dokumentaci pro povolující řízení a současně jednotné environmentální stanovisko zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru,*
  - *rozpracuje návrh kompenzačních opatření pro celou stavbu z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů*
  - *bude zahrnovat primárně provedení obnovních zásahů v ústí Lorenzových sadů na okolních plochách se zbytky přírodních stanovišť obdobného charakteru jako v prostoru západně podél železniční trati*
  - *vypracuje detailní projekt a časový harmonogram rozhodujících stavebních prací v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech s cílem minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby jakož i vlivy stavební činnosti na prvky dřevin rostoucí mimo les, faunu a floru; stavební práce směřovat do období vegetačního klidu; detailní projekt stavebních prací v Libušině a Terovském údolí projednat s příslušným orgánem ochrany přírody*
  - *navrhovat vhodné posílení lokálních biokoridorů LBK 32 a LBK 39 a posílení propojení LBC 15 s LBK16_N*
  - *rozpracuje návrh náhradních biotopů dle provedeného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026):*
    - ✓ *za zábor nivy řeky Jihlavy a rušený mokřad u Spojovací ulice projekt zkvalitnění biotopů v nivě Jihlavy na vhodném místě v širším okolí záměru (tvorba tůní v nivě, rozptýlené výsadby dřevin) o rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy nivy a mokřadu – vhodná lokalita: orná půda na levém břehu Jihlavy západně od Třebíče v bezprostřední návaznosti na LBC 12*
    - ✓ *za likvidované plochy suchých trávníků a skalních stepí realizovat obnovu a zlepšení stavu ladem ponechaných ploch suchých trávníků (sečení, případně stržení drnu, výřezy dřevin, ozelenění osivem nasbíraným z přírodních ploch suchých trávníků v okolí na pozemcích p. č. 999/2, 999/1, 996, části p. č. 977/4 a 956/1, vše v k. ú. Třebíč*
    - ✓ *obdobný biotop vytvořit na silničním svahu v km 5,44–5,49 vpravo (v bezprostřední návaznosti na záměrem zasažený suchý trávník)*
    - ✓ *za likvidované biotopy rozptýlené zeleně s travobylinnými porosty realizovat v rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy travobylinné pásy s rozptýlenými dřevinami, případně dosadby stromů podél polních cest; vhodnými lokalitami jsou plochy orné půdy mezi ZK Šárka a lesíkem V Lámaniskách (jižní část k.ú. Třebíč) a pásy orné půdy z východní a jižní strany OC Stop Shop v k.ú. Střítež –v ÚP určeno k zatravnění a protierozním opatřením)*
    - ✓ *realizovat drobná kompenzační opatření v blízkosti stavby: plochy kvetoucích pásů nebo ploch s extenzivní údržbou, vybudování hromad kamenů či suchých zídek na okrajích lesních porostů mimo komunikace, doplnit oboustranné dutinové budky pro netopýry, šplhavce a další druhy v poměru 5*

budek na každý pokácený dutinový strom

- *stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru*
- *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek*

- *v rámci navazující projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL*

- *v rámci navazující projektové dokumentace vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v Terovském a Libušině údolí, která bude:*
  - *hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů*
  - *zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranicí odlesnění a navrhovat kroky ke zmírnění dopadů při realizací investičního záměru*
  - *podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)*

- *v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; vzhledem k vedení trasy v městském prostředí spolupracovat na hodnoceni se specialistou pro urbanismus; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného stavebního řešení, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:*
  - *dokladovat začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení především mostních objektů*
  - *zapracuje do hodnocení v úseku za poliklinikou v ul. Vltavínská – v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert návrh na realizaci souvislého zemního valu*
  - *obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách: údolí Stařečského potoka, Terovské a Libušino údolí, Lorenzovy sady a prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města*
  - *zohledňovat vegetační úpravy týkající se zejména výsadby dřevin na narušených svazích Lorenzových sadů a renaturace prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města dle požadavku OŽP MěÚ Třebíč*
  - *zohledňovat finální řešení navržených protihlukových opatření*

- *v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků:*
  - *realizovat řešení cyklodopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras a „Plánem udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 -.2027 – akční plán“ v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras*
  - *zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť*

Zásady organizace výstavby:

- ***z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále ZOV) nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:***
  - ***preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na veřejných komunikacích***
  - ***minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy***
  - ***při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů***
  - ***pro případnou recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu***
  - ***při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení, atd.) a při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání***
  - ***omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích s cílem snížení prašnosti z pojezdu stavební techniky***
  - ***redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum***
  - ***v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra***
  - ***při odnímání stavebních materiálů s obsahem azbestu ze stavby musí být voleny takové technologické postupy, které předcházejí nebo minimalizují uvolňování azbestu do ovzduší.***
  - ***při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby***
  - ***plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu***
  - ***kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací***
  - ***nejvíce pojížděné úseky na staveništi a případně nově realizované přístupové cesty na staveniště zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojížděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu***
  - ***preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě***
  - ***zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti***
  - ***v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění***
- ***do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:***
  - ***při aktualizaci návrhů protihlukových a organizačních opatření vycházet z hlukové studie pro etapu výstavby (zak. č. 6/25 052, Enviroad s.r.o. 02/2026)***
  - ***budou detailněji specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby***

- ***budou specifikovány maximální intenzity staveništní dopravy na příjezdových trasách v denní době pro zajištění plnění hygienického limit hluku z provozu staveništní dopravy***
- ***bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod., přičemž těžiště hlavních stavebních prací má probíhat v čase 7:00–19:00 hodin; stavba ani staveništní doprava nebude provozována v noční době***
- ***zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích***
- ***kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti***
- ***v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti***
- ***stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu***
- ***motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů***
- ***řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor***

- ***v rámci aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:***
  - ***zpracování plánu monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod***
  - ***zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat***
  - ***zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie***
  - ***omezení pojezdu těžké mechanizace mimo vymezené plochy staveniště***
  - ***při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků***
  - ***zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám***
  - ***zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště, zejména minimalizací rozsahu dočasně obnažených ploch a etapizací zemních prací***
  - ***staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště***
  - ***během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod***
  - ***strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu***
  - ***na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby***
  - ***doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů***
  - ***při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a***

hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží

- *v rámci aktualizovaných ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na vodní erozi budou v etapě výstavby respektovány následující postupy:*
  - *etapizace zemních prací s cílem minimalizovat rozsah dočasně obnažených ploch*
  - *přednostní provádění zemních prací mimo období přívalových srážek*
  - *dočasná stabilizace svahů (např. mulčováním, hydroosevem, geotextilií či rohožemi proti erozi)*
  - *zřízení a údržba provizorního odvodnění staveniště (svodnice, příkopy, sedimentační jímky apod.)*
  - *průběžná kontrola erozně ohrožených míst zejména po vydatných srážkách*
  - *po ukončení stavebních prací dotčené plochy neprodleně technicky a biologicky rekultivovat (urovnání terénu, rozprostření ornice, osetí vhodnou travní směsí, případně výsadba)*

- *v rámci aktualizovaných ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:*
  - *v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech postupovat v etapě výstavby dle detailního projektu a časového harmonogramu rozhodujících stavebních prací*
  - *v Lorenzových sadech minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby; vzhledem k blízkosti vodních ploch je nutné minimalizovat dopad realizace stavby na obojživelníky zejména omezením vzniku dočasných vodních ploch na staveništi, omezení pojezdu techniky v době migrace obojživelníků*
  - *vyloučit zásah do fragmentu stepi v km 4,95–5,00 vpravo (trasa jej těsně míjí) a vyhnout se zásahům mimo zábor stavby v km 5,44–5,49 vpravo (tak, aby zde zůstala zachována aspoň záměrem nezabraná část suchého trávníku)*
  - *na území všech významných krajinných prvků dle zákona (les, údolní niva, vodní tok), ÚSES, ochranného pásma lesa, jakož i Libušině a Terovském údolí nebudou v průběhu stavby zřizovány deponie výkopové zeminy, stavebního nebo odpadního materiálu, nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky*
  - *práce budou prováděny tak, aby nedošlo k narušení terénního povrchu pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby; v maximální možné míře omezit nároky na prostor zejména z hlediska skládek materiálů a zařízení staveništ'*
  - *navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby*
  - *během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat*
  - *skládky zemin udržovat osetím některým druhem polní meziplodiny užívané jako zelené hnojení tak, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení a k rozvoji invazních rostlin a k ochraně před větrnou a vodní erozí*
  - *po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady*

II. Podmínky pro fázi výstavby

- *zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s dotčenými obcemi a s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*

- ***před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací v etapě výstavby a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveništ' po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby***
- ***při provádění vlastních stavebních prací je třeba zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti***
- ***zajistit již ve fázi přípravných prací, kácení dřevin a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění a s praxí pro výstavbu silnic I. třídy nebo dálnic alespoň 5 let, která kromě jiného zajistí:***
  - ***těsně před zahájením prací prohlídku dotčeného místa, rozhodne o vhodném postupu z hlediska minimalizace vlivů na ekosystémy***
  - ***budování dočasných bariér, transfer zvláště chráněných živočichů do vhodných míst***
  - ***dohled na veškeré práce, při nichž by mohlo dojít k dotčení zájmů ochrany přírody (kácení dřevin zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů), práce v údolní nivě a ve vodním toku, práce v nejvýznamnějších přírodních plochách a v jejich bezprostředním okolí***
  - ***monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)***
  - ***kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody***
  - ***vypracování zprávy a pořízení fotodokumentace o provedených zásazích z pohledu zájmů ochrany přírody, a to průběžně do 31. 12. běžného roku po dobu stavby a ke dni závěrečné kontrolní prohlídky stavby***
  - ***zprávy budou průběžně a bezodkladně zasílány orgánům ochrany přírody (Městský úřad Třebíč, Krajský úřad Kraje Vysočina), které budou po dohodě s biologickým dozorem zvány na kontrolní dny***

- ***před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)***

- ***kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem;***

senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umisťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek

III. Podmínky pro fázi provozu, monitorování vlivů (výstavby i provozu) a rozboru vlivů záměru na životní prostředí:

- ***zpracovat projekt monitoringu vlivů vibrací při výstavbě tunelu, mostů a hloubení výkopů na hmotný majetek, který bude obsahovat:***
  - ***monitoring deformací zástavby pasportizovaných objektů, který zahrne geotechnický a hydrogeologický monitoring s cílem sledovat účinky stavebních prací na zástavbu ve stanovené zóně ohrožení stavby a přepravních tras v obytné zástavbě***
  - ***do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být stavebními pracemi nebo dopravou generovanou v rámci stavební činnosti narušeny***
  - ***po ukončení výstavby provést repasportizaci monitorovaných objektů; dle výsledků projednat s majiteli dotčených objektů postup k odstranění nebo uhrazení škod vzniklých realizací záměru***

- ***zpracovat projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:***
  - ***rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že primárně budou monitorovány lokality, kde je již nyní překračován hygienický limit a u objektů, pro jejichž ochranu jsou navržena protihluková opatření***
  - ***měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin***
  - ***monitoring bude zpracován:***
    - ✓ ***pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu***
    - ✓ ***po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření***
    - ✓ ***po dalších pěti letech***
    - ✓ ***s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví***
    - ✓ ***na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech***

- ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:***
  - ***bude vycházet z provedeného aktualizovaného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru I/23 Třebíč, obchvat (Stanislav RADA, HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026)***
  - ***stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií***
  - ***monitoring bude zpracován jako čtyřfázový:***
    - ✓ ***před stavbou, a to min. 2 roky před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou***
    - ✓ ***během stavby (práce biologického dozoru)***
    - ✓ ***v období 2. až 5. roku od uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření***
    - ✓ ***jednorázový monitoring po dalších 5 letech s tím, že dle jeho závěrů bude vyhodnocena nutnost případných dalších etap monitoringu***

- ***bude zaměřen zejména na stav cenných biotopů (vodní toky, niva, mokřad, suché trávníky, dřevinné porosty), stav populací obojživelníků a plazů, výskyt invazních rostlin,***
- ***bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu a případně navrhovat dodatečná opatření***
- ***bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody***
- ***výsledky monitoringu budou bezprostředně po ukončení každé z navržených částí biomonitoringu předány orgánům ochrany přírody; pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu***

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu – Krajského úřadu kraje Vysočina, odboru životního prostředí – k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů, spolků a veřejnosti:

Dotčené orgány státní správy

1) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany ovzduší
vyjádření ze dne 11.04. 2026 č.j.: KUJI 40131/2026

2) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska odpadového hospodářství
vyjádření ze dne 24.04. 2026 č.j.: KUJI 36280/2026

3) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany přírody a krajiny
vyjádření ze dne 11.05. 2026 č.j.: KUJI 40551/2026

4) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany vod
vyjádření ze dne 13.05. 2026 č.j.: KUJI 40941/2026

5) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany ZPF
vyjádření ze dne 18.05. 2026 č.j.: KUJI 42794/2026

6) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany lesa
vyjádření ze dne 15.05. 2026 č.j.: KUJI 47727/2026

7) Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě
vyjádření ze dne 15.05. 2026 č.j.: KHSV/08016/2026/JI/HOK/Sme

8) Městský úřad Třebíč
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 29.04. 2026 č.j.: OŽP 40148/26 – SPIS 3969/2026/Pod

Dotčené obce

9) Obecní úřad Krahulov
vyjádření ze dne 19.04. 2026 bez č.j.

10) Obec Výčapy
vyjádření ze dne 22.04. 2026 č.j.: OÚVY/125/2026

11) Obec Trnava
vyjádření bez data a čj.

12) Obec Kožichovice
vyjádření ze dne 21.04. 2026 bez č.j.

13) Městys Vladislav
vyjádření ze dne 16.04. 2026 bez č.j.

14) Městys Okříšky
vyjádření ze dne 17.04. 2026 č.j.: UMOK-1284/2026/ZR

15) Obec Čáslavice
vyjádření ze dne 18.05. 2026 bez č.j.

16) Město Třebíč
vyjádření ze dne 18.05. 2026 bez č.j.

Vyjádření spolků

17) Obchvat Třebíče z.s.
vyjádření ze dne 18. 05. 2026

18) Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
vyjádření ze dne 18.05.2026

Vyjádření veřejnosti
(pozn.: v souladu s GDPR byla vyjádření veřejnosti předložena příslušným úřadem v anonymizované formě s tím, že předaná vyjádření byla označena čísly)

Ve1) Vyjádření č.1
Okresní hospodářská komora

Ve2) Vyjádření č.2
Sdružení Energetické Třebíčsko

Ve3) Vzor č.1
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 3, 4, 11, 31, 114, 200, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 217, 222,

Ve4) Vzor č.2
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 128 až 197

Ve5) Vzor č.3
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 99 až 113 a 115 až 127

Ve6) Vzor č.4
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 70 až 98

Ve7) Vzor č.5
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 33, 198,199,201, 202, 207, 212, 215, 216, 218, 219, 220, 221

Ve8) Vyjádření č.5

Ve9) Vzor č.6
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 17 a 30

Ve10) Vzor č.7
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 18 a 29

Ve11) Vyjádření č.6
firma Okna&Company

Ve12) Vyjádření č.7
firma MIFRE ENERGY s.r.o.

Ve13) Vyjádření č.8

Ve14) Vyjádření č.9

Ve15) Vyjádření č.10

Ve16) Vyjádření č.12
NUVIA a.s.

Ve17) Vyjádření č.13

Ve18) Vyjádření č.14, č.19

Ve19) Vyjádření č.15

Ve20) Vyjádření č.16

Ve21) Vyjádření č.20

Ve22) Vyjádření č.21

Ve23) Vyjádření č.22

Ve24) Vyjádření č.23

VE25) Vyjádření č.24

VE26) Vyjádření č.25

VE27) Vyjádření č.26

VE28) Vyjádření č.27

VE29) Vyjádření č.28

VE30) Vyjádření č.32

VE31) Vyjádření č.34

VE32) Vyjádření č.35

VE 33) Vyjádření č.36

VE34) Vyjádření č.37

VE 35) Vyjádření č.38

VE 36) Vyjádření č.39

VE 37) Vyjádření č.40

VE 38) Vyjádření č.41

VE 39) Vyjádření č.42

VE 40) Vyjádření č.43

VE 41) Vyjádření č.44

VE 42) Vyjádření č.45

VE 43) Vyjádření č.46

44) Vyjádření č.47

45) Vyjádření č.48

46) Vyjádření č.49

47) Vyjádření č.50

48) Vyjádření č.51

49) Vyjádření č.52

50) Vyjádření č.53

51) Vyjádření č.54

52) Vyjádření č.55

53) Vyjádření č.56

54) Vyjádření č.57

55) Vyjádření č.58

56) Vyjádření č.59

57) Vyjádření č.60

58) Vyjádření č.61

59) Vyjádření č.62

60) Vyjádření č.63

61) Vyjádření č.64

62) Vyjádření č.65

63) Vyjádření č.66

64) Vyjádření č.67

65) Vyjádření č.68

66) Vyjádření č.69

67) Vyjádření č.223

68) Vyjádření č.224

69) Vyjádření č.225

70) Vyjádření č.226

Dotčené orgány státní správy

1) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany ovzduší
vyjádření ze dne 11.04. 2026 č.j.: KUJI 40131/2026

Podstata vyjádření:

Z vyhodnocení záměru je zřejmé, že ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen zákon o ochraně ovzduší), se podle § 11 odst. 2, písm. d) bude jednat o záměr zařazený do „pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce a parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání“.

Předložený záměr je posuzován jako novy zdroj škodlivých emisi do ovzduší. Kompletní výpočet průměrných a maximálních příspěvků imisních koncentraci škodlivin byl proveden pro všechny hlavni škodliviny: CO, NO_x, NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzen a benzo(a)pyren a to pro výhledový rok 2030 a 2050.

K posouzení tohoto záměru z hlediska ochrany ovzduší a ochrany zdraví lidí byla vypracována v rámci oznámení rozptylová studie a její závěry byly následující:

Realizaci záměru dojde v dotčeném území k velmi mírnému nárůstu celkových emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu. V rozptylové studii byl zohledněn také případný vliv z hlediska hromadění nepřípustných koncentraci škodlivin uvnitř tunelu.

Veškeré příspěvky imisních koncentraci hlavních škodlivin emitovaných silničním provozem na posuzované situaci, budou i ve výpočtových letech 2030 i 2050 pod v současnosti povolenými imisními limity. Celkové (součtové) imisní koncentrace hlavních škodlivin nebudou vlivem stavby ve výpočtových letech 2030 a 2050 překračovat současné povolené imisní limity na žádném z nejbližších dotčených obytných objektů.

Z komparace hodnot tzv. "pozaďového" znečištění ovzduší s příspěvky modelově stanovených imisních koncentraci plyne dominantní vliv "pozaďového" znečištění ovzduší v dotčeném území, na kterém se samozřejmě do značné míry podílí také silniční provoz mimo do modelového vypočtu zahrnutou silniční síť v Třebíči a okolí.

Z hlediska vlivu na znečištěni ovzduší, lze navrhovanou stavbu, tj. realizaci stavby „I/23 Třebíč, obchvať hodnotit jako přijatelnou bez významných negativních vlivů.

Z hlediska ochrany ovzduší předloží provozovatel na Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení integrované prevence podle § 11, odst. 2, písm. d) zákona o ochraně ovzduší, žádost o závazné stanovisko k povolení záměru (možné také v rámci žádosti o JES - jednotné environmentální stanovisko). K této žádosti je mimo jiné povinen doložit dle § 11, odst. 8 rozptylovou studii zpracovanou autorizovanou osobou (firmou), příslušnou projektovou dokumentaci včetně souhrnné technické zprávy a podrobně vypracovaného bodu B. 7. - popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana atd. V případě vydání souhlasného závazného stanoviska k povolení výše uvedeného záměru budou v tomto stanovisku stanoveny provozovateli případně další podmínky z hlediska ochrany ovzduší.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství vydává pro účely posouzení dokumentace vlivu výše uvedeného záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, z pohledu ochrany ovzduší toto stanovisko:

S realizací předloženého záměru Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, po zveřejnění dokumentace vlivů záměru, souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

2) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska odpadového hospodářství
vyjádření ze dne 24.04. 2026 č.j.: KUJI 36280/2026

Podstata vyjádření:

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most. S ohledem na minimalizaci záborů a minimalizaci vlivů na okolní stavby a objekty bylo navrženo 31 objektů opěrných a zárubních zdí. Součástí stavby jsou přeložky a úpravy stávajících kanalizací, přeložky vodovodů, úpravy a přeložky vodotečí.

V rámci stavby je navrženo k demolici několik průmyslových objektů v oblasti křižovatky Koželužská/Řípovská a v oblasti průmyslového areálu kolem ulic Hrotovická a Průmyslová. K demolicím jsou navrženy i objekty podél ulice Brněnské, kde bude přeložka silnice navazovat na stávající trasu silnice I/23 a kde bude vybudována mimoúrovňová křižovatka. V rámci stavby budou dále vybourány vozovky stávajících komunikací, které budou upravovány. Opuštěná tělesa původních komunikací, která nebudou využita pro výstavbu, budou v rámci stavby rekultivována.

Z předloženého záměru vyplývá, že při realizaci stavby vzniknou ve větší míře odpady podskupiny 17 01 Beton, cihly, tašky a keramika, 17 02 Dřevo, sklo a plasty, 17 03 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu, 17 04 Kovy (včetně jejich slitin), 17 05 Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst) kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina, 17 06 Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu, 17 09 Jiné stavební a demoliční odpady. Zařazeny v příslušné kategorii „ostatní“ nebo v kategorii „nebezpečny“ ve smyslu vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), v platném znění. Významný podíl při realizaci záměru tvoří odpady podskupiny 17 05 Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst) kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina. Vytěžený výkopový materiál bude vznikat především z výkopových prací, ze zářezů, úprav stávajících kanalizací, z přeložek vodovodů a vodotečí, z přeložek a výkopů pro položení inženýrských sítí, z demolic stávajících konstrukcí a vozovek. Další podíl tvoří odpady vznikající z přípravy území, z demolic objektů, z provozu těžké stavební mechanizace a nákladní dopravy, z dokončovacích prací apod.

Na základě předloženého oznámení k zahájenému zjišťujícímu řízení výše uvedeného záměru dle zákona o EIA sdělujeme z hlediska zákona o odpadech následující:

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství jako správní orgán odpadového hospodářství sděluje, že dle předložené dokumentace záměr vyžaduje vydání závazného stanoviska k odstranění stavby podléhajícím povolení

podle stavebního zákona z hlediska nakládání s odpady, vedlejšími produkty, stavebními výrobky, které přestaly být odpadem, nebo stavebními výrobky určenými k opětovnému použití dle § 146 odst. 3 písm. a) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a vyjádření ke změně dokončené stavby podléhající povolení podle stavebního zákona z hlediska nakládání s odpady, vedlejšími produkty, stavebními výrobky, které přestaly být odpadem, nebo stavebními výrobky určenými k opětovnému použití dle § 146 odst. 3 písm. b) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění (dále „zákon o odpadech“). Závazné stanovisko se vydává dle zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku (JES) a nahrazuje závazné stanovisko podle § 146 odst. 3 písm. a) a vyjádření podle § 146 odst. 3 písm. b) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění.

K žádosti o JES bude předložena projektová dokumentace záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve které z pohledu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech krajský úřad doporučuje uvést předpokládané množství a popis jednotlivých opětovně použitých stavebních výrobků, využitých vedlejších produktů a stavebních výrobků, které přestaly být odpadem, spolu s plánovaným způsobem nakládání s nimi. Dále krajský úřad doporučuje uvést předpokládané množství a popis odpadů, včetně kategorie a katalogového čísla odpadu spolu s plánovaným způsobem nakládání. Způsob nakládání s odpady volit tak, aby byl v souladu s hierarchií odpadového hospodářství dle § 3 zákona o odpadech.

Při nakládání s odpady bude dodržována hierarchie odpadového hospodářství dle § 3 zákona o odpadech. Prioritou je předcházení vzniku odpadu, pokud nelze vzniku odpadu předejít, pak následuje jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití (pokud lze odpad s ohledem na jeho charakter takto využít), a není-li možné ani to, jeho odstranění (např. skládkováním). Vzniklé odpady budou soustřeďovány odděleně podle jednotlivých druhů a kategorií. Nakládání s vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby bude realizováno v souladu s § 42 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Z předloženého záměru plyne, že dojde k nakládání s větším množstvím výkopových zemin a jiných přírodních materiálů vytěžených během stavební činnosti. Krajský úřad upozorňuje na doplnění projektové dokumentace o režim, ve kterém bude s vytěženou výkopovou zeminou a kamením a jiným přírodním materiálem dále nakládáno, s uvedením popisu plnění zákonných požadavků plynoucích ze zvoleného režimu. Ze zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech vyplývají celkem 4 možné režimy, ve kterých se může vytěžená výkopová zemina a kamení nacházet. Jednou z možností je využití nekontaminované výkopové zeminy a kamení pro účely stavby na místě, na kterém byla vytěžena v režimu mimo působnost zákona o odpadech. Další možností je její využití v režimu předcházení vzniku odpadu, ve kterém nedochází k naplnění definice pojmu odpad ve smyslu ust. § 4 odst. 1 zákona o odpadech. Odpadem není rovněž vytěžená zemina a kamení, která naplní definici vedlejšího produktu podle § 8 odst. 1, písm. a) až d) zákona o odpadech. V případě, že nebude využita žádným z těchto způsobů uvedených výše, stane se odpadem a v tomto režimu s ní bude i dále nakládáno.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. Citované povinnosti vyplývají z příslušného složkového zákona a související prováděcí legislativy, a proto

v souladu s Metodickým sdělením MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou formulovány žádné podmínky související s nakládáním s odpady v etapě výstavby do podmínek návrhu závazného stanoviska.

3) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany přírody a krajiny
vyjádření ze dne 11.05. 2026 č.j.: KUJI 40551/2026

Podstata vyjádření:

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný orgán vykonávající v přenesené působnosti státní správu ochrany přírody a krajiny podle ustanovení § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, po prostudování zveřejněné dokumentace k výše uvedenému záměru dle § 22 písm.a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vydává následující vyjádření:

Náhradní biotopy (obr. 43 str.184) jsou situovány na zemědělský půdní fond s konvenčním hospodařením. Efekt zkvalitnění biotopů v navrhovaných lokalitách lze očekávat v delším časovém horizontu, proto požadujeme rovněž realizovat drobná kompenzační opatření v blízkosti stavby (založit plochy kvetoucích pásů nebo ploch s extenzivní údržbou, ponechat část dřevní hmoty pokácených stromů na vhodných místech v okolí, provést důslednou eliminaci akátu, ponechat část dřevní hmoty pokácených stromů na vhodných místech v okolí, vybudování hromad kamenů či suchých zídek). Realizovat kompenzační opatření na ladem ponechaných plochách v nivě Jihlavy (např. úsek Horácký tenisový klub - vodoměrná stanice Ptáčov).

Další nápravná opatření v místě by měla směřovat k podpoře ekologické hodnoty území, jako je vhodné obhospodařování lesních porostů (Lorenzovy sady, Libušino údolí). Zařízení staveniště a mezi/deponie neumisťovat rovněž na travní či jiné bylinné porosty.

V navazujícím stupni (jednotné enviromentální stanovisko) požadujeme kompenzační opatření konkretizovat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k lokalizaci záměru lze požadavky formulované v uvedeném vyjádření považovat spolu s řadou dalších opatření ze podstatné, a proto jsou většinově zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

4) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany vod
vyjádření ze dne 13.05. 2026 č.j.: KUJI 40941/2026

Podstata vyjádření:

Pro účely zhodnocení záměru z hlediska ochrany vod je předložená dokumentace včetně příloh dostačující.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

5) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany ZPF
vyjádření ze dne 18.05. 2026 č.j.: KUJI 42794/2026

Podstata vyjádření:

Vyjádření ke zjišťovacímu řízení „I/23 Třebíč, obchvat (2. podání)“ dle zákona č. 100/2001 Sb. z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu.

- Předmětem záměru je liniová stavba dopravní infrastruktury, jejímž účelem je přeložka silnice I/23 z intravilánu města Třebíče. Záměr je umístěn na území Kraje Vysočina, v katastrálních územích města Třebíč a obcí Střítež a Kožichovice.
- Obvod stavby tvoří trvalý zábor ZPF (10,9 ha), dočasný zábor ZPF nad 1 rok (1,8 ha) a dočasný zábor ZPF do 1 roku (0,8 ha).
- Záměr se dotýká zemědělských půd v I. až V. třídě ochrany zemědělské půdy dle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany v platném znění. V dotčeném území převažuje V. třída ochrany (cca 50 %).
- Na pozemcích s ochranou ZPF (cca 35 % celkového záboru) bude provedena skrývka ornice v tloušťce dle pedologického průzkumu, na ostatních zatravněných pozemcích v obvodu stavby bude provedeno sejmutí drnu v tl. 0,1 m, v celkovém objemu cca 51.000 m^3. Část těchto kulturních zemin o objemu 27.500 m^3 bude využita na stavbě k ohumusování zemních těles a k rekultivaci ploch.
- Zeminy pro zpětné ohumusování budou uskladněny na deponiích v okolí stavby a budou během stavby ošetřovány, aby nedošlo k jejich znehodnocení. Pro stavbu byly vytipovány dvě lokality deponií kulturních zemin - u křižovatky Pražská a podél trasy u ulice Vltavínské.
- Přebytek ornice bude odvezen přímo do místa trvalého uložení - rozprostření na zemědělské pozemky (bez meziskládky).

K tomuto sdělení uvádíme, že dle § 9 odstavec 6 písmene e) zákona o ochraně ZPF je součástí žádosti o odnětí půdy i návrh způsobu hospodárného využití skrývky kulturních vrstev půdy. Návrhem hospodárného využití kulturních vrstev půdy je v souladu s § 14 odst. 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. myšleno její využití především pro zemědělské účely na jiných pozemcích.

Návrh musí proto obsahovat kubaturu ornice určenou k rozprostření na konkrétně vymezených zemědělských pozemcích. K tomu je nutné upřesnit plochu těchto pozemků určenou k rozprostření, výslednou vrstvu rozprostírané ornice (max. 15 cm) se zohledněním bonity pozemku a zákres tohoto rozprostření v situaci dle katastrální mapy. Rovněž je třeba doložit souhlas zemědělského uživatele/majitele těchto pozemků s rozprostřením ornice. Návrh tohoto způsobu využití je třeba doplnit i do textové části bilance skrývky kulturních vrstev půdy.

Pokud skrývka nebude ihned využita a bude deponována buď v rámci stavby na trvale odjímaných pozemcích, nebo na dočasně odnímaných pozemcích k tomuto účelu určených, je třeba tyto deponie upřesnit a zaznamenat do mapy KN.

Žádost o udělení souhlasu s trvalým i dočasným odnětím zemědělské půdy ze ZPF včetně nezbytných příloh dle § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF a vyhlášky č. 271/2019 Sb., zejména včetně návrhu bilance skrývky kulturních vrstev půdy a jejich hospodárného využití, návrhu plánu rekultivace, orientačního výpočtu odvodů,

odůvodnění nezbytnosti bude součástí žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. Citované povinnosti vyplývají z příslušného složkového zákona a souvisejících prováděcí legislativy, a proto v souladu s Metodickým sdělením MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou formulovány žádné podmínky související s problematikou odnětí ze ZPF do podmínek závazného stanoviska.

6) Krajský úřad kraje Vysočina
Odbor životního prostředí a zemědělství, z hlediska ochrany lesa
vyjádření ze dne 15.05. 2026 č.j.: KUJI 47727/2026

Podstata vyjádření:

Jelikož z předloženého návrhu vyplývá, že by mělo stavbou docházet k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa příslušný správní orgán se bude vyjadřovat podle § 14 odst. 2 a dle §§ 14 a 15 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, až v řízení o jednotném enviromentálním stanovisku zákon č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku (JES), ve znění pozdějších předpisů.

Náležitosti žádosti o odnětí nebo o omezení pozemků určených k plnění funkcí lesa dle vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa:

- podrobné zdůvodnění požadavku s uvedením údajů o uvažovaném použití pozemků určených k plnění funkcí lesa,
- údaje o celkovém rozsahu pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž zábor se předpokládá, podle způsobu záboru - trvalé nebo dočasné odnětí, trvalé nebo dočasné omezení, u dočasných záborů jeho nezbytnou dobu trvání a předpokládané období realizace,
- údaje o dotčených pozemcích určených k plnění funkcí lesa podle katastru nemovitostí (obec, katastrální území, parcelní číslo, druh, výměra pozemku, údaje o vlastníku a nájemci pozemku),
- snímek katastrální mapy s grafickým znázorněním požadovaného záboru, popřípadě geometrický plán,
- údaje o zařazení dotčených pozemků do kategorií lesa a o jejich výskytu na území chráněných oblastí přirozené akumulace vod a v územních systémech ekologické stability, u dočasného záboru návrh plánu rekultivace, pokud je nezbytný,
- vyjádření vlastníka dotčených pozemků určených k plnění funkcí lesa, pokud o odnětí žádá jiná osoba,
- vyjádření nájemce, popřípadě pachtýře, dotčených pozemků určených k plnění funkcí lesa, pokud o odnětí žádá jiná osoba,
- vyjádření odborného lesního hospodáře nebo právnické či fyzické osoby pověřené touto funkcí.

Pro účely stavby, pro kterou je stanoven účel vyvlastnění zákonem, se vyjádření podle odstavce 1 písm. g) až i) nevyžaduje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. Citované povinnosti vyplývají z příslušného složkového zákona a souvisejících prováděcí legislativy, a proto v souladu s Metodickým sdělením MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou formulovány žádné podmínky související s náležitostmi odnětí z PUPFL do podmínek závazného stanoviska.

7) Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě
vyjádření ze dne 15.05. 2026 č.j.: KHSV/08016/2026/JI/HOK/Sme

Podstata vyjádření:

Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě jako orgán ochrany veřejného zdraví, který je věcně příslušným dotčeným správním úřadem ve smyslu ustanovení § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“), vydává ve výše uvedené věci, v řízení podle ustanovení § 77 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví a dle § 23 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů toto vyjádření:

Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě nemá k předložené dokumentaci „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání) zásadní připomínky.

Podmínky pro období výstavby, zkušebního provozu a trvalého provozu vyplývající z požadavků zákona o ochraně veřejného zdraví budou stanoveny v rámci řízení o povolení záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. V příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska jsou upřesněna doporučení týkající se aktualizace hlukové studie a monitoringu hlukové zátěže.

8) Městský úřad Třebíč
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 29.04. 2026 č.j.: OŽP 40148/26 – SPIS 3969/2026/Pod

Podstata vyjádření:

Městský úřad Třebíč, odbor životního prostředí na základě žádosti o vyjádření Krajského úřadu Kraje Vysočina, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 16.04.2026 pod. č. j. KUJI 33366/2026 OZPZ 703/2026 Ml nemá připomínek k zahájenému řízení ve věci „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání), pouze upozorňujeme na níže uvedené body.

8a) Vyjádření z hlediska odpadového hospodářství

Vzhledem k tomu, že problematika tělesa zrekultivované skládky „Řípovská zmola“ je již řešena v předložené dokumentaci, tak nemáme žádné připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

8b) Vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny

Se zahájeným řízením souhlasíme za podmínek, že budou realizována všechna navržená kompenzační opatření, která budou následně detailně řešena v jednotném environmentálním stanovisku.
Návrh kompenzačních opatření pro realizaci stavby by měl zohlednit následující podmínky v souladu s vyhodnocením vlivu záměru na přírodní prostředí (zpracovatel Ing. Václav Křivan, ZOČSOP Kněžice) a v souladu s posouzením vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (zpracovatel Mgr. et Ing. Roman Bukáček, Studio B&M Žďár nad Sázavou):

Vymezení nejvýznamnějších přírodních ploch dle § 4 odst. 2 zákona dotčených záměrem a návrh kompenzačních opatření:

Nad Řípovem - horní část bočního zalesněného údolí směřující do údolí Jihlavy a plocha bývalé zrekultivované skládky s porosty křovin a dřevin, s výskytem řady druhů ptáků a bezobratlých.

V záměrem dotčené jižní části, poblíž stávající silnice I/23, je nezbytné minimalizovat zábor ploch stavbou na co nejmenší plochu a zařízení staveniště či mezideponie situovat na orné půdě v okolí. Zásah do porostů dřevin musí být co nejmenší s následnou kompenzací formou výsadby zejména křovin na vhodných místech v okolí, včetně plochy kvetoucích pásů nebo ploch s extenzivní údržbou.

Libušino údolí - plocha dotčená záměrem, tvořená lesními porosty a rozvolněnými plochami zeleně v údolí pravostranného přítoku Jihlavy Stařečského potoka a jeho pravostranného přítoku. Jde o významnou migrační trasu, významný biotop řady zejména lesních druhů obratlovců a bezobratlých a v neposlední řadě o významnou plochu zeleně na okraji města.

Při realizaci části stavby v tomto území je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin, minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby, ponechat část dřevní hmoty pokácených stromů na vhodných místech v okolí, provést důslednou eliminaci akátu, který by mohl následně invadovat na nově vzniklé otevřené plochy. Před realizací této části stavby je nezbytné provést aktualizační průzkum ptáků a netopýrů navazující na již existující zjištění a to v místě dotčeném kácením dřevin a stavbou.

Horka - Domky - plocha navazující na Terovské údolí, která je tvořena zahradami, ornou půdou a rozptýlenou vegetací dřevin a křovin s výskytem významných druhů ptáků a bezobratlých. Náhradou za pokácené dřeviny požadujeme vytvoření vhodných biotopů v okolí stavby v podobě nových výsadeb podél cest. Vybraná část dřevní hmoty kácených stromů by měla být ponechána na vhodných místech v okolí lokality. Na vhodných místech mimo těleso komunikace požadujeme založit plochy kvetoucích pásů nebo plochy s extenzivní údržbou. Vhodným kompenzačním opatřením pro plazy je vybudování hromad kamenů či suchých zídek na okrajích lesních porostů mimo komunikace.

Lorenzovy sady - významný přírodní biotop a významná migrační trasa pro řadu lesních druhů obratlovců a bezobratlých a v neposlední řadě významná plocha zeleně na okraji města. Přítomnost vodních nádrží je důležitá pro obojživelníky a plazy. Při realizaci části stavby v tomto území je nutné minimalizovat rozsah kácení dřevin, minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby, ponechat část dřevní hmoty pokácených stromů na vhodných místech v okolí, provést důslednou eliminaci

akátu, který by mohl následně invadovat na nově vzniklé otevřené plochy. Před realizací této části stavby je nezbytné provést aktualizační průzkum ptáků a netopýrů navazující na již existující zjištění v místě dotčeném kácením dřevin a stavbou. Vzhledem k blízkosti vodních ploch je nutné minimalizovat dopad realizace stavby na obojživelníky zejména omezením vzniku dočasných vodních ploch na staveništi, omezení pojezdu techniky v době migrace obojživelníků. Nápravná opatření by měla směřovat zejména k podpoře ekologické hodnoty území jako je vhodné obhospodařování lesních porostů, podpora mokřadních a vodních biotopů a eliminace invazních druhů.

Ústí Lorenzových sadů - místo s vysokou biodiverzitou a výskytem mnoha ohrožených druhů vázaných na nelesní suchá stanoviště se zbytky poměrně dobře zachovalých suchých trávníků a mozaiky dřevin na plochách podél železniční trati a účelové komunikace. Jako kompenzační opatření požadujeme provést nejdříve obnovní zásahy na okolních plochách se zbytky přírodních stanovišť obdobného charakteru, které se nachází v prostoru západně podél železniční trati. Vytvořením dostatečných ploch vhodných suchých trávníků dojde ke kompenzaci stavbou zabraných ploch a k podpoře populací ohrožených druhů v místě.

Niva Jihlavy - zbytky nivních luk jsou biotopem některých významných druhů bezobratlých živočichů a tok řeky Jihlavy je významným migračním koridorem pro řadu druhů zejména pro vydru říční nebo bobra evropského. Kompenzační opatření by měla směřovat ke zlepšení stavu okolních ploch ladem ponechaných nivních luk.

Vymezení kritických míst dle § 12 odst. 2 zákona dotčených záměrem a návrh kompenzačních opatření:

Údolí Stařečského potoka - specifický prostor v městské části Borovina - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.

Terovské a Libušino údolí - nezastavěný prostor zářezu pravostranného přítoku Stařečského potoka a pokračující údolí Stařečského potoka v zářezu Libušina údolí - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.

Lorenzovy sady - nezastavěný zalesněný prostor zářezu pravostranného přítoku Jihlavy založený jako lesopark - kompenzační opatření v podobě výsadby dřevin na narušených svazích a nápravná opatření v jiné části území.

Brněnská - část prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města - renaturalizace prostoru v dané části, zejména rozsáhlou výsadbou vhodné zeleně v prostoru údolí.

- Po dobu výstavby, včetně přípravných prací a kácení dřevin, bude ustanoven odborný biologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby, za účelem dohledu nad dodržováním podmínek závazného stanoviska. Odborně způsobilá osoba bude mít vysokoškolské vzdělání, a bude oprávněna provádět biologické hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a bude mít praxi s výstavbou silnic I. třídy nebo dálnic alespoň 5 let. Biologický dozor zajistí těsně před zahájením prací prohlídku dotčeného místa, rozhodne o vhodném postupu, případně zajistí budování dočasných bariér, transfer zvláště chráněných živočichů do vhodných míst, bude dohlížet na veškeré práce, při nichž by mohlo dojít k dotčení zájmů ochrany přírody (zejména kácení dřevin, práce v údolní nivě a ve vodním toku, práce v nejvýznamnějších přírodních plochách a v jejich bezprostředním okolí dle vyhodnocení vlivu záměru na přírodní prostředí - Ing. V. Křivan) a může při nich

nařídit další opatření vedoucí k minimalizaci vlivu záměru na zájmy ochrany přírody. Biologický dozor vypracuje zprávu a pořídí fotodokumentaci o provedených zásazích z pohledu zájmů ochrany přírody a to průběžně do 31. 12. běžného roku po dobu stavby a ke dni závěrečné kontrolní prohlídky stavby. Zprávy budou průběžně a bezodkladně zasílány na Městský úřad Třebíč, odbor životního prostředí, který bude po dohodě s biologickým dozorem zván na kontrolní dny.

- Kácení bude prováděno po etapách dle harmonogramu stavby - pouze dřeviny, které jsou přímo v kolizi se stavbou v daném úseku. V hnízdním období (1.3.-31.7.) bude zajištěna kontrola dřevin bezprostředně před kácením. Dřeviny s dutinami, které by mohly být osídleny netopýry, budou biologickým dozorem identifikovány a káceny pouze v období 1.9.-15.11. běžného roku pod dohledem biologického dozoru.
- Na území všech významných krajinných prvků dle zákona (les, údolní niva, vodní tok) nebudou v průběhu stavby zřizovány mezideponie výkopové zeminy, stavebního nebo odpadního materiálu, nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby.
- V rámci vegetačních úprav náspy komunikace neosazovat dřevinami nebo případně osadit mozaikou křovin a jednotlivých dřevin do pokryvnosti 30 %. Pro výsadbu budou použity pouze autochtonní druhy, trávobylinné směsi. Horninové a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy, náspy), případně podobné prvky na náspech přímo vytvářet (pásy z kamení apod.). Neprovádět (nebo jen v nezbytné míře) rekultivace typu převrstvení výchozů zeminou. Nebude zde tedy prováděno ohumusování a osetí kulturními travními směsmi. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásy a terasy z kamení nebo zídky.
- Vodní toky budou v maximální možné míře ponechány v přirozeném stavu, budou minimalizovány technické úpravy, ponechávány přirozené břehy a břehové porosty kolem toku včetně zachování plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče. Na tocích nebudou v souvislosti se stavbou budovány nové trvalé příčné objekty - stupně, prahy apod. V blízkosti propustků a migračních objektů je vhodné realizovat drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů, pařezů apod.
- Na náspy, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků, tam kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné, budou umístěny biotopové prvky nestavebního charakteru - hromady kamenů, mrtvé dřevo.
- V případě realizace protihlukových stěn je zakázáno použití průhledných nebo lesklých ploch
- větších rozměrů. Pravidla pro funkční řešení ochrany s využitím viditelných vzorů na skleněných plochách je možné nalézt na webových stránkách https://www.ochranaptaku.cz/jak-muzeme-pomoci/ochrana-proti-narazum-do-skel/. Vhodný postup doporučujeme konzultovat s kvalifikovaným odborníkem (ornitologem).
- Práce budou prováděny tak, aby nedošlo k narušení terénního povrchu pojížděním stavebních mechanizmů mimo trasu stavby a negativním projevům půdní eroze. Nutno v maximální možné míře omezit nároky na prostor - skládky materiálu, pohyb mechanizačních prostředků, zařízení staveniště apod.
- Použité mechanizační prostředky musí být zabezpečeny tak, aby nedošlo ke

kontaminaci prostředí škodlivými látkami. Po ukončení prací bude odstraněn přebytečný stavební materiál.

- Během stavby bude respektována obecná ochrana rostlin a živočichů dle § 5 odst. 3 zákona.
- Upozorňujeme, že v případě zjištění výskytu zvláště chráněných živočichů musí být postupováno v souladu s ustanovením § 48, 50 zákona č. 114/1992 Sb.

Toto vyjádření není povolením nebo souhlasem, ani je nenahrazuje. Je vydáno ve smyslu § 154 a násl. zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, nelze se proti němu odvolat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k lokalizaci záměru lze požadavky formulované v uvedeném vyjádření považovat spolu s řadou dalších opatření ze podstatné, a proto jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Dotčené obce

9) Obecní úřad Krahulov
vyjádření ze dne 19.04. 2026 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Tato dopravní stavba představuje zásadní řešení dlouhodobě nevyhovující dopravní situace v širším území. Stávající vedení silnice I/23 prochází přímo městem Třebíč a významně zatěžuje jeho klíčové části, což má dopady nejen na obyvatele města, ale i na okolní obce včetně Krahulova.

Velmi problematická je zejména oblast Borovina, kde vysoká intenzita tranzitní dopravy způsobuje dlouhodobě nadměrnou hlukovou zátěž, včetně nočních hodin. Průjezdy těžkých nákladních vozidel vedou k opakovaným hlukovým špičkám a vibracím, které negativně ovlivňují kvalitu bydlení a zdraví obyvatel.

Dalším kritickým úsekem je průtah městem, zejména v okolí ulice Spojenců, kde dochází k častému přetížení dopravy. Kolony a časté rozjezdy vozidel zde dále zvyšují hlučnost i emise, čímž se situace pro obyvatele i účastníky provozu dále zhoršuje.

Realizace obchvatu přinese zásadní přínosy:

- Odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území
- Výrazné snížení hlukové zátěže, včetně omezení nočního hluku
- Zlepšení životních podmínek obyvatel v dotčených lokalitách
- Zvýšení bezpečnosti silničního provozu
- Zlepšení plynulosti dopravy v regionu
- Podporu dalšího rozvoje území, včetně zvládnutí budoucí dopravní zátěže.

Obec Krahulov vnímá tento projekt jako strategicky významný nejen pro město Třebíč, ale pro celý region. Proto podporuje jeho urychlenou přípravu a realizaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

10) Obec Výčapy
vyjádření ze dne 22.04. 2026 č.j.: OÚVY/125/2026

Podstata vyjádření:

Obec Výčapy tímto vyjadřuje podporu záměru výstavby přeložky silnice I/23 - obchvatu Města Třebíče.

Domníváme se, že navrhované řešení je nejdále projednané a nejlépe připravené a proto má reálnou šanci na brzkou realizaci. Výstavba obchvatu významně přispěje k odlehčení dopravní zátěže při průjezdů městem a tím se urychlí dopravní přesuny v rámci města Třebíč i celého regionu. Z pohledu připravenosti, časové dostupnosti a reálnosti proto považujeme tuto současnou variantu obchvatu silnice I/23 za nejvýhodnější a zároveň nejrychlejší řešení stávající komplikované dopravní situace ve městě Třebíč. Realizace tohoto projektu zcela určitě povede nejen ke snížení dopravní zátěže a hluku v intravilánu města Třebíč, ale zcela určitě se zvýší bezpečnost silničního provozu a zlepší životní podmínky samotných obyvatel města.

Z těchto výše uvedených důvodů obec Výčapy podporuje realizaci tohoto projektu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

11) Obec Trnava
vyjádření bez data a čj.

Podstata vyjádření:

Vyjádření starosty obce Trnava v rámci procesu EIA pro záměr „I/23 Třebíč, obchvat (VYS1385)"

Rád bych touto cestou poskytl své stanovisko ke stavbě přeložky silnice I/23 v katastru Třebíče. Plánovaný obchvat Třebíče vnímám jako důležitý infrastrukturní projekt s pozitivním přesahem pro celý region, jehož součástí je i naše obec Trnava. Jeho hlavním přínosem bude odvedení tranzitní dopravy mimo centrum Třebíče. Zásadně se tak uleví řidičům při průjezdu městem a zrychlí se přesuny v rámci města.

Současně navržená varianta obchvatu je momentálně jediným řešením, které lze realizovat v rozumném časovém horizontu. Oproti tomu tzv. "velká" varianta obchvatu je z hlediska přípravy, majetkoprávních vztahů či povolovacích procesů výrazně méně pokročilá a její realizace je v horizontu jednotek let spíše nepravděpodobná.

Právě proto považuji za odpovědné projekt podpořit a vnímám jej jako krok správným směrem. Věřím, že jeho realizace přinese konkrétní a dlouhodobé přínosy pro obyvatele Třebíče i okolních obcí, včetně Trnavy.

Děkuji za pečlivé zohlednění významu a přínosů této dopravní stavby pro celý region.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

12) Obec Kožichovice
vyjádření ze dne 21.04. 2026 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Obec Kožichovice jako dotčený územně samosprávný celek tímto podává své vyjádření k předložené dokumentaci posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k záměru „I/23 Třebíč, obchvat (VYSI385)“.

Po důkladném seznámení se s obsahem dokumentace obec konstatuje, že předložené řešení zohledňuje základní požadavky na ochranu životního prostředí i veřejného zdraví. Z tohoto důvodu obec Kožichovice k předložené dokumentaci neuplatňuje připomínky a s navrženým řešením souhlasí.

Současně zastupitelstvo a občané Kožichovic vyjadřují svůj nesouhlas s prosazováním varianty tzv. „velkého obchvatu“. Důvodem nesouhlasu jsou zejména předpokládané významné negativní dopady na krajinný ráz území v našem katastru, neúměrné zásahy do zemědělského půdního fondu, fragmentace krajiny a narušení přirozených vazeb v území. Realizace této varianty by dle názoru obce vedla ke zhoršení kvality života obyvatel, a to jak z hlediska hlukové a emisní zátěže, tak i z hlediska celkového narušení klidového charakteru venkovského prostředí.

Obec podporuje variantu, která vede k řešení dopravní situace s co nejmenšími zásahy do krajiny a s ohledem na ochranu životního prostředí i zachování kvality života obyvatel v dotčeném území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

13) Městys Vladislav
vyjádření ze dne 16.04. 2026 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Městys Vladislav tímto vyjadřuje podporu záměru výstavby přeložky silnice I/23 - obchvatu města Třebíče.

Domníváme se, že se jedná o nejlépe připravené a nejdále projednané řešení, které má reálnou šanci na brzkou realizaci. Výstavba obchvatu významně přispěje k odlehčení dopravní zátěže ve městě Třebíč, zejména snížením tranzitní dopravy procházející centrem města, a zároveň zrychlí a zpřehlední dopravní přesuny v celém regionu.

Současně je třeba zdůraznit, že na navržený obchvat přímo navazuje připravovaná akce „I/23 Třebíč - Vladislav (intenzifikace)“, jejíž realizace je plánována se zahájením výstavby v roce 2027. Na tuto stavbu dále logicky navazuje obchvat městyse Vladislav, s předpokládaným zahájením v roce 2030. Uvedené dopravní stavby tvoří jeden funkční celek, jsou ve vzájemné úzké souvislosti a jejich postupná realizace přinese komplexní zlepšení dopravní situace nejen ve městě Třebíč, ale i v širším území.

V této souvislosti si dovolujeme uvést, že ačkoliv tzv. „velký obchvat“ by mohl být pro město Třebíč rovněž přínosný, dle dostupných informací se v současné době nachází pouze ve fázi studií a není konkrétně připraven k realizaci. Navíc by tato varianta pravděpodobně zasahovala i do katastrálních území dalších obcí mimo

Třebíč, přičemž s těmito obcemi dosud neproběhlo jednání a není zřejmé, zda by s takovým řešením souhlasily. To považujeme za zásadní komplikaci, která by v případě dalšího projednávání vedla k nutnosti změn územních plánů a k dalšímu výraznému prodloužení přípravy.

Z pohledu připravenosti, reálnosti a časové dostupnosti proto považujeme současnou variantu obchvatu silnice I/23 za nejvhodnější a zároveň nejrychlejší řešení stávající nevyhovující dopravní situace ve městě Třebíč. Realizace tohoto projektu přinese nejen snížení dopravní zátěže a hluku v zastavěném území, ale i zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zlepšení životních podmínek obyvatel.

Z výše uvedených důvodů městys Vladislav podporuje realizaci tohoto projektu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

14) Městys Okříšky
vyjádření ze dne 17.04. 2026 č.j.: UMOK-1284/2026/ZR

Podstata vyjádření:

Rada městyse průběžně sleduje probíhající diskuzi na téma připravovaného obchvatu Třebíče a případné alternativní trasy „velkého“ obchvatu. Rada městyse Okříšky se shoduje na tom, že Třebíč obchvat potřebuje a byl by přínosem i pro naše občany, kteří dojíždí do zaměstnání, na úřady, za sportem, kulturou či nákupem.

V současné době je velká šance na jeho vybudování, která souvisí s přípravou návozových tras objemných komponent pro výstavbu nových bloků JE Dukovany.

Vzhledem k termínům je ale reálná výstavba pouze projekčně a administrativně připravené varianty, hledání a projektování nové trasy nelze časově zvládnout. Naopak, pokud by byla příprava a vlastní výstavba současného návrhu obchvatu zastavená, máme obavu z toho, že by stát a dodavatelé stavby hledaly jinou návozovou trasu. Tím pádem by pak byla ohrožená i stavba obchvatu Okříšek a Krahulova, která s dostavbou JE Dukovany také souvisí. Taková situace je pro nás naprosto nepřijatelná kvůli stále se zvyšující dopravní zátěží Okříšek a s ní spojenými negativními dopady na naše občany.

Rada městyse Okříšky proto podporuje výstavbu navrženého obchvatu, tak jak ho připravuje ŘSD a město Třebíč

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

15) Obec Čáslavice
vyjádření ze dne 18.05. 2026 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Obec považuje realizaci obchvatu za významnou veřejně prospěšnou dopravní stavbu, která může přispět:

- ke zvýšení bezpečnosti dopravy,
- ke snížení tranzitní dopravy v zastavěných částech území,
- ke zlepšení dopravní obslužnosti regionu,

- a ke zvýšení kvality života obyvatel i v Čáslavicích, kteří do Třebíče na denní bázi dojíždějí.

Současně obec požaduje, aby v dalších stupních přípravy a realizace byla řešena zejména:

- Dostatečná komunikace investora s obcemi.

Obec žádá, aby uvedené požadavky byly zohledněny v navazujících řízeních a v podmínkách stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře. Problematika komunikace investora s obcemi je zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

16) Město Třebíč
vyjádření ze dne 18.05. 2026 bez č.j.

Podstata vyjádření:

Vedení města vyjadřuje tomuto strategickému projektu plnou podporu a jednoznačný souhlas s jeho realizací v navržené a projekčně připravené trase.

Výstavba obchvatu je pro Třebíč naprosto klíčovým krokem, který zásadně odlehčí přetíženému centru města. Dle dopravních analýz projede po dokončení stavby vnitřním městem o 7 až 11 tisíc vozidel denně méně, což výrazně sníží imisní a hlukovou zátěž v obytných zónách, zvýší bezpečnost chodců a celkově zlepší kvalitu života našich obyvatel. Realizace je navíc přímo provázána s budoucí dostavbou nových bloků Jaderné elektrárny Dukovany, kde obchvat Třebíče figuruje jako nezbytná součást návozové trasy pro nadrozměrné komponenty.

Zastavení či zásadní zdržení současného projektu by znamenalo ztrátu historické šance na financování ze strany státu a ohrozilo by dopravní situaci v celém regionu.

Město Třebíč bere ohled na komfort a zdraví svých občanů žijících v blízkosti plánované trasy. Proto v rámci připomínkového řízení uplatňujeme zásadní požadavek směrem k investorovi stavby, kterým je Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). Požadujeme, aby investor v úseku za poliklinikou v ul. Vltavínská – konkrétně v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert – vybudoval souvislý zemní val. Tento val bude plnit klíčovou ochrannou a protihlukovou funkci a esteticky oddělí dopravní koridor od stávající a plánované zástavby.

Žádáme Kraj Vysočina, aby tento požadavek zohlednil ve svém závazném stanovisku EIA. Pevně věřím, že Kraj Vysočina vyhodnotí dokumentaci EIA kladně a pomůže nám tak posunout tento dlouho očekávaný projekt blíže k realizaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka doporučující v rámci navazující projektové přípravy prověřit možnost realizace požadovaného zemního valu.

Vyjádření spolků

17) Obchvat Třebíče z.s.
vyjádření ze dne 18. 05. 2026

Podstata vyjádření:

17a) B) Návaznost na zjišťovací řízení a předchozí fáze posuzování
D) Variantní řešení záměru a přezkoumatelnost jeho posouzení v dokumentaci EIA

Pro posouzení předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) je nezbytné vycházet z návaznosti na předchozí fáze posuzování záměru, které jsou evidovány v Informačním systému EIA (CENIA) pod následujícími kódy:

- zjišťovací řízení (2018): kód záměru VYS917
- první dokumentace EIA (EIA 1): kód záměru VYS1224
- následná dokumentace (EIA 2 – neúspěšné / ukončené podání): kód záměru VYS1381
- aktuálně posuzovaná dokumentace (EIA 3): kód záměru VYS1385

Tyto jednotlivé fáze představují jeden souvislý proces posuzování téhož záměru, přičemž každá následující dokumentace měla reagovat na nedostatky a připomínky uplatněné v předchozích fázích.

Zjišťovací řízení podle § 7 zákona o EIA představuje klíčovou fázi procesu posuzování, jejímž účelem je identifikovat hlavní okruhy možných vlivů záměru a stanovit požadavky na rozsah a obsah dokumentace EIA.

Z výše uvedeného vyplývá, že předloženou dokumentaci EIA (VYS1385) nelze posuzovat izolovaně, nýbrž pouze v kontextu předchozích fází posuzování, v nichž byly opakovaně identifikovány zásadní nedostatky záměru a jeho vyhodnocení.

Následující připomínky proto vycházejí z tohoto kontinuálního vývoje a jsou zaměřeny především na posouzení toho, zda byly dříve uplatněné připomínky v předložené dokumentaci EIA věcně, úplně a přezkoumatelným způsobem vypořádány.

Za této situace je předložená dokumentace EIA (VYS1385) nepřezkoumatelná, neboť nevypořádává zásadní připomínky uplatněné v předchozích fázích posuzování a neposkytuje spolehlivý podklad pro vydání stanoviska dle zákona o EIA.

Předmětem kapitoly Variantní řešení je posouzení způsobu, jakým dokumentace vlivů záměru na životní prostředí „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ (dále jen „dokumentace EIA 3“) vymezuje, hodnotí a porovnává jednotlivé varianty řešení záměru, a to v návaznosti na požadavky vyplývající ze zjišťovacího řízení z roku 2018 a v kontextu podkladů, které byly v průběhu přípravy záměru zpracovány.

Variantní posouzení přitom nepředstavuje dílčí část dokumentace, ale jeden ze základních požadavků procesu EIA, neboť pouze na základě srovnatelného a transparentního hodnocení variant lze ověřit, zda byla zvolena taková varianta řešení, která představuje z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví variantu nejvhodnější, případně zda byly jiné relevantní alternativy odůvodněně vyloučeny.

Dokumentace EIA 3 v části „Porovnání variant řešení záměru“ výslovně uvádí, že „v rámci posuzování záměru jsou uvažovány dvě varianty: jedna varianta projektová (aktivní) a varianta nulová (stav bez realizace záměru)“. V rámci dokumentace je tak variantní rámec formálně vymezen na porovnání realizace záměru s jeho neprovedením, aniž by dokumentace zahrnula srovnání technicky a koncepčně odlišných variant řešení téhož záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjadřovatel uvádí, že pro posouzení předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) je nezbytné vycházet z návaznosti na předchozí fáze posuzování záměru, které jsou evidovány v Informačním systému EIA (CENIA). S uvedeným konstatováním se z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví lze ztotožnit v tom smyslu, zdali je v posuzované dokumentaci reagováno na předcházející relevantní připomínky.

Výjimkou z požadavku vyplývajícího z obsáhlého odůvodnění vyjadřovatele je požadavek týkající se požadavku na variantní řešení záměru.

Vypracování posudku se obsahově řídí přílohou č.5 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění. Jeho náplní je dle stanovené osnovy posoudit záměr, který byl předložen do procesu posuzování vlivů na životní. Zákon č. 100/2001 Sb. v platném znění nestanovuje povinnost předložení variantního řešení do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Zákon však praví, že dokumentace se zpracovává se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování, případných výsledků jiných environmentálních hodnocení podle zvláštních právních předpisů. Zákon hovoří o nástinu studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí pouze u záměrů podle § 4 odst. 1 písm. a). Hodnocený záměr I/23 Třebíč obchvat ovšem není tento druh záměru jde o záměr dle § 4 odst. 1 písm. c). Přestože se nejedná o záměr, který tuto povinnost má, je tato oblast řešena v kapitole B.I.5 předložené dokumentace.

Vyjadřovatel odkazuje na Závěr zjišťovacího řízení OZPZ 335/2018 Ml ze dne 27. 3. 2018 k záměru vedeného v Informačním systému EIA pod kódem VYS 917. V uvedeném závěru je definováno celkem 16 požadavků, které má dokumentace dopracovat. K variantnímu řešení se v roce 2018 uvádí: „Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství doporučuje, na základě obdržených vyjádření veřejnosti, prověřit vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v exogenní variantě trasy přeložky, která je nastíněna v oznámení předloženého záměru“.

Toto doporučení však bylo uplatněno ještě před hodnocením záměru v rámci ZÚR Kraje Vysočina, kterým byl stanoven aktuální koridor pro vedení trasy obchvatu.

Dokumentace EIA vedená pod kódem VYS 1224 v roce 2022 v kapitole B.I.5 po uvedeném přehledu zvažovaných variant uzavírá: „Na základě všech zjištěných skutečnosti podrobně popsaných v jednotlivých kapitolách v Komparativní studii (a stručně prezentované v předchozí tabulce) doporučuje zpracovatel posouzení k realizaci aktuální variantu, a to zejména proto, že z hlediska životního prostředí má spolu s variantou Zámeček menší negativní dopady na životní prostředí než exogenní varianta“.

Ministerstvo životního prostředí ČR vydalo dne 5. března 2019 pod č.j. MZP/2019/710/588 vydalo Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina", kde je k obchvatu I/23 Třebíč uváděno:

„Obchvat města Třebíče – jedná se o vymezení koridoru pro obchvat silnice I/23. V současnosti silnice 1. třídy prochází středem města v nedostatečných směrových parametrech, což je dáno především okolní obytnou zástavbou. V současné době je pořizován nový Územní plán Třebíče, v rámci kterého by mělo být mj. upraveno trasování obchvatu silnice I/23. Důvodem požadavku na jeho vymezení v ZÚR KrV je jeho částečný přesah na katastr obce Střítež a Kožichovice. Vliv na zvýšení bezpečnosti bude mít technické řešení obchvatu s odpovídajícími parametry dopravnímu významu silnice I/23, které nelze ve stávající trase zajistit.

V rámci obsahu AZÚR č. 6 KrV orgán SEA neuplatnil požadavky na zpracování variant řešení, jelikož do návrhu obsahu Aktualizace byly již vybrány finální varianty obchvatů, jejichž vymezení bylo prověřováno v rámci podrobných vyhledávacích studií, resp. v rámci procesu pořízení územních plánů souvisejících obcí. Podrobný popis všech v minulosti prověřovaných variant trasování obchvatů a jejich projednávání v rámci vyhledávacích a technických studií je uveden v Odůvodnění AZÚR č. 6 KrV. Rovněž z vyhodnocení SEA vyplynulo, že u žádného z navrhovaných koridorů nebyly zjištěny takové významné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví, aby bylo nutné hledat variantní řešení navrhovaných koridorů".

V odůvodnění Aktualizace č.6 ZÚR Kraje Vysočina se potom kromě jiného uvádí:

Všechny koridory silnic vymezené v Aktualizaci č. 6 ZÚR KrV jsou navržené pro obchvaty obcí, tedy pro převedení intenzivní tranzitní dopravní zátěže mimo centra příslušných obcí. Aktualizace č. 6 ZÚR KrV tak vymezením koridorů pro obchvaty obcí a měst vytváří předpoklady pro ochranu nejcennějších kulturně historických urbanistických struktur, koncentrovaných u všech 4 dotčených obcí právě v jejich centrech, která jsou zároveň historickými jádry obcí. Největším příspěvkem pro ochranu hodnot území Kraje Vysočina je navržený obchvat I/23 Třebíč, který odvede intenzivní automobilovou dopravu ze současného bezprostředního kontaktu s Městskou památkovou zónou Třebíč a zejména pak s památkami světového kulturního dědictví UNESCO, bazilikou sv. Prokopa a se židovským městem.

Aktualizace č. 6 ZÚR KrV požadavek splňuje. Navrhované vymezení 4 koridorů silničních obchvatů je výsledkem různě dlouhého a náročného hledání tras předmětných přeložek silnic, zohledňující a posuzující ve všech souvislostech dotčené veřejné i soukromé zájmy v území. Vymezení koridoru obchvatu Třebíče je výsledkem téměř 20 let podrobného prověřování desítek různých variant a subvariant konkrétní trasy obchvatu. Také v případě ostatních tří nově navržených obchvatů reaguje Aktualizace č. 6 ZÚR Kraje Vysočina na genezi prověření optimální trasy v podrobnějších projektových dokumentacích a studiích a také v územních plánech dotčených obcí. Všechny 4 vymezované obchvaty již v uplynulých letech byly podrobeny veřejným projednáním, a tedy projednáním s uživateli území, kterými jsou komunity místních obyvatel, a to právě v rámci projednávání územních plánů, kde byly vybrané varianty předmětných navrhovaných obchvatů nově vymezovány. V rámci tohoto procesu přitom byly zohledňovány všechny dotčené veřejné zájmy v území, zvláště pak veřejné zájmy na ochranu životního prostředí, přírody a krajiny a veřejného zdraví. Přitom nelze opomíjet také veřejné zájmy na hospodárnost vynakládání veřejných prostředků, všechny z koridorů byly vždy nahlíženy i optikou realizačních a provozních nákladů, souvisejících zejména s jejich dopravní účinností, a tedy s efektivitou vynaložených veřejných prostředků.

Na základě vyhodnocení a vzájemného porovnání přínosů a možných problémů jednotlivých prověřovaných variant řešení předmětných obchvatů bylo rozhodnuto o

územní stabilizaci koridorů právě v trasách vymezených v Aktualizaci č. 6 ZÚR Kraje Vysočina.

Toto konkrétní vymezení je výsledkem objektivního a komplexního posouzení prostorových hledisek (volba konkrétní varianty směrového vedení trasy koridorů, včetně případných plošných i prostorových nároků na křižovatky), odvětvových hledisek (hledisko dopravní účinnosti, ekonomické efektivity, maximalizace efektu pro zlepšení stavu životního prostředí, zejména pak snížení hlukové zátěže, emisí z dopravy a vibrací, minimalizace zásahů do jednotlivých složek životního prostředí ad.) i časových hledisek (aktualizace ZÚR a následné vyvolané změny územních plánů, a tedy časový posun projektových prací) navrhovaných obchvatů silnic.

Navržený obchvat Třebíče je zároveň součástí plánovaného zkapacitněn a zlepšení technických parametrů silnice I/23 spojující Jihočeský kraj s Jihomoravským krajem, resp. spojující krajská města České Budějovice a Brno.

Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit ani komentovat dosud výše citované procesy posuzování vlivů na životní; uvádí je pouze v kontextu celkového vývoje. Lze však upozornit na obsah Rozhodnutí MŽP č.j. MZP/2025/240/479 ze dne 28. března 2025, kterým ruší Závazné stanovisko Krajského úřadu č.j. KUJI 3914/2024 ze dne 15.01.2024, kdy ve vztahu k vypořádání připomínek veřejnosti k dokumentaci EIA ve vztahu k variantám MŽP uvádí: „Nedůvodné jsou naproti tomu připomínky týkající se variant. Odvolatelé, kteří v tomto směru uplatňovali námitky, požadovali vyhodnocení variant, které navrhovali, a jejich odmítnutí považovali za nezákonné. K tomu lze uvést, že zvolený způsob posuzování podle § 10 zákona, tedy územní řízení s posouzením vlivů, předpokládá předložení invariantního záměru a příslušný úřad ani nemůže navrhovat (resp. požadovat) zpracování jiných variant".

Lze tedy uzavřít, že postup dokumentace vychází z výše uvedených skutečností, předkládá k posouzení navrženou trasu, a tento záměr je nyní ve fázi zpracování posudku.

Posudek se tudíž nemůže a nebude vyjadřovat k návrhům jiných, vyjadřovateli předkládaných variant, včetně všech příloh, které podporují požadavek vyjadřovatele k projednání respektive porovnání jiné varianty než té, která byla předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která je v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje Vysočina.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace, což v tomto případě ŘSD ČR uplatňuje.

Uvedené připomínky a podklady dle názoru zpracovatele posudku měly být uplatněny v rámci procesu SEA, na jehož závěr je odkazováno v úvodu tohoto vypořádání, respektive v průběhu aktualizace Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

17b) C) Dopravní intenzity a metodika jejich vyhodnocení

Nesrovnatelnost struktury dopravních dat

Dopravní intenzity představují základní vstupní veličinu pro všechny navazující části dokumentace EIA. Na jejich hodnotách je přímo závislé hodnocení hlukové zátěže, rozptylu znečišťujících látek i následné hodnocení dopadů na veřejné zdraví.

Z předložené dokumentace EIA 3 vyplývá, že dopravní model je kalibrován na úrovni pracovních dnů (RPDI PD), zatímco výsledné hodnoty dopravních intenzit jsou prezentovány jako průměry za všechny dny v roce (RPDI VD).

Tento postup představuje zásadní metodický nesoulad, neboť dochází k oddělení fáze kalibrace modelu a fáze prezentace výsledků, aniž by byl tento rozdíl transparentně vysvětlen a metodicky doložen.

Dokumentace přitom neobsahuje jednoznačný popis převodního mechanismu mezi RPDI PD a RPDI VD, neuvádí použití konkrétních koeficientů ani neumožňuje ověřit, jaké hodnoty byly skutečně použity jako vstup pro hlukové a imisní modely.

V důsledku toho není možné zjistit, zda navazující hodnocení vycházejí z intenzit odpovídajících reálnému zatížení komunikací v pracovních dnech, nebo z průměrů snížených o víkendovou dopravu. Tento rozdíl přitom není marginální, ale může zásadně ovlivnit výsledné hodnoty hluku i emisí.

Tento nedostatek má přímý dopad na přezkoumatelnost dokumentace, neboť není možné ověřit konzistenci vstupních dat a jejich použití v jednotlivých částech hodnocení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Model byl kalibrován na RPDI PD, protože RPDI VD se na komunikační síti fakticky v reálném provozu nevyskytuje. Jedná se o průměrnou teoretickou hodnotu, která se používá například pro hluková posouzení. Kalibrace na PD je provedena z toho důvodu, že do kalibrace vstupuje saturace komunikační sítě (pokud se některý úsek blíží saturaci, algoritmus může pro část vztahů z matice uvažovat jinou cestu, tedy: čím je některý úsek „ucpanější“ tím víc vozidel hledá alternativní cestu). V průměru je například těžká doprava VD na 75 - 80 % PD. Takto přiřazené intenzity PD byly přepočteny podle koeficientů na VD.

K uvedenému vyjádření lze potom doplnit, že použité koeficienty jsou uvedeny v Tabulce 1.1 průvodní zprávy (strana 3) v příloze č.13 posuzované dokumentace.

Roční průměr denních intenzit (RPDI) pracovních dnů (PD) je vyšší než roční průměr denních intenzit (RPDI) všech dnů (VD), takže pokud byl model kalibrován na RPDI PD, je to na straně bezpečnosti. Kalibrace modelu na základě RPDI PD byly použity, protože průzkumy, při kterých bylo prováděno sčítání, proběhly v pracovních dnech, což je v souladu s metodickým pokynem (viz níže) i TP 189, takže ověření na PD více odpovídá reálné situaci. Samotné převedení z RPDI PD na RPDI VD je ve zprávě k DIP popsáno, včetně tabulky s převodními koeficienty.

Lze připomenout., že Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (vyšel jako součást dokumentu: Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky. Částka 14, 10/2023, č. j. MZDR 28960/2023-2/OVZ) pracuje výhradně s RPDI VD, viz Seznam zkratek tohoto dokumentu, kde je zkratka RPDI vysvětlena jako „Roční průměr denních intenzit dopravy, aritmetický průměr

denní intenzity dopravy všech dnů v roce“, tento pojem je pak podrobněji vysvětlen i v kapitole 3 Termíny a výklady pojmů. Použití RPDI ve vztahu k výpočtům je pak popsáno v Příloze F.

17c) Zásadním problémem je rozdílná struktura dopravních dat použitých ve zjišťovacím řízení (2018) a v dokumentaci EIA 3.

Ve zjišťovacím řízení byly dopravní intenzity prezentovány na úrovni konkrétních křižovatek a jejich větví, včetně směrového rozdělení dopravních proudů. Tento přístup umožňoval detailní posouzení dopravního zatížení jednotlivých ulic a jednoznačné přiřazení dopravních toků ke konkrétním komunikacím.

Naopak dokumentace EIA 3 pracuje s agregovanými hodnotami na úrovni úseků dopravní sítě, bez detailního rozpadu na jednotlivé větve křižovatek a bez možnosti přesného určení směru dopravních proudů.

V důsledku tohoto rozdílu:

- nelze jednoznačně přiřadit dopravní proudy ke konkrétním komunikacím,
- nelze ověřit rozdělení dopravy v jednotlivých uzlech,
- nelze převést data mezi oběma dokumentacemi do srovnatelné podoby.

Tím je zásadním způsobem znemožněno jakékoli věcné porovnání výsledků mezi zjišťovacím řízením a dokumentací EIA 3.

Výše uvedený strukturální nesoulad je zcela zjevný při detailním pohledu na konkrétní uzly dopravní sítě, zejména na křižovatky K1 (Pražská), K2 (Koželužská – Borovina) a K3 (Koželužská – centrum), které byly ve zjišťovacím řízení (2018) vyhodnoceny na úrovni jednotlivých větví a směrových dopravních proudů.

Ve zjišťovacím řízení jsou pro tyto křižovatky k dispozici konkrétní hodnoty intenzit dopravy po jednotlivých větvích. Například u křižovatky K3 (Koželužská – centrum) dosahuje intenzita na hlavní větvi hodnoty přibližně 18 626 vozidel za den (OA), zatímco další větve vykazují hodnoty řádově 10 000 až 15 000 vozidel za den. Obdobně u křižovatky K2 (Koželužská – Borovina) jsou jednotlivé větve zatíženy intenzitami přibližně 18 626 vozidel za den na hlavním směru a cca 11 001 vozidel za den na vedlejší větvi. U křižovatky K1 (Pražská) se pak jednotlivé větve pohybují v rozmezí přibližně 3 892 až 9 701 vozidel za den v závislosti na konkrétním směru.

Z těchto údajů je zřejmé, že dopravní zatížení je ve skutečnosti rozloženo mezi jednotlivé směrové proudy a větve křižovatek, přičemž součet těchto proudů vytváří celkový obraz dopravního zatížení jednotlivých komunikací.

Dokumentace EIA 3 však s touto úrovní detailu nepracuje a místo toho prezentuje pouze agregované hodnoty na úrovni celých úseků komunikací. Současně neobsahuje žádný mechanismus, který by umožnil převést detailní uzlová data ze zjišťovacího řízení na úsekové hodnoty použité v dopravním modelu EIA 3.

V důsledku toho není možné:

- přiřadit konkrétní dopravní proudy z jednotlivých větví k odpovídajícím úsekům komunikací v EIA 3,
- ověřit, jakým způsobem byly jednotlivé směry dopravy v dopravním modelu rozděleny,
- ani zpětně rekonstruovat odpovídající intenzity dopravy na konkrétních komunikacích.

Tento nesoulad má zásadní význam i při porovnání s údaji uvedenými v dokumentaci EIA 3. Například u komunikace Koželužská dochází k poklesu intenzity z hodnot odpovídajících součtu jednotlivých větví (řádově přes 20 000 vozidel za den) na hodnoty přibližně 8 000 vozidel za den. Bez znalosti přesného mapování mezi větvemi křižovatek a úseky komunikací však není možné ověřit, jak k tomuto poklesu došlo, ani zda nedochází k systematickému podhodnocení dopravního zatížení.

Na základě uvedených konkrétních příkladů je zřejmé, že bez doplnění detailního převodu „větev křižovatky → úsek komunikace“ není možné jednotlivé fáze dokumentace vzájemně porovnat ani ověřit správnost dopravního modelu. Dokumentace EIA 3 je tak v této části nepřezkoumatelná.
Při přímém porovnání konkrétních lokalit dochází k mimořádně výrazným rozdílům v hodnotách dopravních intenzit mezi zjišťovacím řízením (2018) a dokumentací EIA 3. Na příkladu komunikace Koželužská, která představuje klíčovou dopravní osu v dotčeném území, dochází k poklesu intenzity dopravy z hodnoty cca 22 000 vozidel za den na hodnoty okolo 8 000 vozidel za den. Tento rozdíl představuje pokles o více než 60 %, tedy rozdíl v řádu více než 13 000 vozidel denně.
Zásadní přitom je, že:

- jedná se o stejnou komunikaci,
- jedná se o stejnou funkci v dopravní síti,
- dokumentace neobsahuje žádné věcné vysvětlení tohoto rozdílu.

Nejde tedy o drobnou odchylku způsobenou odlišným časovým horizontem nebo jinými parametry modelu, ale o zásadní nesoulad, který má přímý dopad na všechna navazující hodnocení.

Dokumentace uvádí, že maximální dopravní zatížení se očekává v pozdějším časovém horizontu (např. rok 2040), avšak odpovídající data nejsou v dokumentaci zveřejněna. Chybí kartogramy dopravních intenzit, chybí konkrétní hodnoty a není možné ověřit, jak by se zvýšené dopravní zatížení promítlo do hlukové a emisní zátěže.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecně lze konstatovat, že dopravní model předložený do procesu posuzování vlivů na životní není podkladem, který by zajišťoval zpracovatel dokumentace, ale jedná se podklad zpracovaný renomovanou firmou s dlouholetou zkušeností v oblasti dopravního plánování, která byla zpracovatelskému týmu dokumentace předána oznamovatelem jako jeden z podkladů pro hodnocení vlivů na životní prostředí, zejména z hlediska akustické a imisní situace.

Je tedy věcí a zejména rizikem oznamovatele záměru, jaký dopravní model předloží do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Proces EIA zahrnuje mechanismy, které neumožňují pokračovat v záměru, pokud by došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí /§9a, odst.(7) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění/, zejména z důvodů zvýšení jeho kapacity a rozsahu, což je, nebo může bý,t i aktualizovaný model dopravy (který je zpracovatelem posudku standardně u liniových staveb požadován v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska) na jehož základě jsou následně vyhodnocovány vlivy zejména na akustickou a imisní situaci.

Přesto byl zpracovatelem posudku podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění vyžádána doplňující informace týkající se předloženého modelu dopravy, která

je doložena v Příloze č.1 předkládaného posudku a která dokladuje správnost modelu, který byl vstupem pro akustické a imisní posouzení.

K maximálnímu dopravnímu zatížení lze odkázat na přílohu č.13 posuzované dokumentace, kapitolu 5.2, kde jsou požadované údaje uváděny.

17c) E) Demolice, zásahy do funkčních areálů a socioekonomické dopady

Dokumentace EIA 3 podle dostupných údajů popisuje demolice pouze rámcově a bez konkretizace jednotlivých dotčených objektů, jejich funkčního využití a rozsahu zásahu. Takový popis není způsobilý zajistit přezkoumatelnost dokumentace, neboť neumožňuje ověřit, jaké konkrétní nemovitosti budou demolovány, zda jde o objekty provozované či opuštěné, ani jaké dopady bude demolice mít na vlastníky a uživatele. V důsledku toho dokumentace neposkytuje přezkoumatelný podklad ani pro posouzení významnosti vlivu, ani pro posouzení možnosti jeho minimalizace, a tím ani pro formulaci účinných podmínek stanoviska EIA.

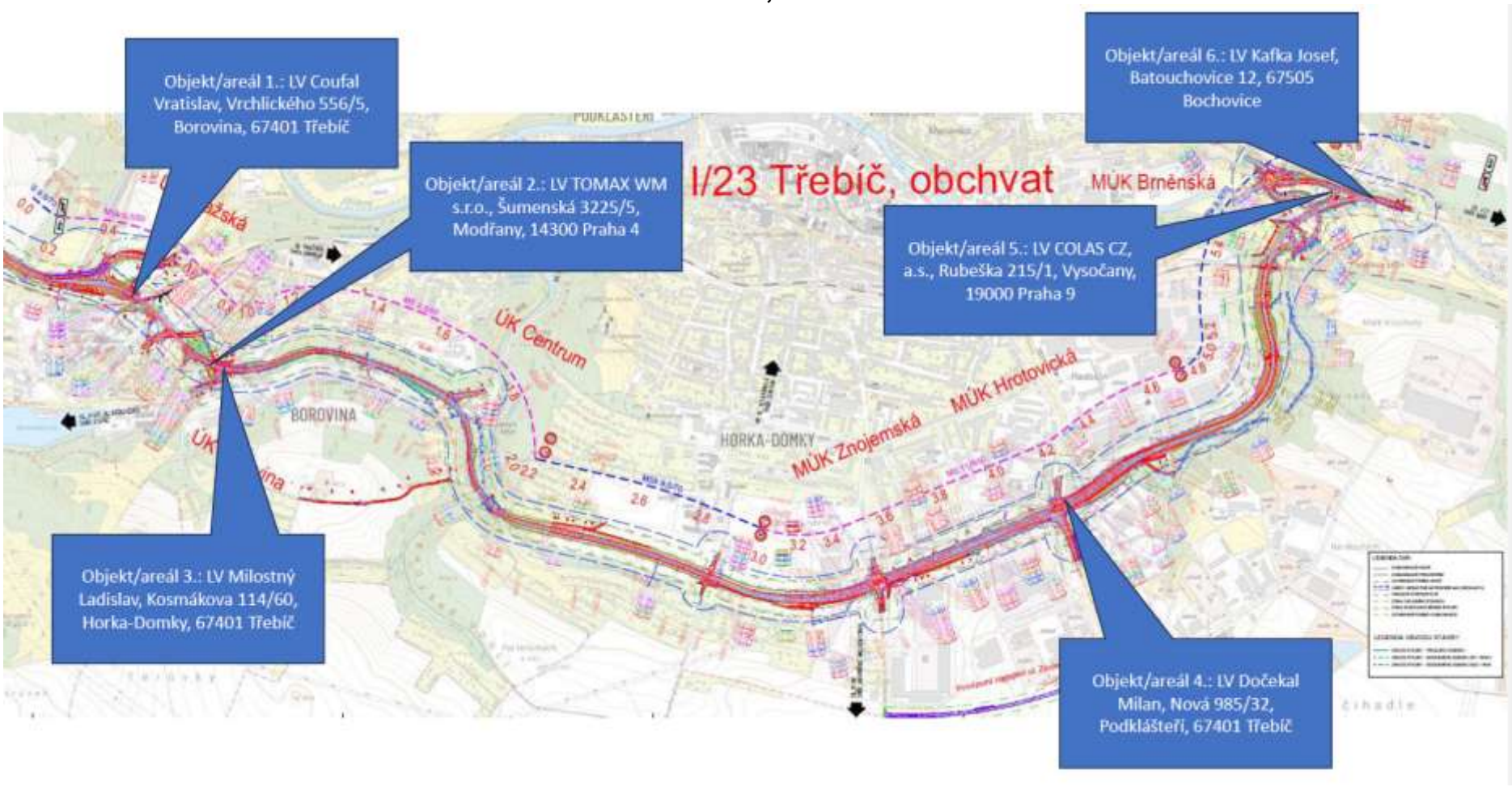
Současně je třeba uvést, že konkrétní případy dotčených nemovitostí a jejich využití jsou spolku známy z podkladů a sdělení vlastníků, které dokládají, že se jedná o existující a funkčně využívané objekty, nikoli o neurčitě vymezené či nevyužívané stavby.

Nedostatečnost tohoto přístupu se projevuje mimo jiné tím, že v dotčeném území lze doložit existenci konkrétních nemovitostí, které mají být záměrem dotčeny a u nichž je zásah kvalifikovatelný jako zásah do vlastnického práva s potenciálem demolice či eliminace užívání.

Typickým příkladem je nemovitost ve vlastnictví pana Vratislava Coufala, který je dle dostupných podkladů vlastníkem pozemku parc. č. st. 4674/1, evidovaného na LV 4039 v katastrálním území Třebíč, jehož součástí je stavba garáže (bez č. p./č. ev.), přičemž podle podkladů má být tato garáž záměrem dotčena a určena k demolici.

Takový zásah není v rovině EIA možné odbýt obecným popisem demolic, neboť se jedná o konkrétní soukromý majetek s jasnou identifikací a přímým dopadem na vlastníka. Pokud dokumentace neuvádí přezkoumatelně, proč je takový zásah nezbytný a jak byl minimalizován, je v této části nepřezkoumatelná.

Mapové vymezení dotčených objektů a jejich vztahu k trase záměru, které spolek předkládá jako důkazní přílohu, současně umožňuje jednoznačně prostorově identifikovat dotčené nemovitosti a ověřit, že nejde o abstraktní „průmyslové objekty“, ale o konkrétní stavby a pozemky v urbanizovaném území (viz Příloha E.2).


Objekt/areál 1.: LV Coufal Vratislav, Vrchlického 556/5, Borovina, 67401 Třebíč
Objekt/areál 2.: LV TOMAX WM s.r.o., Šumenská 3225/5, Modřany, 14300 Praha 4
I/23 Třebíč, obchvat
Objekt/areál 6.: LV Kafka Josef, Batouchovice 12, 67505 Bochovice
Objekt/areál 5.: LV COLAS CZ, a.s., Rubeška 215/1, Vysočany, 19000 Praha 9
Objekt/areál 3.: LV Milostný Ladislav, Kosmákova 114/60, Horka-Domky, 67401 Třebíč
Objekt/areál 4.: LV Dočekal Milan, Nová 985/32, Podklášteří, 67401 Třebíč
MÚK Brněnská
ÚK Centrum
MÚK Hrotovická
MÚK Znojemská
BOROVINA
HORKA-DOMKY

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí nemůže suplovat prováděcí dokumentaci k jednotlivým stavebním objektům, ani ke zdůvodňování zásahů do soukromého majetku. To je náplní další projektové přípravy, nikoliv procesu EIA, který pouze konstatuje, že vliv demolic je významný, avšak nijak přímo nesouvisí s hodnocením velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí. Zejména pro to, že u

U záměrů, které jsou stabilizovány v územním plánu a mají atribut veřejně prospěšné stavby se jedná o stavby ve veřejném zájmu, u kterých jejich společenský význam převažuje nad zájmy individuálními včetně vlastnických práv. a pokud nedojde k odkupu nemovitostí, dojde k jejich vyvlastnění.

K případnému řešení problematiky dopadů na hmotný majetek získává investor mandát až po vydání závazného stanoviska EIA a často v rámci navazující projektové přípravy dochází i k úpravě dotčených nemovitostí. To znamená, že pokud by byl v EIA i uveden podrobný výčet dotčeného hmotného majetku, tak nemusí být úplný natož definitivní.

Lze tedy uzavřít, že přesná identifikace jednotlivých demolovaných staveb, výkupy pozemků, náhrady a případné vyvlastnění je předmětem navazujících řízení, v nichž jsou práva vlastníků chráněna procesními prostředky a nárokem na náhradu.

17d) Dopady na podnikání a zaměstnanost jako významný socioekonomický vliv

Zvlášť závažný charakter mají demolice a zásahy do nemovitostí tehdy, pokud se týkají funkčních podnikatelských areálů. V takových případech je dopad záměru složený: vedle majetkové roviny se projeví i rovina provozní (zánik či přerušení činnosti), smluvní (zásah do nájemních vztahů) a sociální (ohrožení pracovních míst). Přezkoumatelné posouzení proto nemůže skončit u konstatování, že „dojde k demolici“, ale musí posoudit důsledky pro fungování území a ekonomické vazby v dotčené lokalitě.

V projednávané věci je tato skutečnost doložena konkrétním důkazním podkladem – čestným prohlášením vlastníka Milana Dočekala, z něhož vyplývá, že dotčené nemovitosti (parc. č. st. 2753/1, LV 7766, k. ú. Třebíč, součástí víceúčelová stavba č. p. 204 na ulici Hrotovická) jsou dlouhodobě využívány k podnikatelským účelům a jsou pronajímány konkrétním subjektům, přičemž celkový počet zaměstnanců působících v uvedených provozech činí 34.

Dokumentace EIA 3 však tyto dopady nevyhodnocuje, a to ani v rovině základního popisu, ani v rovině kvantifikace. Tím opomíjí významný vliv záměru, který je přitom doložen konkrétním důkazem. V situaci, kdy záměr reálně zasahuje do podnikatelské infrastruktury a pracovních míst, musí dokumentace obsahovat minimálně popis dotčených provozů, vyhodnocení dopadů na zaměstnanost a úvahu o tom, zda existují řešení s menším socioekonomickým dopadem.

NÁMITKA I. – Nedostatečné vymezení demolic a jejich dopadů a z toho plynoucí nepřezkoumatelnost dokumentace.

Dokumentace EIA 3 pracuje v části demolic s obecným vymezením bez identifikace konkrétních dotčených objektů, bez popisu jejich funkčního využití a bez vyhodnocení rozsahu zásahu. Za této situace nelze ověřit, které nemovitosti budou dotčeny, ani posoudit významnost vlivů demolic na vlastníky a uživatele. Dokumentace proto v této části neposkytuje přezkoumatelný podklad pro posouzení významných vlivů záměru.

NÁMITKA II. – Opomenutí konkrétních majetkových zásahů a jejich minimalizace (příklad demolice garáže).

Dokumentace EIA 3 neumožňuje ověřit nezbytnost a minimalizaci konkrétních majetkových zásahů, přestože existují konkrétně identifikované případy, kdy má být dotčena a demolována stavba ve vlastnictví konkrétní osoby, a to např. garáž na pozemku parc. č. st. 4674/1, LV 4039, k. ú. Třebíč, ve vlastnictví pana Vratislava Coufala, kterou podle podkladů má záměr dotknout a určit k demolici.

Pokud dokumentace neuvádí, proč je takový zásah nezbytný a jak byl minimalizován, je v této části nepřezkoumatelná.

NÁMITKA III. – Opomenutí socioekonomických dopadů demolic na podnikání a zaměstnanost (příklad funkčního areálu s 34 zaměstnanci).

Dokumentace EIA 3 nevyhodnocuje dopady demolic a zásahů do funkčních podnikatelských areálů na provozní činnost, nájemní vztahy a pracovní místa, přestože je doloženo, že dotčené nemovitosti jsou pronajímány konkrétním subjektům a že celkový počet zaměstnanců v dotčených provozech činí 34. Absence tohoto vyhodnocení znamená opomenutí významného vlivu záměru a znemožňuje objektivně posoudit jeho přiměřenost.

NÁMITKA IV. – Neprokázaná nezbytnost demolic ve světle absence srovnatelného variantního posouzení.

Vzhledem k tomu, že dokumentace EIA 3 neobsahuje plnohodnotné posouzení koncepčně odlišných alternativ, nelze přezkoumat, zda demolice a zásahy do funkčních areálů představují nezbytné minimum, nebo zda by jiné řešení vedlo k jejich eliminaci či podstatnému omezení. Za této situace nelze ověřit proporcionalitu zásahů ani jejich minimalizaci, a dokumentace je v této části zatížena vadou nepřezkoumatelnosti.

Návrh procesního postupu

Vzhledem k rozsahu a závažnosti vad uvedených v této kapitole spolek navrhuje, aby příslušný orgán dokumentaci EIA 3 v části demolic a socioekonomických dopadů nepovažoval v předložené podobě za způsobilý podklad pro vydání souhlasného stanoviska a aby vyzval oznamovatele k jejímu doplnění a přepracování. Současně je nezbytné, aby doplnění dokumentace bylo provedeno v návaznosti na srovnatelné variantní posouzení, neboť bez variantního rámce nelze nezbytnost demolic a jejich minimalizaci objektivně ověřit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, majetkoprávní vztahy ani ekonomické souvislosti nespadají do procesu posuzování vlivů na životní prostředí, ale do následné projektové přípravy v rámci jednání mezi investorem záměru a konkrétními vlastníky.

Požadavek, aby již dokumentace EIA obsahovala adresný výčet objektů, hodnocení nájemních vztahů a počtů zaměstnanců u jednotlivých provozů přesahuje rámec a účel fáze EIA podle ustanovení § 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a přílohy č. 4 tohoto zákona.

17e) F) Hluk a veřejné zdraví

V kontextu projednávaného záměru představuje hluk nejen jednu z nejcitlivějších složek posuzování z hlediska kvality života obyvatelstva, ale současně i oblast, v níž se zcela zásadním způsobem projevuje přezkoumatelnost či nepřezkoumatelnost vstupních dat, metodiky a variantního rámce posouzení.

Hlukové hodnocení totiž nevystupuje jako izolovaná část dokumentace, nýbrž jako navazující odborný výstup, jehož věcná správnost je přímo závislá na transparentnosti dopravních podkladů a na srovnatelnosti variantního posouzení záměru.

V této souvislosti je nezbytné výslovně zdůraznit návaznost na kapitolu C, v níž bylo prokázáno, že dopravní intenzity představují klíčovou vstupní veličinu pro navazující části dokumentace EIA, a tedy i pro hlukové výpočty a následné zdravotní hodnocení. Kapitola C přitom identifikovala zásadní metodický nesoulad mezi kalibrací dopravního modelu na úrovni RPDI pracovních dnů a prezentací výsledků jako RPDI všechny dny (RPDI VD), bez transparentního doložení převodního mechanismu, a současně poukázala na nevysvětlené a mimořádně výrazné rozpory v intenzitách dopravy, které dokumentace věcně nevypořádává. Za stavu, kdy není přezkoumatelně doloženo, jaké konkrétní intenzity dopravy byly použity jako vstup, a jak byly metodicky odvozeny, nemůže být přezkoumatelné ani hlukové hodnocení, které z těchto intenzit vychází.

Tento závěr přitom není pouze obecnou úvahou, ale je přímo potvrzen i samotnou dokumentací k hluku, která uvádí, že zdrojem hluku v období provozu je zejména provoz silničních vozidel a že pro výpočet byly použity intenzity dopravy ze studie dopravně-inženýrských podkladů, přičemž intenzity jsou uváděny na úrovni RPDI a výsledky jsou prezentovány jako horní odhad očekávané situace. Dokumentace současně výslovně připouští závislost výsledku na vstupních podkladech a uvádí obecnou nejistotu výpočtu hladin hluku v řádu ± 2,0 dB. Za situace, kdy jsou vstupy zatíženy metodickou nejasností a nevysvětlenými rozpory, není možné považovat hlukové výstupy za věrohodný horní odhad, nýbrž za výsledek, jehož správnost nelze ověřit, a který tak z hlediska správního přezkumu nemůže obstát jako spolehlivý podklad pro rozhodnutí v procesu EIA.

Význam hlukového hodnocení je přitom v dokumentaci vyjádřen i tím, jakým způsobem jsou nastaveny hygienické limity a jak jsou výsledky interpretovány. Hluková studie uvádí, že pro výpočty v okolí nového obchvatu, kde je hluk z této komunikace převažující, jsou při započtení korekcí použity hygienické limity 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu, zatímco pro výpočtové body ležící na stávajících komunikacích, které byly provozovány před 1. 1. 2001, jsou použity vyšší limity 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu; pro nemocnici je uveden specifický limit 63/53 dB. Již samotná tato konstrukce limitů, založená na kategorizaci komunikace a režimu jejího povolení, znamená, že správné zatřídění výpočtových bodů a transparentní vymezení toho, zda jde o hluk z nové komunikace či ze stávající komunikace, je materiální podmínkou zákonnosti závěrů o splnění či nesplnění limitů.

Dokumentace současně sama připouští, že výsledek výpočtu je závislý na několika faktorech, především na vstupních podkladech, a uvádí obecnou nejistotu výpočtu hladin hluku v řádu ± 2,0 dB. Takové konstatování má pro procesní přezkum dvojí význam: jednak zvyšuje požadavek na transparentnost vstupů, protože právě ony mají být nejvíce rozhodující, jednak klade vyšší nároky na odůvodnění tam, kde se dokumentace pohybuje v blízkosti limitních hodnot, protože v takových případech již

nelze závěr o splnění limitu opřít o pouhé formální tvrzení, nýbrž musí být přezkoumatelně doloženo, že vstupy a metodika nejsou zatíženy vadami, které by výsledek mohly posunout do nadlimitního pásma.

Tento aspekt je v dokumentaci navíc prakticky relevantní i tím, že samotná dokumentace identifikuje existenci překročení hygienických limitů v některých výpočtových bodech jak v nulové, tak v aktivní variantě, a na tomto základě odvozuje návrh protihlukových opatření nebo řešení formou individuálních opatření. Dokumentace uvádí, že v nulové variantě dochází k překročení hygienických limitů v konkrétních výpočtových bodech a v aktivní variantě rovněž identifikuje body s překročením, pro něž jsou navržena protihluková opatření, přičemž ochrana před nadlimitním hlukem na stávající I/23 v okolí některých výpočtových bodů má být řešena formou individuálních protihlukových opatření.

Z hlediska návaznosti na kapitolu D je současně podstatné, že dokumentace vyvozuje závěr o akceptovatelnosti hlukové situace primárně v rámci jediné aktivní varianty a jejího porovnání s variantou nulovou, aniž by bylo v rámci procesu EIA srovnatelně prověřeno, zda jiné koncepčně odlišné varianty řešení nemohou vést k odlišnému a z hlediska veřejného zdraví příznivějšímu rozložení hlukové zátěže.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Problematika RPDI jakož i modelu dopravy použitého v dokumentaci EIA již byla vypořádána v předcházejících bodech k tomu vyjádření.

Konstrukce hlukových limitů vyplývá z Přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a k volbě hlukových limitů není připomínka ani ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci vyjádření k posuzovanému záměru.

Ve vztahu k uváděné nejistotě výpočtu: jedná se o obecné určení nejistoty, vypočtené hlukové hodnoty vycházejí z doložených intenzit dopravy.

Obchvat přináší snížení intenzity dopravy v intravilánu města Třebíče a tedy i snížení hlukové zátěže. Jsou tam ovšem i úseky na stávající silnici I/23, kde jsou chráněné objekty přímo na silnici I/23 a i přes snížení dopravy zde zůstává taková intenzita dopravy, která způsobí překročení hygienických limitů, jiné než individuální (lokální) protihlukové opatření nelze použít a doprava v intravilánech měst bude vždy komplikovaná a u daných průtahů budou místa, která budou vykazovat překročení hygienických limitů.

17f) Neméně významná je rovněž složka hluku v období výstavby a při dočasných dopravních opatřeních, protože právě tyto režimy jsou v urbanizovaném území často zdrojem nejintenzivnějších krátkodobých expozic, které se mohou projevovat zvýšeným stresem, poruchami spánku či omezením běžného užívání bydlení. Dokumentace pro hluk ze stavební činnosti vychází z předpokladu, že stavba bude probíhat v intervalu 7:00–21:00 hodin, přičemž těžiště hlavních stavebních prací má probíhat v čase 7:00–19:00 hodin; zároveň však výslovně uvádí, že v době zpracování studie nejsou známy typy stavebních mechanismů ani doby jejich nasazení. Tato kombinace předpokladů sama o sobě zakládá otázku, zda dokumentace poskytuje přezkoumatelný podklad pro závěr o přijatelnosti hlukové zátěže v období výstavby, a zda není ve skutečnosti vystavěna na hypotézách, které nelze verifikovat.

Podobně akustická studie pro objízdné trasy uvádí, že pro modelování byl použit specializovaný software a příslušná metodika, že nejistota výpočtu může být obecně

udávána v řádu ± 2,0 dB, a zejména že výpočet změn hlukové zátěže vlivem změny intenzity dopravy je proveden v referenční vzdálenosti 10 m od osy komunikace; současně však výslovně konstatuje, že v akustické studii není zohledněno vedení dopravy po provizorní komunikaci a modelován je stav, kdy je pro objížďky využita stávající síť komunikací. Tato skutečnost má z hlediska veřejného zdraví a přezkoumatelnosti zásadní význam, protože odklání část posouzení od skutečných organizačních opatření, která dokumentace sama popisuje jako součást postupu výstavby, a tím vytváří prostor pro podhodnocení expozice v reálně dotčených místech.

První samostatný okruh metodických vad se týká podkladu „Hluk ze stavební činnosti“. Tento podklad vychází z předpokladu, že stavba bude probíhat v době od 7:00 do 21:00 hodin a že hlavní stavební práce budou soustředěny do intervalu od 7:00 do 19:00 hodin. Takový předpoklad však není v dokumentaci doložen žádným konkrétním organizačním, technologickým ani smluvním podkladem. Naopak ze samotné dokumentace plyne, že v době jejího zpracování nejsou známy konkrétní typy mechanismů ani doby jejich nasazení. Je tedy zřejmé, že časový režim výstavby nepředstavuje ověřený vstup, nýbrž pracovní hypotézu, na níž je vystavěn celý závěr o přijatelnosti hluku ze stavební činnosti. Tato metodická slabina je zásadní, protože právě denní a večerní časový rozsah výstavby přímo určuje, jaká část obyvatelstva a v jakém režimu bude hlukem zatížena.

Není-li doloženo, proč byly zvoleny právě tyto časy, nelze přezkoumat správnost výsledku. Samostatnou a zcela zásadní metodickou vadou je dále skutečnost, že podklad k hluku ze stavební činnosti vůbec neřeší specifický hluk z navrženého zařízení staveniště, které má být umístěno v blízkosti plánovaného tunelu. Právě zařízení staveniště přitom v praxi představuje jeden z nejvýznamnějších zdrojů akustické zátěže při výstavbě liniových dopravních staveb, neboť zahrnuje provoz manipulačních ploch, zásobování, pohyb nákladních vozidel, provoz pomocných zařízení a často i činnosti probíhající mimo hlavní stavební frontu.

Jestliže dokumentace tento zdroj hluku ponechává mimo samostatné posouzení, nevytváří úplný obraz skutečné expozice obyvatel v období výstavby. Nejde o detail, nýbrž o strukturální metodický nedostatek, který může zásadně změnit výsledný obraz akustické zátěže v dotčeném území.

Druhý samostatný okruh metodických nedostatků se týká podkladu „Hluk na objízdných trasách“. Dokumentace zde sice uvádí, že během stavebních prací dojde k omezení a místy i k úplnému přerušení provozu na stávajících komunikacích a že jsou definovány čtyři uzávěry, avšak z podkladů není zřejmé, jaké konkrétní části stávajících komunikací budou uzavřeny, v jakém časovém sledu budou jednotlivé uzávěry realizovány, jak dlouho budou trvat a jaký bude přesný dopravní režim ve městě a v širším okolí. Schématické označení dotčených míst samo o sobě nestačí. Pokud není přezkoumatelně popsán konkrétní rozsah uzavírek a jejich harmonogram, nelze přezkoumatelně vyhodnotit ani skutečnou akustickou expozici obyvatel na objízdných trasách.

Metodický deficit této části se dále prohlubuje tím, že dokumentace neobsahuje podrobný harmonogram prací během jednotlivých uzávěr a neprovádí variantní posouzení různých režimů uzavírek. Právě to je přitom nezbytné, má-li být posouzeno, zda lze organizaci výstavby nastavit tak, aby se minimalizoval dopad hluku na obyvatele Třebíče a okolních obcí. Bez porovnání variant uzavírek z hlediska

hlukových emisí a délky jejich trvání nelze tvrdit, že dokumentace pracuje s řešením, které je z hlediska veřejného zdraví nejméně zatěžující. Dokumentace se tak omezuje na jeden neurčitý scénář, aniž by doložila, že právě tento scénář odpovídá reálnému postupu výstavby nebo že byl vybrán po srovnání méně zatěžujících alternativ.

Zcela zásadním metodickým problémem části věnované objízdným trasám je rovněž umístění deponie ornice a zařízení staveniště. Podle předložených poznámek je deponie ornice navržena v lokalitě Vltavínská, kde mají být dle územního plánu v době výstavby realizovány rodinné domy, a zařízení staveniště je navrženo v lokalitě Borovina, která je dle územního plánu určena pro bytovou výstavbu. Pokud dokumentace používá tyto plochy jako technické zázemí výstavby, aniž by reflektovala jejich budoucí obytné využití a s tím spojenou citlivost vůči hluku, je její metodika v rozporu s požadavkem posuzovat záměr ve vztahu k reálným a legitimně očekávatelným poměrům v území. Tato vada se netýká pouze územně plánovací správnosti, ale přímo i hlukového posouzení, protože určuje, kde a vůči jakým chráněným funkcím má být akustická zátěž posuzována.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací a finální technické řešení záměru, konkrétní nasazení stavební techniky a přepravní trasy, nelze vyčerpávajícím způsobem vyhodnotit hluk v etapě výstavby. Doložené hodnocení etapy výstavby lze proto chápat jako orientační podklad, který dokladuje možnost plnění hygienických limitů pro etapu výstavby.

Hluk ze stavební činnosti vychází z nařízení vlády a jsou zde určena i časová pásma a i limity. Jedná se o obvyklé stavební stroje, které budou danou stavbu realizovat. I výstavba tunelu bude realizována stavební technikou s podobnými hlukovými parametry strojů a lze tedy předpokládat obdobné závěry hlukového posouzení pro hluk ze stavební činnosti.

Pokud budou při zahájení stavebních prací v lokalitě Vltavínská existovat chráněné prostory staveb, budou muset být v etapě výstavby hodnoceny,

Zpracovatelem posudku byla podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění vyžádána doplňující informace týkající se předpokládaných uzavírek a omezení na dotčené komunikační síti, která je doložena v Příloze 1 předkládaného posudku. Přitom délka časového omezení nijak neovlivňuje prezentované výsledky.

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby, jakož i pro objízdné trasy musí být součástí další projektové přípravy, proto je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby (ZOV) po výběru zhotovitele stavby. Pro navazující projektovou přípravu jsou proto formulovány podmínky týkající se výstavby ve vztahu k minimalizaci hlukové zátěže, které zahrnují i relevantní připomínky k této problematice.

17g) Třetí samostatný okruh metodických vad se týká vlastní hlukové studie pro období provozu. Ta sice formálně pracuje s výpočtovými body, hygienickými limity a návrhem protihlukových opatření, avšak její metodická spolehlivost je oslabena hned v několika rovinách. Zaprvé není přezkoumatelně doloženo, jaké konkrétní dopravní intenzity byly do výpočtu vloženy a jak byly metodicky odvozeny. Zadruhé dokumentace sama připouští obecnou nejistotu výpočtu, avšak nijak ji nereflektuje v

situacích, kdy se výsledky pohybují v blízkosti limitních hodnot. Zatřetí klíčovou roli zde hraje správná kategorizace výpočtových bodů, protože právě od ní se odvíjí, zda bude aplikován přísnější limit pro okolí nové komunikace nebo vyšší limit pro stávající komunikace. Pokud dokumentace tuto kategorizaci neprovede přezkoumatelně, nelze přezkoumat ani samotný závěr o splnění hygienických limitů. Tím jsou vymezeny základní metodické okruhy, které je třeba dále rozvést na úrovni referenčních bodů, reprezentativnosti modelu a specifik lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, problematika RPDI jakož i modelu dopravy použitého v dokumentaci EIA již byla vypořádána v předcházejících bodech k tomu vyjádření.

Konstrukce hlukových limitů vyplývá z Přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a k volbě hlukových limitů není ani připomínk ani strany orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci vyjádření k posuzovanému záměru.

Hygienické limity jasně definuje nařízení vlády. Pro dané úseky z intenzit dopravy byl vždy vybrán jeden objekt, na kterém byla doložena změna hlukové zátěže před a po realizaci obchvatu, tedy k jaké hlukové změně zde dojde.

Nejistota hlukové studie se vždy uvádí, ale KHS sleduje vypočtené hodnoty, ne hodnoty s nejistotou.

Každopádně s ohledem na prodlevu mezi precesem posuzování vlivů na životní prostředí, zahájením stavby a zprovoznění stavby uplyne výraznější časový horizont, který nepochybně bude vyžadovat aktualizaci dopravního modelu a tím i akustické posouzení záměru pro etapu provozu. V tomto smyslu je fomulována i odpovídající podmínka do návrhu závazného stanoviska.

17h) V části věnované referenčním bodům, kategorizaci a reprezentativnosti modelu se metodické nedostatky dokumentace projevují nejzřetelněji. Hluková studie pracuje s řadou výpočtových bodů, avšak už samotná logika jejich zařazení do příslušných kategorií není ve všech případech přesvědčivá. To je přitom otázka zcela zásadní, neboť právě na kategorizaci bodu závisí, jaký hygienický limit na něj bude aplikován a zda dokumentace dospěje k závěru o splnění či nesplnění zákonných požadavků. Pokud je bod přiřazen do nesprávné kategorie, může být celý výsledek hodnocení formálně „vyhovující“, přestože při správném zatřídění by bylo nutné navrhnout další protihluková opatření nebo přepracovat samotný projekt.

Prvním zcela konkrétním problémem jsou výpočtové body 21 a 24. Podle předložených poznámek jsou tyto body v dokumentaci vedeny jako body ležící u stávajících silničních komunikací, ačkoli jsou umístěny natolik blízko posuzovanému záměru, že by měly být hodnoceny podle kritérií pro okolí nového obchvatu silnice I/23. Při takto upraveném hodnocení by se na ně vztahovaly přísnější limitní hodnoty a podle poznámek by v takovém případě bylo nutné realizovat další protihluková opatření. Tento problém se netýká pouze „jiného názoru“ na umístění bodu, ale samotné zákonnosti hodnocení. Pokud dokumentace zvolí pro bod mírnější režim jen proto, že jej zařadí mezi body u stávající komunikace, aniž by přesvědčivě odůvodnila, proč tomu tak je i po realizaci záměru, nelze závěr o souladu s hygienickými limity považovat za přezkoumatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hygienické limity jasně definuje nařízení vlády. Body 21 a 24 jsou primárně zasaženy hlukem ze stávajících komunikací a i na stávajících komunikaci leží. Tomu odpovídají i zohledněné hlukové limity.

17i) Stejný problém se týká bodů 46 a 47 v lokalitě Borovina, zejména v ulici Fibichova, která má být nově napojena na ulici Revoluční. Podle předložených poznámek jde o lokalitu, kde dojde k zásadní změně stavebního uspořádání i dopravního režimu, neboť komunikace je navržena jako obousměrná a je uvažován i provoz autobusů. Přesto mají být tyto body hodnoceny v režimu stávající komunikace. Pokud však po realizaci záměru dojde v této lokalitě ke vzniku nové nebo zásadně změněné dopravní relace, musí tomu odpovídat i kategorizace výpočtových bodů a aplikace přísnějších parametrů pro nový obchvat. Bez toho nelze doložit, že jsou zákonné hlukové limity v této lokalitě skutečně splněny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

I při změně dopravy zůstává stále status staré komunikace dle nařízení vlády a tedy hygienický limit pro staré komunikace. Každopádně k ulici Fibichova je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

17j) Dalším zásadním problémem je samotný rozsah sítě referenčních bodů. Předložené poznámky výslovně uvádějí, že hluková studie, stejně jako v předchozích fázích EIA, opomíjí některá zásadní místa v okolí záměru, která je nutné zohlednit při výpočtech. Proto je navrženo doplnění nové sady bodů X1 až X17. Nejde o nahodilý seznam, ale o soubor lokalit, v jejichž blízkosti se nacházejí volnočasová zařízení, dětské hřiště, zahrádkářské kolonie, nové nebo plánované rodinné a bytové domy, azylový dům i plánované nové zdravotnické zařízení. Právě tato místa představují citlivé receptory, které mají být z hlediska hluku samostatně posouzeny. Pokud je dokumentace do modelu nezahrnuje, nelze tvrdit, že hodnotí skutečně nejvíce exponovaná místa v území.

Význam bodů X1 až X17 je nutno vnímat i ve vazbě na hlukové příčné řezy. Předložené poznámky výslovně uvádějí, že hluková studie pracuje pouze se třemi příčnými řezy, což je vzhledem k rozsahu záměru a rozmanitosti zasažených lokalit nedostatečné. Proto je navrhováno rozšíření příčných řezů nejméně o lokality X1, X6, X8, X9, X11, X13, X14, X16 a X17. Tato výtka je metodicky významná, neboť právě příčné řezy umožňují zachytit šíření hluku v konkrétních morfologických a urbanistických poměrech. Pokud dokumentace zůstává jen u omezeného počtu řezů, nevytváří dostatečný podklad pro posouzení zasažených lokalit v celé šíři.

Grafické vyznačení navrhovaných referenčních bodů X1–X17

Bod X1 – mezi staničením 1.3 a 1.4, jižní strana v blízkosti volnočasového zařízení Dům dětí a mládeže.

Bod X2 – u staničení 1.4, jižní strana silniční komunikace v blízkosti dětského hřiště

Bod X3 – u staničení 1.9, jižní strana silniční komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie

Bod X4 – u staničení 2.2, jižní strana silniční komunikace v blízkosti zahrádkářských kolonií

Bod X5 – u staničení 2.2, severní strana stranách silniční komunikace v blízkosti zahrádkářských kolonií

Bod X6 – u staničení 2.5, na jižní straně silniční komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie

Bod X7 – u staničení 2.7, na jižní straně silniční komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie

Bod X8 – u staničení 2.7, na severní straně silniční komunikace v blízkosti nových rodinných domů

Bod X9 – mezi staničením 2.8 a 2.9, na severní straně silniční komunikace v blízkosti plánovaného nového zdravotnického zařízení

Bod X10 – u staničení 3.0, na jižní straně silniční komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie

Bod X11 – u staničení 3.0, na severní straně silniční komunikace v blízkosti plánovaných rodinných domů dle Územního plánu Třebíč

Bod X12 – u staničení 3.2, na jižní straně silniční komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie

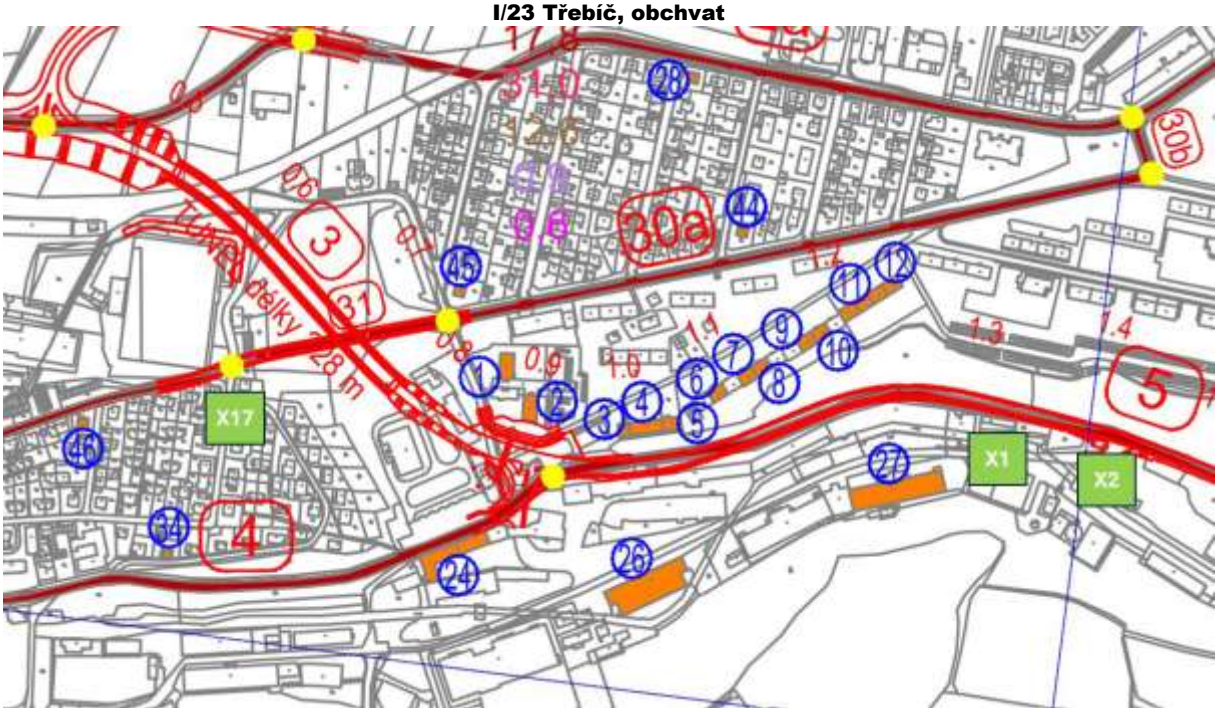
Bod X13 – u staničení 3.2, na severní straně silniční komunikace v blízkosti plánovaných rodinných domů dle Územního plánu Třebíč

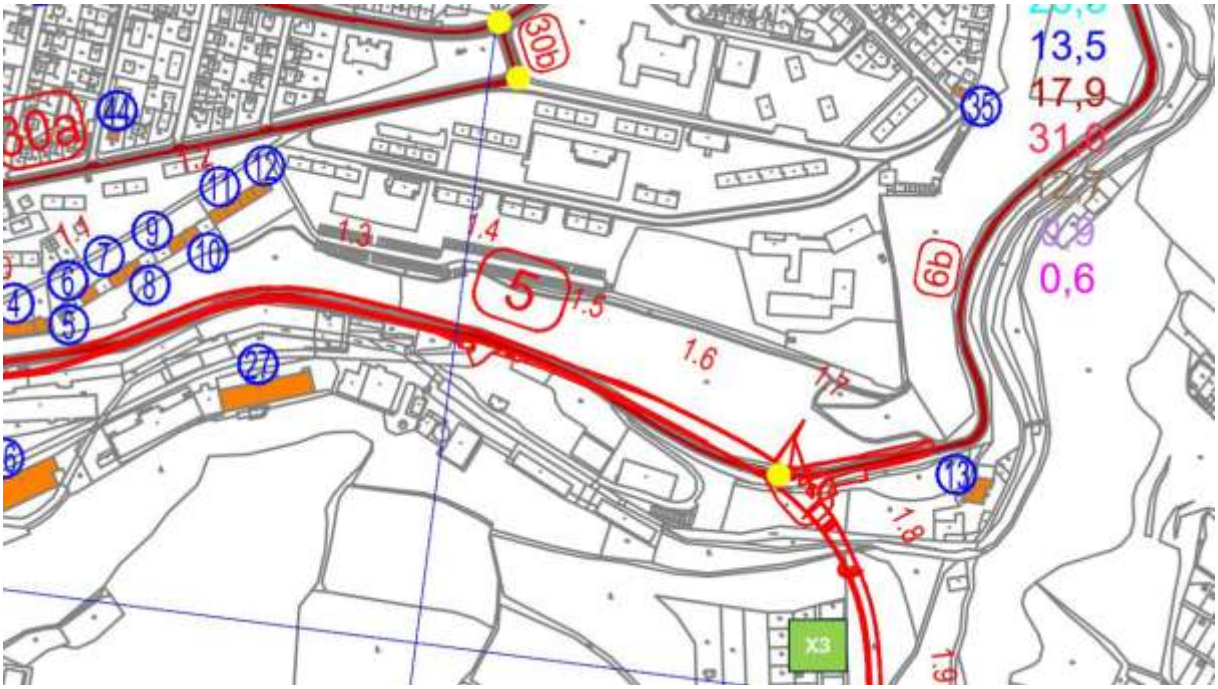
Bod X14 – u staniční 5.6 na jižní straně v ulici Modřínová (nad referenčními body 18, 19 a 20), na severní straně silniční komunikace v lokalitě nových bytových domů

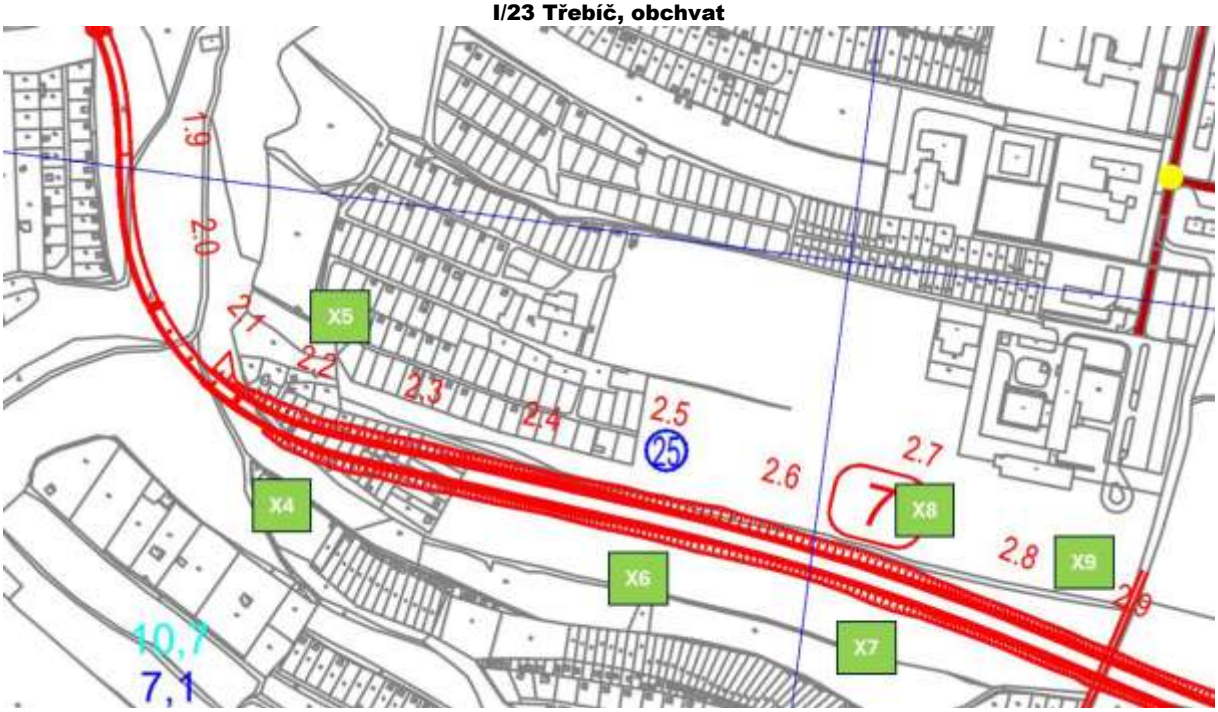
Bod X15 – u staniční 5.6 na jižní straně v ulici Modřínová (nad referenčními body 18, 19 a 20), na severní straně silniční komunikace v lokalitě nových bytových domů

Bod X16 – u staniční 5.6 na jižní straně v ulici Modřínová (nad referenčními body 18, 19 a 20), na severní straně silniční komunikace v lokalitě nových bytových domů

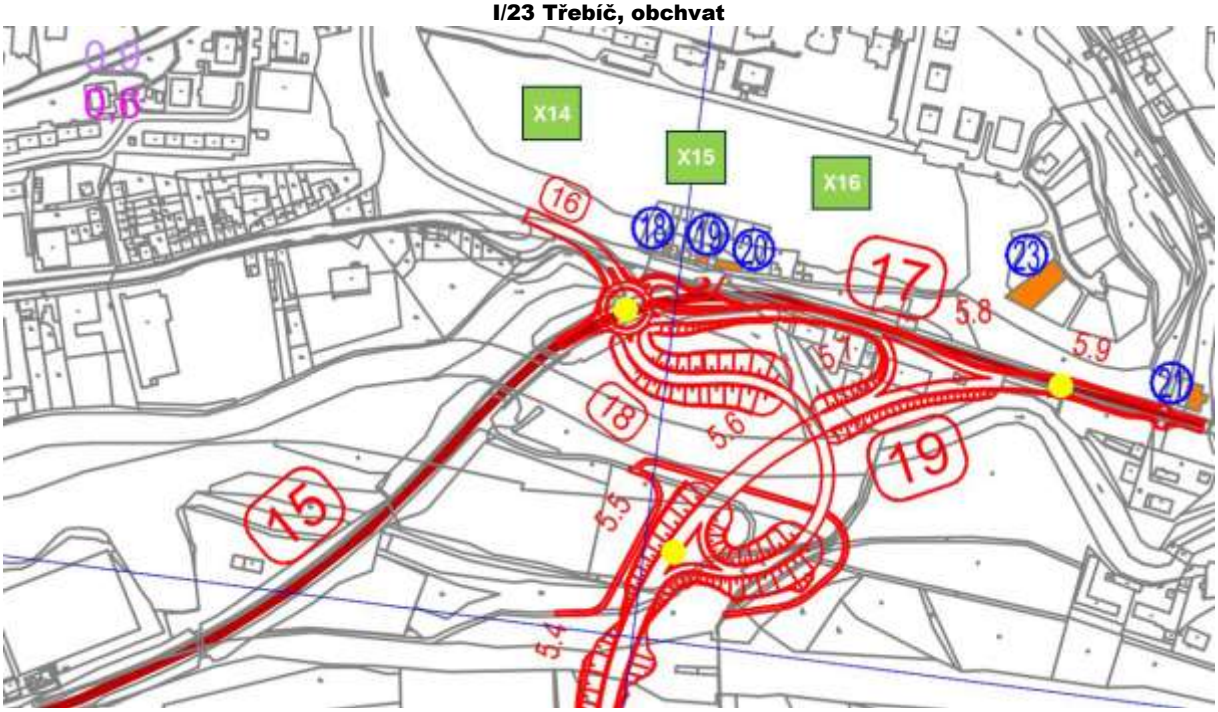
Bod X17 – u staničení 0.8 na západní straně v ulici Fibichova


30a
30b
5
4
X17
X1
X2


30a
30b
5
6b
X3
13,5
17,9
0,6


1.9
2.0
2.1
2.2
2.3
2.4
2.5
25
2.6
2.7
7
2.8
2.9
X4
X5
X6
X7
X8
X9
10,7
7,1

28
22
16
17
14
15
9
11
10
8a
X10
X11
X12
X13
3.1
3.2
3.3
3.4
17,4
10,7
16,8
29,0



Stanovisko zpracovatele posudku:

K výše uvedeným bodům lze uvést nejdříve následující skutečnosti:

1) *Ke způsobu vyhodnocení akustické situace orgán ochrany veřejného zdraví nevznesl žádné připomínky.*
2) *Orgán ochrany veřejného zdraví tedy postupoval v souladu s Metodickým pokynem pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ, kterým hlavní hygienička přikazuje vykonávat postup orgánů ochrany veřejného zdraví v předmětné věci.*

V tomto Metodickém pokynu se mimo jiné uvádí: „ Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.

Podle zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále i „katastr nemovitostí“), se evidují mimo jiné i pozemky, které se člení podle druhů na ornou půdu, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, trvalé travní porosty (dále i „zemědělské pozemky“), lesní pozemky, vodní plochy, zastavěné plochy a nádvoří a ostatní plochy.

Zákon č. 258/2000 Sb. výslovně vylučuje zemědělské pozemky (tedy i zahrady, zeleň, ornou půdu aj.), pokud jsou takto zapsány v katastru nemovitostí, z definičního vymezení chráněných prostor, a v případě, že jsou k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce využívány, nelze je pouze z titulu jejich užívání z hlediska orgánu ochrany veřejného zdraví (dále i „OOVZ“) dozorovat (chránit před hlukem). Tento znak užívání pozemku je možné vztahovat pouze k těm pozemkům, které nejsou z ochrany před hlukem zákonem již primárně vyloučeny, tedy např. ostatní plochy, jsou-li užívány podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. Tudíž, ač na některých pozemcích dochází

k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce, ale nejsou-li k těmto účelům evidovány v katastru nemovitostí, nelze pro ně uplatnit hygienický limit a posuzovat je dle zákona č. 258/2000 Sb.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Za funkčně obdobnou stavbu se považují zařízení sloužící k dlouhodobému ubytování dětí, mládeže a seniorů (citlivé skupiny), např. dětské domovy, internáty, vysokoškolské koleje, domy s pečovatelskou službou, domovy důchodců, hospice a podobná zařízení.

Za funkčně obdobnou stavbu se nepovažují stavby ubytovacích zařízení dle přílohy vyhlášky č. 357/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální vyhláška), ve znění pozdějších předpisů, tj. hotely, motely, penziony, turistické ubytovny, kempy a skupiny chat-bungalovů, kulturní nebo památkové objekty využívané pro přechodné ubytování apod. V této věci se obdobně vyjadřuje i Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí ze dne 25. 10. 2023, č. j. MZDR 28960/2023-2/OVZ, uveřejněný ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví ČR, částka 14, ročník 2023 (část 3, kap. 3.4, bod 48, pozn. 51).

Nutno též poznamenat, že chráněným venkovním prostorem staveb nejsou balkony, terasy a lodžie staveb pro bydlení, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Hygienické limity se nevztahují ani na venkovní prostor 2 m okolo staveb pro individuální rekreaci. Tyto stavby nejsou určeny pro dlouhodobý pobyt, jako je tomu u staveb bytových nebo rodinných domů, ani nejde o obdobu účelu školní výchovy, zdravotního a sociálního účelu. Nelze je tedy považovat za stavbu funkčně obdobnou.

Pokud jsou stavby pro individuální rekreaci situovány na zemědělském pozemku (takto zapsaném v katastru nemovitostí) a dle územního plánu na ploše pro rekreaci, nelze

z titulu užívání této plochy k rekreaci pozemek považovat za chráněný venkovní prostor.

Zvýše uvedeného vyplývá, že jsou-li stavby pro individuální rekreaci umístěny na zemědělském pozemku, nechrání se před hlukem ani uvedený prostor (zemědělský pozemek), ani prostor 2 m okolo předmětných staveb.

V neposlední řadě je nutno připomenout, že pokud se umisťuje do území nový zdroj hluku (definovaný § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.), nelze ho vyhodnocovat k budoucím chráněným prostorům, ale je třeba vycházet ze současného stavu, tedy dle evidence v katastru nemovitostí a toho, kdo do území vstupuje jako první. Provozovatel zdroje hluku, který vstupuje do území jako první, nenese odpovědnost za případnou budoucí chráněnou zástavbu, která vstoupila do území jako druhá (viz Společný metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva pro místní rozvoj pro postup OOVZ a stavebních úřadů při dodržování ustanovení § 77 zákona č. 258/2000 Sb. ve vazbě na zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů ze dne 23. 5. 2024, č. j. MZDR 3893/20241/OVZ).

Z výše uvedeného Metodického pokynu tedy vyplývají následující skutečnosti:

- *u výpočtových bodů plánovaných staveb se musí postupovat podle §77 zákona č.258/2000 Sb.*
- *bod X2 – u staničení 1.4, jižní strana silniční komunikace v blízkosti dětského hřiště - zákon nechrání dětské hřiště před nadlimitním hlukem*
- *bod X8 – u staničení 2.7, na severní straně silniční komunikace v blízkosti nových rodinných domů – v dané lokalitě byly v hlukové studii doloženy předpokládané výstavby RD, doložené isofony nezasahují k jejich chráněným bodům (tedy 2 m před fasádu), je tedy doloženo splnění hygienických limitů. Je doloženo splněním hygienického limitu u výpočtového body č. 25, tedy objekt nejbližší v dané lokalitě k obchvatu.*
- *bod X9 – mezi staničením 2.8 a 2.9, na severní straně silniční komunikace v blízkosti plánovaného nového zdravotnického zařízení – hlukové isolinie nedosahují k dané lokalitě, hygienické limity budou splněny. V akruálním stavu není ovšem určeno, zda se opravdu bude jednat o chráněný objekt*
- *bod X17 – staničení 0,8 - západní strana ulice Fibichova – komunikace Fibichova je v akustické studii posouzena; každopádně v příslušné kapitole posudku je tato komunikace podrobněji komentována*
- *bod X1 – mezi staničením 1.3 a 1.4, jižní strana v blízkosti volnočasového zařízení Dům dětí a mládeže – dle názoru zpracovatele posudku tento objekt představuje stavbu pro školní výchovu a vzdělávání a měla by mu být věnována v rámci aktualizované hlukové studie pozornost*
- *výpočtové body v prostoru zahrádkářských kolonií nejsou chráněným venkovním prostorem, respektive chráněným venkovním prostorem staveb, tudíž se na ně dle uvedeného Metodického pokynu nevztahuje*

V rámci posudku byla provedena namátková kontrola některých objektů v zahrádkářské kolonii, na které bylo upozorňováno v obdržených vyjádření. Dle aktuálního výpisu z katastru nemovitostí se na těchto pozemcích nacházejí:

- *například stavba pro rodinnou rekreaci s evidenčním číslem (st.6068)*
- *například stavba pro rodinou rekreaci bez evidenčního čísla (st.7513)*
- *například objekt k bydlení bez čísla popisného a bez evidenčního čísla – počet bytů nevyplněn, počet vchodů 0 (st. 5065)*
- *například rodinný dům Horka – domky č.p. 893 (st. 2390)*

Dle názoru zpracovatele posudku není náplní posudku zkoumat výskyt staveb v kategorii „rodinný dům“ realizovaných v ploše územním plánem určených jako „Plochy rekreace – zahrádkářská kolonie“, ani studovat, jak se v plochách územním plánem určených pro rekreaci mohou vyskytovat i objekty v kategorii „rodinný dům“.

Proto je posudkem doporučeno v rámci navazující projektové přípravy prověřit stavební objekty v dosahu předpokládané hlukové zátěže na příslušném stavebním úřadu a identifikovat objekty zkolaudované jako „rodinný dům“ pro případnou legislativně zdůvodněnou ochranu těchto objektů.

Následně je na základě výše citovaného Metodického pokynu a reálného stavu identifikovaného v zahrádkářské kolonii je v příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci aktualizované hlukové studie konzultovat s KHS kraje Vysočina výklad Metodického pokynu pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o

ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ ve vztahu k identifikovaným objektům rodinných domů v částech zahrádkářských kolonií potenciálně dotčených hlukovu zátěží realizací stavby I/23; v dalším postupovat dle rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví.

17k) Další samostatnou metodickou výtkou je návrh protihlukových stěn. Dokumentace uvádí, že některé stěny jsou navrženy jako odrazivé a jiné jako pohltivé, avšak z podkladů není zřejmé, proč byly v konkrétních místech zvoleny právě jednotlivé typy konstrukcí. Chybí přezkoumatelné akustické a prostorové odůvodnění tohoto rozlišení. Taková nejasnost přitom není zanedbatelná, protože účinnost protihlukového opatření závisí právě na tom, zda je zvolen odpovídající typ stěny s ohledem na charakter okolní zástavby, konfiguraci terénu a možnost odrazů zvuku. Bez přesvědčivého odůvodnění nelze přezkoumat ani závěr, že navržená opatření postačují k dosažení souladu s hygienickými limity.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových stěn standardně odpovídá charakteru posuzované komunikace a jejich návrh reaguje na šíření hluku od zdroje při zohlednění konfigurace terénu a výpočtovým bodům, ke kterým je šíření hluku posuzováno.

Návrh odrazivosti a pohltivosti pro protihlukové stěny vychází vždy z dané lokality, zda se na protější straně PHS nacházení chráněné objekty, tak se použije pohltivá PHS, aby se eliminovala odrazivost hluku od daných PHS. Pokud je za PHS provozovaná komunikace, kde by docházelo k odrazům na přilehlé chráněné objekty, tak se použije oboustranně pohltivá PHS. Pokud se ovšem v blízkosti, kam zasahuje nadlimitní hluk, nevyskytují chráněné objekty stačí použít odrazivou PHS. Parametry pro dané PHS (pohltivost a odrazivost) se vkládá do výpočtového modelu a hluková studie s nimi takto počítá.

Každopádně s ohledem na požadavek aktualizace hlukového posouzení pro etapu provozu je v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska formulováni požadavek na upřesnění akustických vlastností navrhovaných protihlukových stěn. Nelze předpokládat, že by návrh protihlukových stěn tak, jak je dosud navrhován neměl plit funkci, kvůli které jsou navrhovány. Každopádně v návrhu závazného stanoviska je dále formulována podmínka související s monitoringem hluku pro ověření teoretického výpočtu hlukového posouzení.

17l) Vedle metodických nedostatků identifikovaných v předchozích podkapitolách je pro posouzení hlukových vlivů zásadní rovněž otázka, zda použitý model odpovídá skutečným podmínkám šíření hluku v konkrétním území a zda do něj byly promítnuty skutečné i legitimně očekávatelné citlivé receptory. Dokumentace EIA pracuje s obecnými výpočetními postupy a standardizovanými vstupy, avšak pouze omezeně zohledňuje specifika lokality, která mohou mít na výslednou hladinu hluku a jeho dopady na veřejné zdraví zásadní vliv. V urbanizovaném území Třebíče přitom nejde jen o technický problém modelu, ale o otázku, zda je skutečně zachyceno to, kde lidé bydlí, kde se pohybují, kde se mají rozvíjet nové obytné a zdravotnické funkce a kde budou po dobu výstavby i provozu reálně vystaveni hluku.

Záměr prochází územím s výrazně heterogenními charakteristikami, zahrnujícími jak otevřenou krajinu, tak hustě zastavěné oblasti, údolní polohy a lokality s uzavřeným

reliéfem. Dokumentace sama v jiných částech uvádí existenci údolních lokalit, mostních konstrukcí, zářezů a tunelového vedení trasy. Tyto prvky však mají zásadní vliv na šíření hluku. Údolní a uzavřené morfologické celky mohou fungovat jako akustické koridory, v nichž dochází k šíření hluku na větší vzdálenosti, než odpovídá standardním modelovým předpokladům. V takových případech může docházet k odchylkám mezi modelovanou a reálnou expozicí, zejména v noční době, kdy se mění atmosférické podmínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výpočtový model je modelován ve 3D, je zde tedy terén ve skutečném stavu a nejedná se o rovinnou problematiku. Osa komunikace je též ve 3D. Vlastní výpočet je prováděn v moderním a technologicky vyspělém software, kde je například veškerý povrch terénu uvažován jako odrazivý. Což ve skutečnosti není úplně reálné, v terénu se nacházejí lesy, louky, pole, atd. a tyto plochy do značné míry pohlcují energii hluku. Tedy výpočetní model je položen na stranu bezpečnou a je zde tedy již do výpočtu vložena další rezerva.

17m) V zastavěných částech města, zejména v lokalitách jako Borovina a v okolí ulic, kde dochází k přeskupení dopravních toků, je dále nutné počítat s efektem uličního kaňonu, kde dochází k vícenásobným odrazům hluku mezi fasádami budov. Dokumentace však explicitně pracuje s dopadající hladinou bez odrazu od fasády, což znamená, že výsledná hodnota nemusí odpovídat skutečné hlukové expozici obyvatel ve vnitřním prostoru zástavby, kde dochází ke kumulaci odražené energie. To je významné právě tam, kde dokumentace pracuje s hodnotami blízkými limitům nebo dovozuje splnění limitu až po realizaci opatření. V takových lokalitách je přitom třeba přihlížet nejen k modelované hladině hluku na fasádě, ale i k reálnému způsobu užívání prostoru, hustotě zástavby a možnosti zesílení akustického účinku odrazy mezi objekty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Použitý software pracuje s odrazem od okolních budov. Česká legislativa a nařízení vlády chce ovšem pro posouzení splnění limitu v hlukových studií doložit je dopadající hluk na chráněnou fasádu. Vlastní výpočet zobrazených barevných izolinií je výpočetně zobrazen s odrazy energie hluku od přilehlých objektů.

17n) Záměr zahrnuje rovněž významné liniové zdroje hluku vedené v zářezech, na mostních objektech i v tunelu. Dokumentace sice uvádí, že vedení části trasy v tunelu snižuje šíření hluku, avšak současně z toho vyplývá, že na výjezdech z tunelu a v místech přechodu mezi zářezem a otevřeným terénem může docházet k lokálním koncentracím hluku a ke změnám směru jeho šíření. Tyto specifické situace však nejsou v dokumentaci explicitně rozebrány z hlediska jejich dopadu na nejbližší obytné objekty a další citlivé receptory. V území s takto proměnlivou morfologií přitom nelze bez dalšího předpokládat, že standardní model postihne všechny lokální akustické efekty v potřebné míře.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nejedná se o standartní model, ale 3D model dané lokality. Uvedený software pracuje s 3D modelem terénu a i s mostními objekty a s daným tunelovým portálem, kde se přímo do výpočtu u daného software udávají rozměry a typ tunelového portálu.

17o) Zcela zásadní je rovněž otázka skutečné expoziční doby a charakteru zatížení obyvatelstva. Dokumentace v části věnované objízdným trasám uvádí, že zvýšený hluk je třeba posuzovat jako krátkodobý a že legislativa primárně řeší dlouhodobou expozici. Tento přístup však neodpovídá plně realitě urbanizovaného prostředí, kde i krátkodobé, avšak intenzivní nebo opakované hlukové zatížení může mít významné dopady na kvalitu života, spánek a psychickou pohodu obyvatel. Dokumentace přitom neobsahuje přezkoumatelné časové vymezení jednotlivých etap, délky zatížení ani frekvence hlučných činností, a tím neumožňuje objektivně posoudit reálnou míru expozice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace reflektuje nařízení vlády a zákon, který se zaobírá dlouhodobým působením hluku na objekty určené k dlouhodobému pobytu. Z hlediska vyhodnocení akustické situace je tedy rozhodující v souladu s legislativou v oblasti ochrany veřejného to, zdali jsou nebo nejsou plněny hygienické limity. Proto veškeré podmínky formulované v návrhu závazného stanoviska směřují k dokladování plnění hlukových limitů v souvislosti s časovým horizontem stavebních prací, respektive uvedením záměru do provozu, a to jak pro výstavbu, objízdné trasy v etapě výstavby a pro provoz.

Zákonná úroveň ochrany zdraví obyvatel před nepříznivými vlivy hluku a imisí škodlivin v ovzduší je stanovena platnými hlukovými a imisními limity.

17p) Zvláštní význam má v tomto směru i skutečnost, že dokumentace zohledňuje objekty polikliniky na ulici Vltavínská, avšak podle předložených poznámek opomíjí budoucí záměr nového zdravotnického zařízení, které má vzniknout jižně od autobusového obratiště v této lokalitě. Pokud je v území plánován nový citlivý receptor tohoto typu, nelze považovat hlukové hodnocení za úplné, jestliže s tímto budoucím zařízením nepracuje. Zvlášť významné je to proto, že právě pro zdravotnická zařízení se uplatňují specifické hygienické požadavky a jejich ochrana před hlukem má vyšší význam z hlediska veřejného zdraví. Opomenutí tohoto záměru proto představuje nejen vadu reprezentativnosti modelu, ale i vadu materiální úplnosti posouzení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hygienický limit podle § 30 a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se vztahuje na chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, které musí reálně existovat. Dokud v dané ploše nestojí stavba pro bydlení nebo jiný chráněný objekt, limit se tam formálně neuplatňuje.

Otázka dodržení limitu v těchto bodech se stane relevantní až v okamžiku, kdy bude v ploše územní rezervy povolena konkrétní stavba chráněného charakteru. V tu chvíli by limit musel být dodržen a byla by to povinnost stavebníka a provozovatele záměru v součinnosti (nové stavby v hlukově zatíženém území a existující provoz).

Tedy při realizaci následující výstavby by měl daný stavebník zohlednit hlukovou situaci a stavět mimo lokalitu s nadlimitním hlukem, případně by se sám měl chránit na vlastní náklady před tímto nadlimitním hlukem. Pro obec a územní plánování to znamená, že při povolování konkrétních staveb by bylo nutné ověřit měřením, zda je limit v daném místě dodržen, případně aplikovat protihluková opatření na straně stavby (dispoziční řešení, orientace oken, stínění).

17q) Dalším významným aspektem je skutečnost, že dokumentace pracuje s modelovými výpočty založenými na ročních průměrných intenzitách dopravy (RPDI), což znamená, že krátkodobé špičky (např. dopravní špičky nebo extrémní zatížení v určitých dnech) nejsou explicitně zohledněny. Přitom právě tyto špičkové situace mohou být z hlediska hlukového zatížení a jeho zdravotních dopadů nejvýznamnější, zejména pokud se překrývají s noční dobou nebo s obdobím zvýšené citlivosti obyvatel (např. víkendy, noční klid).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 17b) tohoto vyjádření.

17r) Čtvrtá rovina nepřezkoumatelnosti navazuje na kapitolu D: dokumentace variantně hodnotí v podstatě pouze aktivní a nulovou variantu, aniž by v rámci EIA provedla srovnatelné prověření koncepčně odlišných alternativ, které mohou zásadně měnit rozložení hlukové zátěže a tím i dopady na veřejné zdraví. Bez takového srovnatelného variantního prověření nelze přezkoumat proporcionalitu zásahu do obytného prostředí a nelze ověřit, zda zvolená varianta představuje řešení s nejmenšími negativními dopady ve vztahu k reálně existujícím alternativám.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o požadavek akustického posouzení jiných navržených variant. Tento požadavek s odkazem na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly není posudkem akceptován.

17s) Námitky

- Nepřezkoumatelnost hlukového hodnocení v důsledku nepřezkoumatelných dopravních vstupů
- Nedoloženost časového režimu výstavby a opomenutí hluku ze zařízení staveniště
- Nepřezkoumatelná kategorizace výpočtových bodů a nesprávná aplikace hygienických limitů
- Nedostatečná reprezentativnost sítě referenčních bodů a opomenutí citlivých receptorů
- Metodicky neúplné posouzení hluku na objízdných trasách
- Nepřijatelné umístění deponií a zařízení staveniště v plochách určených k bydlení
- Neprokázaná účinnost a přezkoumatelnost navržených protihlukových opatření
- Nedostatečné hlukové příčné řezy a neodůvodněnost návrhu protihlukových stěn
- Nedostatečné zohlednění skutečných expozičních podmínek v urbanizovaném a morfologicky složitém území
- Opomenutí nového zdravotnického zařízení a dalších budoucích citlivých receptorů
- Nepřezkoumatelnost navazujícího hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku bylo v předcházející části tohoto vyjádření týkajícího se problematiky hlukové zátěže provedeno relevantní vypořádání a uvedeny odpovídající komentáře.

17t) G) Imise a kvalita ovzduší

V kontextu tohoto podání je nezbytné výslovně zdůraznit návaznost této kapitoly na kapitoly C, D F vyjádření. Kapitola C prokázala, že vstupní dopravní údaje v dokumentaci EIA 3 nejsou přezkoumatelně doloženy, vykazují metodické nesoulady a nevysvětlené rozpory a nelze ověřit, jaké konkrétní dopravní intenzity byly fakticky vloženy jako vstup do navazujících výpočtů. Kapitola D současně prokázala, že dokumentace neobsahuje plnohodnotné variantní posouzení koncepčně odlišných řešení, a neumožňuje tak přezkoumat proporcionalitu zásahu a minimalizaci dopadů, včetně dopadů imisních. Kapitola F pak ukázala, že modelové posouzení hluku – jako další klíčová složka expozice obyvatel – trpí obdobnými systémovými vadami, zejména ve vztahu k přezkoumatelnosti vstupních dopravních údajů a reprezentativnosti sítě referenčních bodů.

Za tohoto stavu nelze rozptylovou studii ani její závěry o imisním zatížení posuzovat izolovaně, neboť rozptylový model je koncepčně a datově závislý na stejných vstupních dopravních údajích, na nichž stojí hlukový model i zdravotní hodnocení. Pokud tedy dokumentace v části dopravních intenzit nevytváří přezkoumatelný řetězec vstupů, nemůže tento řetězec vzniknout ani v části rozptylové.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému bodu lze odkázat na vypořádání pod body 17b) a 17c) této kapitoly.

17u) Metodika výpočtů

Další samostatný metodický problém spočívá v tom, že dokumentace rozptylové studie neodůvodňuje volbu použité metodiky a neuvádí alternativní postupy, což znemožňuje posoudit, zda byla zvolena metodika odpovídající charakteru území a povaze posuzovaného zdroje, a zda použité postupy nejsou z hlediska výsledků systematicky zkreslující. Tento deficit není pouze akademickou výtkou, ale přímo ovlivňuje možnost správního přezkumu, neboť bez srozumitelného a ověřitelného popisu metodiky nelze ověřit správnost výpočtových hodnot.

Zásadním metodickým nedostatkem je rovněž časový rámec posouzení. Rozptylová studie hodnotí záměr pouze pro roky 2030 a 2050, přičemž v rámci dokumentace se vyskytuje požadavek na sjednocení časových horizontů i s dalšími částmi dokumentace a na doplnění průběžného efektu v mezilehlých letech; současně je namítána nevhodnost volby roku 2030 s ohledem na reálný harmonogram zprovoznění záměru, a požadováno posouzení v logicky navazujících letech odpovídajících skutečnému uvedení do provozu a dalším výhledům.

Pro posouzení imisního zatížení je rozhodující, zda rozptylový model odpovídá reálným expozičním podmínkám v dotčeném území. V urbanizovaném a morfologicky členitém prostředí, jaké představuje území Třebíče, nelze bez dalšího vycházet z toho, že standardní modelové posouzení bez cíleného testování reprezentativnosti referenčních bodů zachytí všechna lokální maxima expozice obyvatel. Nedostatečná reprezentativnost sítě výpočtových bodů vede k tomu, že modelové výstupy nejsou způsobilé vystihnout skutečnou expozici obyvatel v reálných expozičních podmínkách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozptylová studie uvádí, že k predikci imisních koncentrací příspěvků hlavních škodlivin v ovzduší, emitovaných automobilovým provozem na posuzované stavbě, je použit modelový výpočet dle metodiky SYMOS'97. Pro bilance emisí z dopravy potom program MEFA.

Emisní model MEFA 06/MEFA 13 je profesionální verze emisního modelu MEFA. Obsahuje v sobě všechny emisní faktory metodiky MEFA, avšak oproti volně šiřitelné verzi má podstatně širší praktické uplatnění. V roce 2012 byla za finanční podpory Technologické agentury ČR v rámci projektu č. TA01020491 „Vývoj aplikačního prostředí pro implementaci aktualizace metodiky MEFA" dokončena zásadní aktualizace modelu MEFA 06. Nový model tak oproti předcházející verzi pokrývá podstatně větší spektrum zdrojů emisí, rozšířen byl i počet modelovaných znečišťujících látek a rozsah zahrnutého vozového parku.

Model SYMOS'97 je gaussovský rozptylový model uvedený v české legislativě (Vyhláška č. 330/2012 Sb.) jako jeden z referenčních modelů pro hodnocení kvality ovzduší. Jedná se tedy o jeden z referenčních modelů pro zpracování rozptylových studií podle § 11 odst. 9 zákona.

Vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži je řešeno v souladu s dopravně inženýrskými podklady pro výchozí stav a pro horizonty let 2030 a 2050. Hodnocení jiných „mezilehlých let" nelze považovat za relevantní a u obdobných vyhodnocení liniových staveb se neprovádí.

Program SYMOS'97 používá údaje o terénu, které je možno získat nejsnadněji prostřednictvím exportu dat z prostředí GIS. Metodika SYMOS'97 „zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou". Topograficky posuzovaná lokalita není vysokohorský terén s výraznými úzkými údolími, kde by recirkulační proudění bylo dominantním jevem; jde o mírně zvlněný terén, pro který je použití gaussovského modelu SYMOS'97 s korekcemi na vertikální členitost terénu metodicky adekvátní.

Odpovídající podmínky pro navazující projektovou přípravu z hlediska vyhodnocení vlivů na imisní situaci jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska.

17v) Rozptylová studie pracuje s definovanou sítí referenčních bodů, které jsou popsány jako body v bezprostřední blízkosti obytných objektů, přičemž v posouzení je uvedeno, že bylo navrženo umístění 47 referenčních bodů. Z tohoto formálního vymezení však ještě nevyplývá, že síť bodů je skutečně reprezentativní ve vztahu ke všem relevantním a citlivým receptorům v území, včetně míst, kde se nachází volnočasová zařízení, dětská infrastruktura, zahrádkářské kolonie, plánované obytné plochy a plánovaná zdravotnická zařízení. Právě tato místa mají z hlediska expozice obyvatel specifický význam, neboť se zde buď dlouhodobě zdržují citlivé skupiny obyvatel, nebo se jedná o legitimně očekávatelné budoucí chráněné funkce v území.

V této souvislosti spolek předkládá grafický podklad, jehož účelem je názorně doložit, že rozptylový model nepostihuje celou škálu relevantních expozičních lokalit, a že je nezbytné doplnit síť referenčních bodů o další body X1 až X17 v konkrétních místech, kde se vyskytují nebo mají vyskytovat citlivé receptory.

Při hodnocení reprezentativnosti sítě bodů je zásadní, že dokumentace rozptylové studie již ve své metodické rovině uvádí, že posuzuje variantu 0 a variantu A, avšak v

realitě jde o porovnání současného stavu a jediného navrženého řešení, nikoli o skutečné posouzení záměru ve více koncepčně odlišných variantách. Tento deficit se pak promítá i do volby referenčních bodů, protože síť bodů je vázána k jediné aktivní variantě a neumožňuje posoudit, zda jiné koncepční řešení by nezměnilo prostorové rozložení expozice obyvatel.

Zcela zásadní částí rozptylového posouzení je dále modelování tunelového úseku. Dokumentace pracuje s hypotézou, že škodliviny produkované za provozu vozidel uvnitř tunelu jsou odváděny rovným dílem v místech horní hrany každého tunelového portálu, aniž by tento předpoklad byl přezkoumatelně prokázán. Současně je namítáno, že není prokázáno ani to, že bude docházet k přirozenému odvětrávání tunelu, přičemž v případě chybnosti hypotézy může docházet k hromadění emisí v dolní části tunelu v údolní poloze a k potřebě nuceného větrání s odlišnými technickými dopady. Pokud není tento mechanismus přezkoumatelně doložen, pak nelze považovat za přezkoumatelné ani rozložení imisního příspěvku v okolí portálů ani závěry o „zanedbatelnosti“ vlivu tunelu na referenčních bodech v jeho okolí.

Další vadou je skutečnost, že tunel je uváděn jako atypický z hlediska parametrů (zejména průjezdné výšky), přičemž není doloženo, že pro takový tunel lze použít stejná kritéria a postupy jako u standardních tunelových staveb. I tato okolnost zvyšuje požadavek na odůvodnění modelových předpokladů, neboť bez něj je modelové posouzení v tunelové části nepřezkoumatelné.

Dokumentace rozptylové studie dospívá k závěrům o tom, že imisní příspěvky škodlivin na žádném ze zvolených referenčních bodů nedosahují hodnot imisních limitů a že změny imisních příspěvků v souvislosti s realizací stavby jsou „zanedbatelné“, přičemž u některých bodů mají být dokonce „pozitivní“. Takové závěry však nelze akceptovat bez dalšího, protože nejsou posouzeny ve vztahu ke skutečné expozici obyvatel, ale pouze ve vztahu k modelovým výstupům založeným na nepřezkoumatelných vstupních dopravních údajích a na síti referenčních bodů, jejíž reprezentativnost je sporná.

Zvlášť závažná je v této souvislosti námitka namířená proti tvrzení o „zanedbatelných až pozitivních“ změnách imisních příspěvků. Pokud v okolí tunelu dochází ke zvýšení dopravních intenzit a k přivedení dalších vozidel, nelze bez přesvědčivého a přezkoumatelného vysvětlení tvrdit, že imisní příspěvek může klesat, případně že může docházet k „pozitivním“ změnám. Tento závěr je zpochybněn jako věcně nereálný a je požadováno jeho přezkoumatelné odůvodnění zejména ve vztahu k referenčním bodům v okolí tunelu.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Jak je znázorněno v tabulce č. 3 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné.

Navíc zde lze předpokládat významnou nejistotu ve smyslu podhodnocení skutečné úrovně expozice obyvatel při výpočtu imisního příspěvku v území ohraničeném souvislou zástavbou, kterou nelze na rozdíl od hluku jednoduše ověřit a kvantifikovat měřením.

Nepatrné rozdíly celkové imisní expozice, dané v případě záměru obchvatu Třebíče imisním příspěvkem dopravy v hodnocených variantách, jsou hluboce pod citlivostí

používaných vztahů expozice a účinku pro kvantitativní hodnocení rizika znečištění ovzduší jednotlivých škodlivin, odvozených statistickou meta-analýzou výsledků epidemiologických studií.

Jak je uvedeno na str. 31 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, kvantifikace zdravotních rizik pro nízkou úroveň expozice danou vypočteným příspěvkem z hodnocené dopravy proto nemůže poskytnout validní a prokazatelné výsledky, neboť jsou vysoce převýšeny nejistotou metod hodnocení i výchozích podkladů.

Obsahem hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší bylo proto především současné imisní pozadí města Třebíč dle údajů ČHMÚ a zákonem stanovená úroveň ochrany zdraví, daná platnými imisními limity.

Výpočet byl sice provedený i pro průměrný imisní příspěvek ve 47 výpočtových bodech rozptylové studie, umístěných u nejbližší a nejvíce ovlivněné obytné zástavby, který byl vztažený na vědomě nadhodnocený počet 7 000 obyvatel zástavby v širším okolí současné a budoucí trasy komunikace. Z hlediska hodnocení příspěvků k imisní zátěži není nutné rozšiřovat počet výpočtových bodů, protože imisní příspěvky v těchto bodech reprezentují imisní situaci podél rozhodujících řešených úseků komunikací. Mapy rozložení imisní zátěže jsou doloženy v Příloze č.1 jako vyžádaný doplňující podklad dle §9 (4) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vzhledem k parametrům stavebního řešení tunelu (délka tunelu, výška tunelu nad povrchem vozovky, příčný profil tunelové trouby, výškové převýšení portálů, sklon vozovky aj.) dle projektového řešení postačí, že tunel bude provětráván přirozeným tahem a nucené větrání proudovými ventilátory není nutné. Předkládaná rozptylová studie tuto okolnost zohledňuje tím, že škodliviny produkované za provozu vozidel uvnitř tunelu jsou odváděny rovným dílem v místech horní hrany každého tunelového portálu. Případný negativní vliv tunelu by se v první řadě mohl očekávat výraznějším navýšením imisních koncentrací hlavních škodlivin na referenčních bodech č. 1, č. 2, případně č. 24. Z údajů komparačních tabulek v příloze 3 (tabulky 11 a 12) plyne, že v těchto referenčních bodech dochází v souvislosti s realizací stavby, tj. vč. tunelu, ke zcela zanedbatelným změnám imisních příspěvků škodlivin (u některých i pozitivním) oproti vlivu současného stavu silniční sítě. To platí i pro vliv horního portálu tunelu už proto, že v jeho dotčeném okolí se nenachází obytné objekty.

17w) Na základě výše uvedených skutečností uplatňuje spolek k oddílu G následující zásadní námitky.

Absence skutečného variantního posouzení v rozptylové studii a formální povaha tvrzení o „dvou variantách“. Rozptylová studie deklaruje, že uvažuje dvě základní varianty, avšak fakticky posuzuje pouze současný stav a jedinou aktivní variantu záměru. Tento postup neplní zásadu posouzení záměru ve skutečných variantách a neumožňuje objektivní porovnání dopadů koncepčně odlišných řešení. Z hlediska přezkoumatelnosti jde o vadu zásadní, protože bez skutečného variantního rámce nelze přezkoumat proporcionalitu zásahu do obytného území ani ověřit, zda zvolená varianta minimalizuje imisní zatížení obyvatel.

Nesjednocené a nevhodně zvolené časové horizonty posouzení a absence průběžného vývoje dopadů.

Rozptylová studie posuzuje záměr v letech 2030 a 2050, aniž by zohlednila průběžný vývoj zatížení v mezilehlých horizontech, a aniž by tyto roky byly sjednoceny s

reálným harmonogramem záměru a s dalšími částmi dokumentace. Dokumentace tím nevytváří přezkoumatelný obraz vývoje imisní zátěže v čase a neumožňuje ověřit, zda závěry o zanedbatelnosti dopadů obstojí v reálném období provozu a v jeho dalších etapách.

Neodůvodněné využití programu MEFA13 a metodiky SYMOS'97 a absence alternativních metodických přístupů.

Nepřezkoumatelnost rozptylového modelového posouzení v důsledku nepřezkoumatelných vstupních dopravních údajů.

Neprokázané modelové předpoklady pro tunelový úsek (rovnoměrné odvádění emisí portály) a neprokázané přirozené odvětrávání tunelu.

Neprokázaná použitelnost standardních tunelových kritérií pro atypický tunel s mimořádnými parametry.

Tunel je uváděn jako atypický zejména z hlediska průjezdné výšky, a dokumentace neprokazuje, že lze pro jeho parametry aplikovat standardní technické a modelové postupy bez dalšího. Bez doložení tohoto předpokladu nelze považovat posouzení tunelové části za metodicky správné a přezkoumatelné.

Neodůvodněné tvrzení o minimalizaci dopadů na obytné plochy a absence kvantifikace poměru mezi dopravní funkcí a ochranou obyvatel. Nevěrohodnost a nepřezkoumatelnost závěrů o „zanedbatelných až pozitivních" změnách imisních příspěvků.

Nepřezkoumatelnost části podkladů rozptylové studie z důvodu nečitelnosti příloh.

Dokumentace rozptylové studie obsahuje přílohu, která je podle namítaného stavu nečitelná a neumožňuje ověřit její obsah, což znemožňuje přezkum vstupních údajů či výstupů, které mají být v příloze obsaženy. Za této situace je dokumentace v této části nepřezkoumatelná a musí být doplněna o čitelnou verzi příloh.

Nedostatečná reprezentativnost sítě referenčních bodů a opomenutí významných expozičních lokalit.

Rozptylový model nehodnotí některá zásadní místa v okolí záměru, kde se nachází obytná zástavba, volnočasová zařízení, zahrádkářské kolonie, plánované obytné plochy a plánované zdravotnické zařízení; tato místa představují citlivé receptory, jejichž opomenutí znamená, že modelové posouzení nevytváří reprezentativní obraz skutečné expozice obyvatel.

Nutnost doplnění referenčních bodů X1 až X17 do rozptylové studie (reálné expoziční podmínky). Spolek požaduje doplnění referenčních bodů X1 až X17 do rozptylového modelového posouzení, neboť tyto body představují reálná expoziční místa v území a jejich nezahrnutí vede k neúplnosti a nepřezkoumatelnosti rozptylové studie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na výše uvedené námitky bylo dle názoru zpracovatele posudku v rámci předcházejících bodů relevantně reagováno.

Rozptylová řeší v souladu s DIP stávající stav a dva výhledové časové horizonty. Z tohoto pohledu námitky nelze považovat ze relevantní. Jedná se o standardní postup, kdy lze predikovat postup v obvyklých časových horizontech. Požadovaný průběžný

vývoj zatížení nelze považovat za relevantní připomínku, která by měla smysl pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na ovzduší.

Vyhodnocení vlivů na ovzduší v etapě výstavby bez znalosti zhotovitele stavby a jeho harmonogramu stavebních prací a zásad organizace výstavby lze v rámci procesu EIA považovat pouze za orientační, a proto jsou formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska, které by pro vyhodnocení vlivů na ovzduší měly být respektovány v rámci zásad organizace výstavby a vyhodnocením vlivů na ovzduší v etapě výstavby při respektování doporučení do zásad organizace výstavby z hlediska omezování emisí.

Ve vztahu k řešenému tunelovému úseku lze odkázat na závěry vyplývající z rozptylové studie:

- *případný negativní vliv tunelu lze posoudit z příspěvků k imisní zátěži u referenčních bodů č.1, č.2 a č. 24 v rozptylové studii*
- *u těchto bodů dochází v souvislosti s realizací stavby včetně tunelu k nevýznamným změnám příspěvků k imisní zátěži oproti stávajícímu stavu, což vzhledem k přirozenému odvětrání tunelu lze uplatnit i pro situaci kolem horního portálu tunelu*

Dále lze uvést, že modelování tunelu vychází z odborného posouzení větrání (TELPROJEKT), podle něhož s ohledem na parametry tunelu (délka, převýšení portálů, sklon vozovky, příčný profil) postačuje přirozené provětrávání a nucené větrání není nutné

Otázka hodnocení „některých zásadních míst v okolí záměru“ byla komentována v rámci bodu 17v) této kapitoly.

Přílohy zveřejněné v IS EA, ze kterých čerpal i posudek jsou čitelné.

Obdobně vzhledem k prodlevě mezi procesem EIA a případným zahájením provozu je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka související s vyhodnocením vlivů na ovzduší v rámci etapy provozu pro potvrzení závěrů rozptylové studie.

17x) H) Vlivy na krajinu, přírodu a ÚSES

Reálný stav území, VKP a krajinný ráz: Terovské a Libušino údolí, Lorenzovy sady

Dokumentace popisuje, že dotčené území je tvořeno rozmanitými biotopy a relativně vysokým podílem přírodě blízkých struktur, přičemž explicitně identifikuje významné krajinné prvky ze zákona včetně lesů, vodních toků, údolních niv a rybníků. Současně uvádí, že pro krajinný ráz bylo zpracováno samostatné hodnocení dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8 dokumentace).

Pro účely přezkoumatelného posouzení vlivů je však klíčové, že dokumentace sama uvádí konkrétní popis a ekostabilizační funkci jednotlivých VKP a krajinných celků, které jsou záměrem buď přímo dotčeny, nebo jsou dotčeny změnou prostorových a funkčních vazeb. V tomto smyslu dokumentace popisuje:

- Terovské a Libušino údolí jako celek lesních porostů na svazích údolí o souhrnné rozloze cca 50 ha, zahrnující i porost nad Koželužskou ulicí, s mozaikou vegetačních typů včetně ostrůvků jedlobučin, acidofilních doubrav, borů a sukcesních porostů, s ekostabilizační funkcí hodnocenou jako vysoká.

- Lorenzovy sady jako lesnaté údolí o rozloze cca 26 ha, s vodním tokem a dvěma rybníčky a s biotopovou mozaikou včetně fragmentů lužních porostů a suťového lesa, s ekostabilizační funkcí hodnocenou jako vysoká.
- Bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech jako drobný vodní tok o délce cca 1,5 km s přírodním, členitým korytem, se dvěma rybníčky (horní cca 0,28 ha, dolní cca 0,11 ha), s popisem doprovodných porostů a s ekostabilizační funkcí hodnocenou jako vysoká.

Tyto popisy mají v procesu EIA klíčový význam, protože zakládají přímou potřebu posoudit dopad záměru nikoli jen „na les“ nebo „na tok“, ale na funkční celek údolního systému jako nositele ekologických vazeb, migrační a rekreační funkce a současně jako nositele krajinného rázu.

Dokumentace však přezkoumatelným způsobem nevyvozuje závěry z vlastních skutkových zjištění. Pokud dokumentace konstatuje vysokou ekostabilizační funkci Terovského a Libušina údolí a Lorenzových sadů, potom přezkoumatelná dokumentace musí současně doložit, jakým způsobem zvolená varianta zásah minimalizuje, jaké jiné koncepční řešení bylo porovnáváno, a jaké byly výsledky porovnání alternativ z hlediska krajiny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je třeba konstatovat, že vlivy záměru na přírodní složky lze označit za významné a akceptovatelné pouze za předpokladu respektování řady doporučení a podmínek, jak v samotném dotčeném území, tak i realizací řady dalších opatření, která lze považovat za opatření kompenzační ve vztahu k dopadům záměru na definované přírodní složky.

Dokumentace ve vztahu k vlivům na biologickou rozmanitost definuje řadu doporučení, která lze považovat za minimum pro akceptovatelnost vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na biodiverzitu, a která jsou dále posudkem rozpracována i s ohledem na obsah obdržených vyjádření. Lze vyvodit závěr, že při respektování uvedených podmínek formulovaných do návrhu závazného stanoviska by mohl být záměr doporučen k realizaci i z pohledu orgánů ochrany přírody v rámci navazujícího vydání Jednotného environmentálního stanoviska. Vlivy na rekreaci jsou komentovány v příslušné kapitole posudku.

17y) Dokumentace uvádí, že v dotčeném území se nachází prvky lokální úrovně ÚSES a přejímá jejich popis z hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 6 dokumentace). Přitom identifikuje řadu lokálních biokoridorů a biocenter, včetně prvek v Lorenzových sadech, kde je výslovně uvedeno, že funkčnost určitého prvku je sporná, a že prvek slepě končí a nemá na co navázat, přičemž dokumentace sama uvádí důvody související s kolizí s dopravním koridorem a se zastavěným územím.

Tento typ skutkového zjištění je z hlediska posuzování zásadní: jestliže je v území prvek ÚSES již nyní popisován jako omezeně funkční nebo strukturálně problematický, potom každý další zásah zvyšuje riziko ztráty funkční kontinuity. V takové situaci musí být dokumentace o to pečlivější v posouzení, zda zvolená varianta nevytváří nepřekonatelnou bariéru a zda existuje alternativa, která by bariérový efekt zmírnila.

Dokumentace však z pohledu přezkoumatelnosti zůstává v obecné rovině, když deklaruje zachování prostupnosti, aniž by přezkoumatelně propojila tuto deklaraci se srovnáním variant. Jinými slovy: i kdyby byla v rámci jediné aktivní varianty navržena

určitá opatření, dokumentace přezkoumatelně neprokazuje, že tato opatření jsou dostatečná ve srovnání s jinými koncepčně odlišnými variantami vedení trasy, které by mohly mít odlišný (a potenciálně menší) dopad na údolní biokoridorové vazby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z posuzovaných podkladů je patrné, že záměr se dotkne celkem 6 skladebných prvků ÚSES, přičemž zásah do 3 z nich je hodnocen jako středně silný vliv a do 3 jako okrajový vliv. Středně silně budou ovlivněny LBK 39, LBK 32 a LBC 15. Okrajově budou ovlivněny LBK 16-N, LBC 20 a LBC 21. U žádného prvku nedojde k likvidačnímu vlivu. Dokumentace uzavírá, že vlivy záměru na ÚSES budou únosné, nedojde k významnému poškození funkčnosti ÚSES v území.

Dle názoru zpracovatele posudku je vhodné přeřešení dotčených prvků ÚSES tak, aby dopady na územní systém ekologické stability byly maximálně eliminovány. V návrhu závazného stanoviska je formulována k této problematice odpovídající podmínka.

17z) Na základě výše uvedených skutečností uplatňuje spolek následující zásadní námitky:

Redukce posouzení vlivů na krajinu na aktivní a nulovou variantu (absence srovnatelného variantního rámce). Dokumentace EIA 3 hodnotí dopady na krajinu, krajinný ráz a ÚSES fakticky pouze ve vztahu k aktivní variantě (VAR1) a nulové variantě (VAR0). Tím vylučuje srovnatelné posouzení koncepčně odlišných alternativ (VAR2 a VAR3), a znemožňuje ověřit, zda zvolená varianta představuje řešení s nejmenšími dopady na údolní systémy Terovského a Libušina údolí a na Lorenzovy sady. Bez srovnatelného porovnání alternativ nelze přezkoumat proporcionalitu zásahu do krajiny ani tvrzení o „minimalizaci“ dopadů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace nevylučuje koncepčně odlišné varianty, protože takové varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů uvedených v předcházející části tohoto vypořádání.

17aa) Nepřezkoumatelnost zásahu do krajinného rázu (§ 12 zákona č. 114/1992 Sb.) ve vztahu k Terovskému a Libušinu údolí a Lorenzovým sadům.

Dokumentace uvádí, že bylo zpracováno samostatné hodnocení krajinného rázu dle § 12 (příloha 8), avšak v rámci vlastního odůvodnění v dokumentaci EIA 3 není přezkoumatelně doloženo, jaké konkrétní znaky krajinného rázu dotčených údolních celků jsou rozhodné, jakým způsobem budou změněny a proč je změna přijatelná. Zcela chybí vazba na porovnání alternativ: bez posouzení VAR2 a VAR3 nelze přezkoumat, zda zásah do krajinného rázu nebylo možné snížit jiným koncepčním řešením.

Dokumentace uvádí ráz krajiny v prostoru DKP se vyznačuje přítomností znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu s tím, že tyto výše uvedené přítomné znaky a hodnoty nedosahují jedinečného významu. Záměr nezasahuje do znaků jedinečného a neopakovatelného významu, jelikož se takové v DKP nenachází. Záměr se bude uplatňovat vzhledem k charakteru a umístění převážně v dílčích scenériích. Realizací záměru dojde ke změně krajinného rázu, nedojde ale k významnému snížení jeho cenných hodnot. Krajinná panoramata nebudou podstatným způsobem dotčena.

Dokumentace uzavírá, že záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Z posouzení vyplývá, že záměr má „žádný“ až “slabý“ vliv. Je proto vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle zákona.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Citované hodnocení krajinného rázu uvádí, že největší vliv bude záměr mít na přírodní prvky. Dojde k vykácení částí lesních ploch v Libušině a Terovského údolí, Lorenzových sadech a v nivě řeky Jihlavy v místech trasy záměru. V případě, že proběhne vhodná revitalizace a také za předpokladu, že narušené území zaroste a vegetace se zapojí, bude komunikace v budoucnu lépe vizuálně zapojena do krajiny. Významná část záměru povede v zářezu, což bude snižovat jeho vizuální působení. Záměr povede v blízkosti Janova mlýna, čímž naruší jeho pohledové vnímání. Dále se jedná o zahrádkářské kolonie, kde bude nově vybudována příjezdová komunikace a proběhnou také doprovodné úpravy, jako je vedení sítí a jejich přeložky. Dojde k demolici některých průmyslových objektů v blízkosti ulice Koželužská. Záměr se bude křižovat se stávajícími komunikacemi v území, také s nadzemním vedením.

Každopádně lze konstatovat, že hodnocení vlivů na krajinný ráz prezentované v posuzované dokumentaci jako „žádné“ až „slabé“ se odlišuje od hodnocení stejného záměru na krajinný ráz, ke kterému bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko 12. 04. 2023 odborem MěÚ Třebíč.

Problematika hodnocení vlivů na krajinný ráz včetně odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska je komentována v příslušné kapitole posudku včetně odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska. Podrobněji lze odkázat na vypořádání pod bodem 18i).

17bb) Opomenutí funkční integrity VKP a údolních systémů jako celku.

Dokumentace sama popisuje Terovské a Libušino údolí a Lorenzovy sady jako území s vysokou ekostabilizační funkcí a popisuje jejich biotopovou a vegetační strukturu, včetně vodních prvků v Lorenzových sadech a jejich ekostabilizační funkce. Přesto dokumentace nepřezkoumatelně nevyhodnocuje dopad záměru na integritu těchto celků jako propojených údolních systémů. Posouzení je roztříštěno na dílčí složky bez ucelené úvahy o tom, jak záměr mění prostorové vazby, fragmentaci a funkční kontinuitu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku dokumentace dopady záměru vyhodnocuje korektně jako poměrně významné, a to v rozsahu požadavků vyplývajících z obsahové náplně dokumentace EIA, z nichž ve svých důsledcích vyplývá i dopad záměru na území jako celku . Posouzení a podmínky formulované v kapitole D.IV posuzované dokumentace potom dle názoru posudku navrhují poměrně rozsáhlý soubor podmínek pro navazující projektovou přípravu záměru, které jsou posudkem v případě potřeby modifikovány na základě probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a požadavků příslušných orgánů ochrany přírody. Je ale skutečností, že ani navrhované podmínky nemohou zcela eliminovat velikost vlivu. Bude věcí navazujících rozhodnutí, zejména orgánů ochrany přírody, zdali záměr vyhodnotí jako akceptovatelný. Návrh podmínek závazného stanoviska i přes významnost některých vlivů vytváří předpoklad možnosti realizace záměru při jejich respektování.

17cc) Nepřezkoumatelnost posouzení dopadů na ÚSES a migrační prostupnost v důsledku chybějícího variantního srovnání. Dokumentace identifikuje prvky lokálního ÚSES a v některých případech popisuje jejich problematickou funkčnost či strukturální limity v území. Přesto dokumentace neprokazuje srovnatelným způsobem, zda zvolená koncepce vedení trasy nezpůsobí další zhoršení funkční kontinuity, a neumožňuje ověřit, zda existuje alternativa s menším bariérovým efektem. Bez posouzení VAR2 a VAR3 nelze přezkoumat závěr o přijatelnosti bariérových a fragmentačních dopadů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vlivů na ÚSES již byla komentována v předcházející části vypořádání. Migrační prostupnost je vyhodnocena pro posuzovanou variantu v příloze č. 12 posuzované dokumentace se závěrem, že oba profily končí slepě v souvislé zástavbě, jejich význam je proto velmi malý, lokální. Díky trasování v blízkosti zástavby stavba nevytváří v dotčeném území významnou migrační bariéru. Při zachování počtu a parametrů migračních objektů a dodržení navržených opatření zůstane dotčené území dostatečně prostupné pro všechny zjištěné kategorie živočichů. Záměr je předložen jednovariantně z již uvedených důvodů, proto nemohou být porovnávány jiné navrhované varianty.

17dd) Opomenutí rekreační funkce Terovského a Libušina údolí a Lorenzových sadů jako významného vlivu. Dokumentace sama uvádí, že území kolem Janova mlýna, Libušino a Terovské údolí jsou využívána především k rekreaci. Přesto dokumentace neobsahuje přezkoumatelné vyhodnocení dopadu záměru na rekreační užívání území, na klidový charakter a na kontinuální průchodnost rekreačních tras.

Zcela chybí vazba na variantní posouzení: není-li porovnáno, jak by jednotlivé varianty (VAR1 vs. VAR2/VAR3) dopadaly na rekreační území, nelze přezkoumat, zda zvolená varianta nepředstavuje zbytečně invazivní řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace rekreační funkci neopomenula. Uvádí se, že krajina zde plní významnou obytnou, dopravní a rekreační funkci, přičemž ekologické funkce krajiny se na kvalitě těchto funkcí přímo podílejí (mikroklima, kvalita ovzduší, hluková zátěž, rekreační hodnota území).

Realizace záměru představuje zásah do krajinné struktury, který může lokálně ovlivnit využívání území a jeho vnímání obyvateli, zejména v místech křížení s rekreačně využívanými plochami, údolními nivami a přírodními prvky (zejména Terovské a Libušino údolí a Lorenzovy sady). Nejvýznamnější dopady se týkají změny charakteru krajiny v bezprostředním okolí stavby a částečného omezení rekreační funkce území. Tedy vliv je v dokumentaci hodnocen jako relativně významný.

17ee) Nepřezkoumatelnost závěrů o „minimalizaci“ zásahů do krajiny bez doložení výběru varianty. Dokumentace obsahuje dílčí tvrzení o minimalizaci zásahů (např. prostřednictvím technických objektů či opatření), avšak bez srovnatelného variantního posouzení jde o nedoložené tvrzení. V logice oddílu D platí, že pokud nelze přezkoumat proces volby varianty, nelze přezkoumat ani závěr o minimalizaci dopadů, neboť chybí srovnávací základ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Srovnávacím základem pro zásah do krajiny je stávající stav. Žádné jiné varianty z již uvedených důvodů nejsou součástí posuzované dokumentace. Odpovídající podmínka týkající se vlivů na krajinný ráz je zapracována do návrhu závazného stanoviska.

17ff) Z dokumentace vyplývá, že v dotčeném území se nachází více evidovaných starých ekologických zátěží, mezi nimi i lokalita „BOPO a.s. Řípovská zmola“, která je vedena jako skládka komunálního a průmyslového odpadu s přítomností velmi nebezpečných kovů a s nutností dlouhodobého monitoringu. Současně dokumentace uvádí, že se jedná o rekultivovanou skládku využívanou v letech 1965–1993, s následnou rekultivací v roce 1998 a s trvajícím monitoringem podzemních vod.

Toto konstatování však samo o sobě nevylučuje existenci ekologického rizika, ale naopak potvrzuje, že jde o území s prokazatelnou historickou kontaminací, jejíž stabilita je závislá na zachování současných hydrogeologických a mechanických podmínek. Oficiální evidence navíc výslovně uvádí, že „kontaminace je potvrzena… a nelze vyloučit její další šíření“, což představuje explicitní indikaci potenciální nestability území při zásahu do horninového prostředí.

Význam této lokality je přitom zásadně zesílen skutečností, že záměr je trasován v jejím bezprostředním sousedství, včetně prostoru plánovaného začátku přeložky a portálu tunelu, přičemž podle dokumentace má být trasa vedena v minimální vzdálenosti od tělesa skládky.

Současně nelze opomenout indikace existence další, historicky starší skládky, která není evidována v SEKM, avšak její existence je podporována historickými leteckými snímky a místní znalostí území.

Za této situace je nutno konstatovat, že posuzovaná lokalita nepředstavuje standardní geologické prostředí, ale území se zvýšeným rizikem kontaminace a s potenciálně nestabilními hydrogeologickými poměry, které mohou být zásadním způsobem ovlivněny realizací záměru.

Z dokumentace vyplývá, že záměr „nebude zasažením dotýkat vlastního tělesa skládky“, případně že trasa byla upravena tak, aby skládce „vyhověla v řádu několika metrů“. Takové vymezení však neřeší podstatu problému, neboť ekologické riziko není vázáno pouze na fyzické dotčení tělesa skládky, ale především na změny v horninovém prostředí, proudění podzemních vod a mechanickém zatížení území.

Dokumentace současně neobsahuje podrobný popis konstrukce skládkového tělesa, jeho hydrogeologických vazeb, ani analýzu drenážních systémů, které zajišťují stabilitu kontaminace. Neobsahuje ani modelové posouzení změn proudění podzemních vod při realizaci výkopů a hlubokých zářezů v těsném sousedství skládky.

Za zásadní nedostatek je třeba považovat také absenci hodnocení složení odpadu, přestože dostupné informace poukazují na přítomnost průmyslových odpadů, včetně odpadů z chromočinění usní, tedy látek s vysokou mobilitou v podzemních vodách a významným toxickým potenciálem.

Na základě výše uvedených skutečností uplatňuje spolek k posouzení starých ekologických zátěží a souvisejících ekologických rizik následující zásadní námitky:

Dokumentace EIA omezuje posouzení ekologických zátěží, zejména skládky BOPO Řípovská zmola, na deklaratorní konstatování o její existenci a na tvrzení, že záměr se „nedotýká tělesa skládky“, aniž by poskytla srovnatelné, doložené a přezkoumatelné posouzení skutečných vlivů realizace záměru na stabilitu kontaminace a hydrogeologické poměry území. Tento přístup je vnitřně rozporný již v

tom, že dokumentace současně sama uvádí existenci kontaminace s nutností monitoringu a s přítomností „velmi nebezpečných kovů“, aniž by tyto skutečnosti promítla do modelového hodnocení dopadů záměru. Dokumentace tak nevytváří ověřitelný vztah mezi identifikovaným stavem území a navrhovaným zásahem, neumožňuje ověřit, zda realizace záměru nevyvolá sekundární mobilizaci kontaminace, a neobsahuje žádnou metodiku, která by tento vztah umožňovala přezkoumat. Výsledkem je stav, kdy dokumentace neplní základní funkci podkladu podle § 8 zákona o EIA, protože neumožňuje ověřit správnost svých závěrů o přijatelnosti záměru v dané lokalitě.

Dokumentace EIA posuzuje vliv záměru na skládku výlučně v rovině přímého zásahu do jejího tělesa, čímž zcela pomíjí rozhodující kategorii vlivů nepřímých, zejména změny hydrogeologických poměrů a mechanické zatížení území. Přitom právě tyto vlivy jsou z hlediska stability rekultivovaných skládek určující, neboť rekultivace je funkční pouze za podmínky zachování mechanické integrity a stabilního proudění podzemních vod. Dokumentace neobsahuje žádný model změn proudění podzemních vod, ačkoliv sama evidence SEKM upozorňuje na existenci kontaminace a na možnost jejího dalšího šíření. Současně chybí jakékoli hodnocení vlivu vibrací, hutnění a dlouhodobého zatížení těžkou dopravou na drenážní a izolační vrstvy skládky. Za této situace není doloženo, že zachování odstupu „v řádu několika metrů“ představuje dostatečné opatření, nelze ověřit stabilitu současného stavu po realizaci záměru a dokumentace je v této části nepřezkoumatelná.

Dokumentace EIA pracuje s existencí skládky bez adekvátního vyhodnocení jejího materiálového složení, přestože dostupné podklady jednoznačně poukazují na přítomnost průmyslových odpadů, včetně odpadů z chromočinění usní a dalších látek typických pro kožedělný a textilní průmysl. Takové odpady jsou charakteristické přítomností těžkých kovů a látek s vysokou mobilitou v podzemních vodách, což zásadně zvyšuje riziko jejich šíření při narušení horninového prostředí.

Dokumentace však neobsahuje žádné kvantifikované hodnocení těchto rizik, žádnou scénářovou analýzu migrace kontaminantů ani jejich dopadu na okolní území, včetně směru k řece Jihlavě. Za této situace není doloženo, že identifikovaná kontaminace nepředstavuje limit pro realizaci záměru, nelze ověřit správnost závěrů dokumentace a dokumentace je v této části nepřezkoumatelná.

Dokumentace EIA neobsahuje přezkoumatelné posouzení existence případných neevidovaných ekologických zátěží v prostoru plánovaného tunelu, přestože existují indicie o historické navážce v této lokalitě, podpořené historickými snímky a místní znalostí území. Dokumentace současně připouští, že informace o historickém využití území jsou omezené, avšak žádným způsobem neřeší důsledky této nejistoty pro posouzení záměru. Za této situace dochází k tomu, že zásadní stavební objekt – hloubený tunel – je umisťován do území, jehož kontaminační stav není spolehlivě ověřen.

Není-li existence potenciální zátěže vyloučena ani vyhodnocena, nelze ověřit bezpečnost realizace záměru, nelze přezkoumat jeho environmentální dopady a dokumentace je i v této části nepřezkoumatelná.

Dokumentace EIA neobsahuje žádné scénářové posouzení havarijních stavů spojených s narušením skládky, zejména scénáře náhlé mobilizace kontaminace, nutnosti sanace během výstavby nebo kontaminace podzemních a povrchových vod. Přitom z povahy záměru (hluboké zářezy, tunel, těžká technika) vyplývá, že tyto scénáře nejsou hypotetické, ale reálně možné. Absence scénářového posouzení znamená, že dokumentace neobsahuje hodnocení rizik s potenciálně zásadním dopadem na realizovatelnost záměru, jeho ekonomiku i jeho vliv na životní prostředí. Není-li tato dimenze posouzena, nelze ověřit úplnost hodnocení vlivů, nelze přezkoumat správnost závěrů dokumentace a dokumentace je v této části nepřezkoumatelná.

Výše uvedené nedostatky mají zásadní dopad nejen na tuto kapitolu, ale i na dokumentaci jako celek, neboť ekologická rizika spojená se skládku Řípovská zmola představují limitující faktor realizovatelnosti záměru. Není-li tento faktor přezkoumatelně vyhodnocen, nelze ověřit správnost navazujících závěrů o přijatelnosti záměru ani jeho ekonomické proveditelnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V uvedených připomínkách vyjadřovatel zaměňuje proces posuzování vlivů na životní prostředí za projektovou dokumentaci záměru, respektive za jednotlivé prováděcí projekty stavby. Je třeba připomenout, že proces EIA předchází další projektové přípravě záměru a má vytipovat definované nebo potenciálně možné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. To dokumentace splnila a uvádí přehled starých ekologických zátěží dle Systému evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR).

Požadavek na provedení analýz a rozborů v této fázi přípravy záměru tak, jak je požadováno ve vyjádření, nepovažuje zpracovatel posudku za reálné. Naopak však za zcela relevantní je považován požadavek, aby v rámci další projektové přípravy byl kontakt záměru s uvedenými lokalitami staré ekologické zátěže prověřen a v případě nutnosti i vyřešen. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka pro zpracování podrobného inženýrskogeologického průzkumu, který bude zahrnovat i průzkum potenciálně dotčených starých ekologických zátěží.

Žádné jiné varianty z již uvedených důvodů nejsou součástí posuzované dokumentace.

17gg) Na základě výše uvedených skutečností obsažených v kapitolách C až H tohoto podání je nutno shrnout, že dokumentace EIA 3 záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ vykazuje závažné a systematické vady, které se neomezují na jednotlivé dílčí části, ale zasahují samotný základ hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Tyto vady nejsou dílčí, ale vzájemně provázané, přičemž jejich společným jmenovatelem je absence přezkoumatelného řetězce mezi vstupy, metodikou a výstupy. Dokumentace tak jako celek nesplňuje základní požadavek § 8 zákona č. 100/2001 Sb., neboť neposkytuje spolehlivý, úplný a přezkoumatelný podklad pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Základním společným aspektem všech uváděných připomínek je především požadavek na srovnání předložené varianty s jinou, vyjadřovatelem preferovanou variantou. Jak již bylo zdůvodněno v jiné části této kapitoly, dokumentace a tedy ani posudek se jinými variantami z důvodů již podrobně uvedených, nezabývá.

Konkrétní dílčí připomínky formulované k posuzované trase obchvatu byly v rámci předcházejících bodů tohoto vyjádření vypořádány.

18) Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
vyjádření ze dne 18.05.2026

Podstata vyjádření:

18a) Absence řádného a logického zdůvodnění záměru – dopravní účel

Plán na přeložku silnice I/23 v okolí Třebíče má v různých variantách také různě významné negativní vlivy na některé složky životního prostředí a v různé intenzitě. Dokumentace EIA záměr na výstavbu Varianty 1 (nová přeložka silnice přes město) sice obsahuje zdůvodnění záměru, nicméně je uváděno nepřesně a zavádějícím způsobem, zejména účelově opomíjí i vztah k jiným variantám a subvariantám, zejm. k Variantě 2 (nová přeložka silnice mimo město).

Dokumentace EIA tvrdí, že jedním z důvodů je nemožnost několikrát převézt nadměrný náklad po stávajícím průtahu I/23 mezi ulicemi U kříže a U Větrníku délky 105 metrů Toto tvrzení se zdá být bez odborných podkladů, které chybějí v přílohách dokumentace EIA, nepřesvědčivé, pokud kvůli 105 m údajné nesjízdnosti několika jízd přes Třebíč po průtahu I/23 je nutné v jiné části postavit průtah2 za 4,9 mld. Kč (bez DPH), ačkoliv jednodušší a rychlejší by byla varianta 0+ (rekonstrukce/modernizace průtahu v Třebíči).

Pokud by se skutečně prokázalo, že za cca stovky mil. Kč nelze těchto 105 metrů průtahu v Třebíči během 6-9 měsíců upravit pro tyto jízdy do Dukovan, tak samozřejmě jakákoliv aktivní varianta s novou silnicí tento účel splní, včetně varianty 1 (exogenní trasa) či Nouzová subvarianta (v oblasti Boroviny) Varianty 1.

Dokumentace EIA dále opakovaně tvrdí, že výstavbou Varianty 1 dojde ke zvýšení bezpečnosti (méně nehod a jejich následků), plynulosti a rychlosti aut (úspora času řidičů aut a koloběžek a cyklistů) na průtahu1, neboť auta se z průtahu1 (Varianta 0 či Varianta 0+) přesunou na průtah 2 (Varianta 1).

I na videu s názvem „I/23 Třebíč, obchvat“ (video 9/2020, 10:34 minut, viz zde http://www.obchvat.trebic.cz) se dokonce na jeho konci tvrdí, že obchvat:
- odvede tranzitní dopravu mimo centrum města,
- zkrátí cestovní dobu při jízdě po silnici I/23 a
- zvýší bezpečnost řidičům, chodcům a cyklistům a že
- trasa je řešena s co nejmenším dopadem na své okolí, zejména pak na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že cílem záměru je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území a vedení obchvatu tak, aby efektivně sloužil také potřebám vnitroměstské dopravy. Záměr zároveň umožní přepravu nadrozměrných a těžkých komponent při budování nového bloku jaderné elektrárny Dukovany. Uvedené konstatování vyplývá z projektových podkladů a studií, které oznamovatel předal jako podklad pro vypracování dokumentace EIA. Úkolem dokumentace EIA a následně i posudku není zkoumat, jak jsou podklady a studie, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí relevantní, ale pracovat se vstupy, které oznamovatel předložil do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Lze předpokládat, že vstupy, které nyly oznamovatelem předloženy do procesu EIA byly relevantně vyhodnoceny v rámci schvalování Zásad územního rozvoje.

18b) Z veřejných zdrojů o dopravních intenzitách na stávajícím průtahu (Varianta 0) vyplývají tyto údaje:

Třebíč od západu k východu v roce 2020
https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/results/section/default.aspx?l=kraj%20Vyso%C4%8Dina

Úsek	Město	Začátek úseku	Konec úseku	Stanoviště sčítání	Délka (km)	Intenzity 2020
6-2020		zaús. 405 od Okříšek	vyús. 02324, Třebíč z.z.		1,837	8.019 vozidel/den, z toho 1.005 těžkých nákladních vozidel/den (12,5%)
6-2021	Třebíč	vyús. 02324, Třebíč z.z.	vyús. 410 do Želetavy		1,492	8.019 vozidel/den, z toho 1.005 těžkých nákladních vozidel/den (12,5%)
6-2023	Třebíč	vyús. 410 do Želetavy	zaús. 351 od Čechtína		0,428	17.017 vozidel/den, z toho 1.733 těžkých nákladních vozidel/den (10,2%)
6-2014	Třebíč	zaús. 351 od Čechtína	x s ul. B. Václavka		0,249	20.733 vozidel/den, z toho 2.272 těžkých nákladních vozidel/den (11,0%)
6-3241	Třebíč	x s ul. B. Václavka	x s MK ul.Znojemská		0,252	17.709 vozidel/den, z toho 1.873 těžkých nákladních vozidel/den (10,6%)
6-3245	Třebíč	x s MK ul. Znojemská	vyús. 351 do Dalešic		0,745	12.478 vozidel/den, z toho 2.119 těžkých nákladních vozidel/den (17,0%)
6-3253	Třebíč	vyús. 351 do Dalešic	zaús. 360		0,933	14.681 vozidel/den, z toho 1.624 těžkých nákladních vozidel/den (11,6%)
6-2016	Třebíč	zaús. 360	Třebíč k.z.		0,614	13.521 vozidel/den, z toho 1.490 těžkých nákladních vozidel/den (11,0%)
6-2020		Třebíč k. z.	vyús. 401 do Číměře		5,795	8.019 vozidel/den, z toho 1.005 těžkých nákladních vozidel/den (12,5%)

Třebíč od západu k východu v roce 2025
https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2025

Úsek	Město	Začátek úseku	Konec úseku	Stanoviště sčítání	Délka (km)	Intenzity 2025
6-2020		zaús. 405 od Okříšek	vyús. 02324, Třebíč z.z.	Červená Hospoda k.z. (čerpací stanice)	1,837	8.647 vozidel/den, z toho 816 těžkých nákladních vozidel/den (9,4%)
6-2021	Třebíč	vyús. 02324, Třebíč z.z.	vyús. 410 do Želetavy	---	1,492	8.647 vozidel/den, z toho 816 těžkých nákladních vozidel/den (9,4%)
6-2023	Třebíč	vyús. 410 do Želetavy	zaús. 351 od Čechtína	před zaúst. sil. 351 (zastávka AD-autobusové nádraží)	0,428	17.296 vozidel/den, z toho 1.671 těžkých nákladních vozidel/den (9,7%)
6-2014	Třebíč	zaús. 351 od Čechtína	x s ul. B. Václavka	před x s ul. B. Václavka – parkoviště u restaurace Forum	0,249	22.935 vozidel/den, z toho 1.621 těžkých nákladních vozidel/den (7,1%)
6-3241	Třebíč	x s ul. B. Václavka	x s MK ul.Znojemská	před zaúst. sil. 36075 (naproti policii u garáží)	0,252	17.757 vozidel/den, z toho 1.675 těžkých nákladních vozidel/den (9,4%)
6-3245	Třebíč	x s MK ul. Znojemská	vyús. 351 do Dalešic	před vyúst. sil. 351 – zastávka BUS u okresního soudu	0,745	10.200 vozidel/den, z toho 1.360 těžkých nákladních vozidel/den (13,3%)
6-3253	Třebíč	vyús. 351 do Dalešic	zaús. 360	před zaúst. sil. 360 (u mostu přes Jihlavu, ul. Sportovní)	0,933	17.807 vozidel/den, z toho 1.334 těžkých nákladních vozidel/den (7,5%)
6-2016	Třebíč	zaús. 360	Třebíč k.z.	zastávka AD, Colas	0,614	11.309 vozidel/den, z toho 942 těžkých nákladních vozidel/den (8,3%)
6-2020		Třebíč k. z.	vyús.401 do Číměře	před vyúst. sil. 39017 (500m za cihelnou)	5,795	8.433 vozidel/den, z toho 747 těžkých nákladních vozidel/den (9,0%)

Děti Země v dokumentaci EIA nenašly žádnou odbornou studii, která by dokázala zodpovědět níže uvedené otázky o skutečném účelu postavit novou přeložku silnice

I/23 v Třebíči, takže jim vyplývá, že plně stačí realizovat Variantu 0+, a z hlediska odvedení tranzitní dopravy z města Variantu 2-exogenní délky 11,4 km dle Ing. J. Kalčíka z 12/2025 („Silnice I23 – exogenní varianta obchvatu Třebíče“), pokud nebude tento účel skutečně doložen konkrétními údaji.

V dokumentaci EIA chybějí konkrétní údaje o účelu nové přeložky I/23 ve smyslu, jaký podíl tranzitní dopravy jezdí po stávajícím průtahu1 (Varianta 0) v roce 2025 a jaký její podíl má jezdit v roce 2030 a 2050 bez/s Varianty 1-endogenní a bez/s Varianty 2-exogenní dle studie Ing. J Kalčíka z 12/2025.

V dokumentaci EIA chybějí konkrétní údaje o účelu nové přeložky I/23 ve smyslu, jak dlouho trvá jízda přes město po stávajícím průtahu1 (Varianta 0) v roce 2025 a jak tomu bude v roce 2030 a 2050 bez/s Varianty 1-endogenní a bez/s Varianty 2-exogenní dle studie Ing. J. Kalčíka z 12/2025.

V dokumentaci EIA chybějí konkrétní údaje o účelu nové přeložky I/23 ve smyslu, jaká je nehodovost (počty mrtvých a zraněných v rámci počtu nehod) na stávajícím průtahu1 (Varianta 0) v roce 2025 a jaká bude v roce 2030 a 2050 bez/s Varianty 1-endogenní a Varianty 2-exogenní dle Ing. J. Kalčíka z 12/2025.

V dokumentaci EIA chybějí konkrétní údaje o účelu nové přeložky I/23 ve smyslu, jaká jsou směrové dopravní intenzity na stávajícím průtahu1 (Varianta 0) v roce 2025 a jaká bude v roce 2030 a 2050 bez/s Varianty 1-endogenní a Varianty 2-exogenní dle Ing. J. Kalčíka z 12/2025.

V dokumentaci EIA chybějí výsledky studie s názvem „I/23 Třebíč – obchvat – dopravní model vnější varianta“ dle smlouvy ŘSD ze dne 1. 4. 2026 s firmou Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Důsledky nehod na veřejné zdraví (bezpečnost) za posledních pět let na průtahu Třebíče nejsou nijak významně odlišné od nehodovosti na zbývajících silnicích v Třebíči.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Podstata uvedené připomínky jednoznačně směřuje k požadavku porovnávat další jiné varianty než, než které byly předloženy do procesu EIA. Touto připomínkou týkající se porovnávání dalších variant se, s odkazem na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly, posudek nezabývá.

Není účelem dokumentace EIA, aby zkoumala nebo prověřovala odborné studie na jejichž základě oznamovatel předložil zpracovatelskému týmu dokumentace záměr, který je předložen do procesu EIA.

Odvedení tranzitu je pouze jeden z dílčích přínosů záměru. Informace časech jízd nejsou pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů relevantní (na rozdíl například od rychlosti).

Ke směrovým dopravním intenzitám - z dopravního modelu (DIP) je jasně patrné, kterým směrem jaká doprava jede. Směrové dopravní intenzity pro modelování hlukové a imisní zátěže nejsou potřebné.

Detail na křižovatkách je patrný pouze pro oblast na jihu Třebíče (viz příloha 3 DIP). Dle vyžádané doplňující informace dle §9 odst. (4) zákona EIA ale tyto detaily má zpracovatel DIP k dispozici pro všechny křižovatky.

Výsledky jiných dopravních modelů pro jiné varianty nejsou pro posuzovaný záměr relevantní.

K dopravnímu modelu, který je komentován ve vypořádání spolku Obchvat Třebíče z.s., lze (kromě odkazu na Přílohu 1, kde je doložen vyžádaný komentář zpracovatelů DIP) dále uvést, že je věcí a zejména rizikem oznamovatele záměru, jaký dopravní model předloží do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Proces EIA zahrnuje mechanismy, které neumožňují pokračovat v záměru, pokud by došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí (§9a, odst.(7) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění), zejména z důvodů zvýšení jeho kapacity a rozsahu, což je, nebo může být i aktualizovaný model dopravy (který je zpracovatelem posudku standardně u liniových staveb požadován v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska) na jehož základě jsou následně vyhodnocovány vlivy zejména na akustickou a imisní situaci.

Zpracovatel posudku soudí, že důsledky nehod nejsou rozhodujícím důvodem z hlediska posuzování jakýchkoliv liniových staveb, ale jsou především výsledkem dodržování silničních předpisů.

18c) Zásadní také je, že dokumentace EIA nepočítá s dopravní indukcí, která v Třebíči nastane po výstavbě nového průtahu (Varianta 1), takže se ve městě zvýší počet automobilů (souhrnně na průtahu1 jako Varianta 0 a na průtahu2 jako Varianta2).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na základě vyžádané doplňující informace dle §9 odst. (4) zákona EIA zpracovatel DIP uvádí, že při modelování dopravy sice byla indukce dopravy (generovaná nová doprava, která v současnosti neexistuje) čistě vlivem výstavby obchvatu předpokládána, avšak vzhledem k charakteru a účelu komunikace je minimální. Matice pro přiřazení na komunikační síť byly stejné ve všech variantách, a to z důvodu jejich možného porovnání. Atraktivita nové komunikace je vyjádřena výší koeficientů mezioblastních vztahů, viz níže. Je předpokládáno dle odborných skutečností, že takováto délka nového obchvatu nebude indukovat významné množství zcela nové dopravy. K takovéto indukci by mohlo například dojít v případě, že by byl celý tah silnice I/23 od Jarošova nad Nežárkou, přes Telč, Třebíč až po Rosice modernizován (šířkové a podélné uspořádání, obchvaty obcí apod.). V současné době není dle našich informací podobný projekt připravován. Naopak v poptávce po dopravě na silnici I/23 vyvolané mezikrajskými vztahy bude v budoucnu konkurovat dálnice D20 (v současné době byl vybrán zpracovatel vyhledávací studie). Naopak generovaná doprava byla vypočtena pro významné záměry v okolí, u kterých se předpokládá, že budou generovat poptávku po dopravě nad rámec běžného vývoje.

Jak ukazuje vývoj v podobných lokalitách ČR, IAD v intravilánu roste pomaleji než v extravilánu. Je to především z důvodu saturace komunikací ve městech. Z tohoto důvodu jsou i v Třebíči mezioblastní vývojové koeficienty vyšší pro tranzitní, cílovou a výchozí dopravu, oproti dopravě vnitřní, viz projekt z prosince 2024. Tyto koeficienty tak odráží vyšší poptávku při nabídce nové dopravní cesty. V tomto případě je to obchvat Třebíče.

18d) Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA podrobněji a lépe popsala a jasně kvantifikovala dopravní i časové důvody (naléhavost), proč má dojít k výstavbě záměru ve Variantě 1-endogenní a proč v tomto smyslu není reálná Varianta 0 (nulová), Varianta 0+ (rekonstrukce či modernizace stávajícího průtahu městem) či Varianta 2-exogenní (obchvat délky 11,4 km dle Ing. J. Kalčíka z 12/2025)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek na posouzení jiných variant měl nebo může být vyjadřovatelem uplatněn případně v revizi Zásad územního rozvoje kraje Vysočina, v rámci kterého byl stanoven koridor pro posuzovaný záměr, nikoliv však v rámci probíhajícího procesu EIA z důvodů již uvedených.

Proč není reálná varianta nulová nebo varianta 0+ vyplývá z vypořádání předcházejících bodů vyjadřovatele. Varianta 0 ani 0+ neřeší aktuální dopravní situaci v Třebíči, kdy je ve špičkách město neprůjezdné. Záměr toto řeší a navíc umožní i průjezd nadrozměrů.

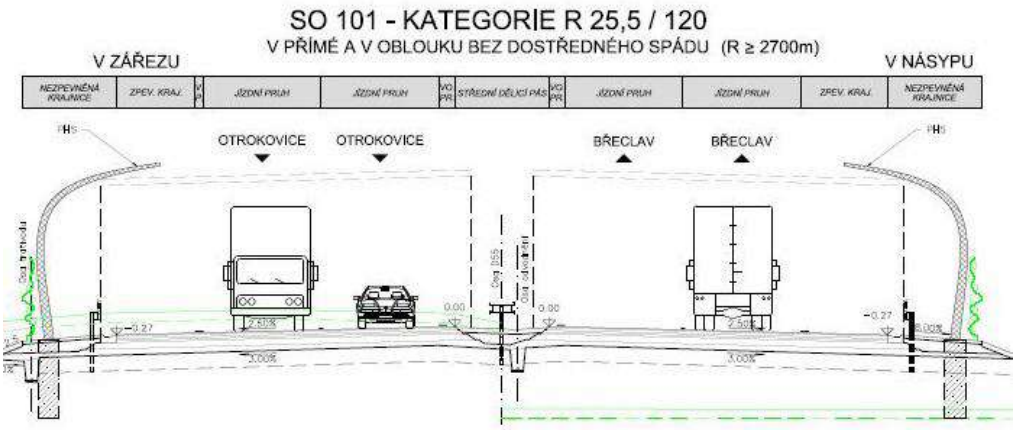
18e) Dokumentace EIA na základě Hlukové studie mj. uvádí, že z důvodů nadlimitních intenzit hluku bude pro Variantu 1 - endogenní nutné vybudovat tunel Borovina, zastřešit část trasy a vybudovat PHS. Tyto problémy ovšem Varianta 2 - exogenní dle Ing. J. Kalčíka nemá, neboť její trasa neprobíhá přes obydlené části žádného města či obce, i když jsou z preventivních důvodů navrženy 3 PHS v celkové délce 1.900.

Děti Země se domnívají, že vzhledem k vysokým nejistotám škodlivých účinků na obyvatele podél silnic I. třídy z hlediska emisí škodlivých látek do ovzduší a emisí intenzit hluku je v rámci principu předběžné opatrnosti a zajištění kvality bydlení žádoucí Variantu 1 v úseku od výjezdu z jižního portálu tunelu Borovina po celé délce Koželužské ulice délky cca 830 m až cca k Janovu mlýnu místo jednostranných PHS výšky 3-4 metrů (a vyšší) podél severní části trasy vybudovat i PHS podél jižní strany Varianty 1 na ochranu území této části Boroviny.

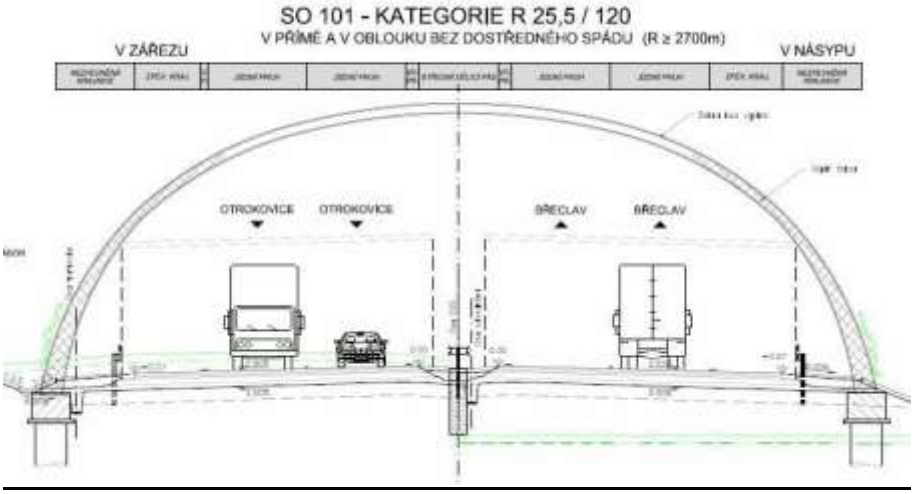
Děti Země níže navrhují vybudovat jedno z těchto opatření, které níže ukazují na obrázcích:

- PHS na obou stranách vozovky podél Koželužské ulice v délce cca 830 metrů se zakřivením do vozovky: níže obr. s dálničním tělesem
- PH opatření formou tubusu max. délky 830 metrů nad Koželužskou silnicí, a to buď v plném zákrytu (níže obr. s dálničním tělesem), nebo s otevřením ve vrcholové části, jak je proveden např. plastový tubus délky asi 230 metrů na dálnici D8-805 Lovosice – Řehlovice na mostě přes obec Vchynice (níže dvě fotografie)

Námět na výstavbu zakřivených PHS podél Varianty 1 na Koželužské ulice v max. délce 830 metrů



Námět na výstavbu tubusu nad Variantou 1 na Koželužské ulice v max. délce 830 metrů



Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nutného vlastního posouzení různých variant zahrnula do vyhodnocení vlivů na životní prostředí tyto dvě subvarianty Varianty 1

- s výstavbou PHS na obou stranách vozovky na Koželužské ulici v max. délce 830 metrů (subvarianta 1)

- s výstavbou tubusu nad vozovkou na Koželužské silnici v max. délce 830 metrů (subvarianta 2)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo zdůvodněno, posudek se jinými variantami z důvodů již uvedených nezabývá.

Z hlediska vyhodnocení akustické situace je prvořadné, aby byl podán průkaz plnění hygienických limitů z navrhované liniové stavby, a to včetně ověření teoretického výpočtu v rámci zkušebního provozu měřením - posudek navrhuje monitoring hlukové zátěže jako jednu z podmínek v návrhu závazného stanoviska. Pokud je ve stávající fázi procesu EIA dokladováno plnění hygienických limitů se zohledněním aktuálních návrhů protihlukových opatření, není z hlediska zpracování posudku důvodné navrhovat jiná protihluková opatření.

18f1) Bilance zemin: návrh na úpravu Varianty 1 v subvariantu 3 se zakrytím hlubokých zářezů

Dokumentace EIA uvádí, že při realizaci Varianty 1-endogenní dojde k obrovskému přebytku zeminy v rozsahu více téměř 600 tisíc m^3 a dále k přebytku kulturních vrstev zeminy v rozsahu 20 tisíc m^3.

Vzhledem k vysokým nevyužitým zbytkům zemin, včetně humózních, a vzhledem k výraznému snížení migrační propustnosti Varianty 1 výstavbou hlubokých zářezů (i s betonovými okraji) v úseku km 2,2 až 4,9 (mimo MÚK apod.), které představují významný škodlivý zásah do krajinného rázu na lokální úrovni a kácení velkého množství lesních a mimolesních dřevin, se Děti Země domnívají, že je nutné, aby Varianta 1 byla doplněna o subvariantu 3 s překrytím vhodných úseků Varianty 1 v km 2,2-4,9 zeminou a provedením výsadby bylinné a keřové vegetace.

Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nutného vlastního posouzení různých variant zahrnula do vyhodnocení vlivů na životní prostředí (na základě objektivního výběru kritérií a stanovení jejich vah) i subvariantu 3 Varianty 1 s překrytím vozovky v km 2,2-4,9 (mimo MÚK apod.) v max. délce tohoto úseku se zahrnutím zeminy a s výsadbou bylinné a keřové vegetace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí í nesupluje projektovou přípravu záměru ale posuzuje projektové řešení, které oznamovatel předložil do procesu posuzování vlivů. Tudíž návrhy na zásadní úpravu projektového řešení záměru nemohou být náplní procesu EIA a musí být případně uplatněny v jiných fázích řízení; pokud by takový požadavek byl zdůvodnitelný a investorem případně akceptovatelný, musel by záměr být podroben novému procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Každopádně se posudek zabýval přebytkem zeminy a v návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka prověřit požadavek města Třebíč v úseku za poliklinikou v ul. Vltavínská – konkrétně v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert – vybudoval souvislý zemní val.

18f2) Snížení povodňových rizik v území blízko soutoku Jihlavy a bezejmenné vodoteče s MÚK Brněnská: návrh na úpravu Varianty 1 v subvariantu 4 s posunem trasy I/23 k SZ

Dokumentace EIA uvádí, že Variantou 1 má dojít k výstavbě SO 320 Přeložka vodoteče v km 2,10 (v délce cca 61,5 metrů) a SO 321 Přeložka vodoteče v km 5,45 (v délce cca 111 metrů).

Děti Země se domnívají, že lze trasu ve Variantě 1 na MÚK Brněnská posunout o několik metrů směrem na SZ (viz dále Mapa 15 a Příloha 3), takže tato subvarianta 4 by měla tyto výhody (pozn.: podjezd pod tratí by se posunul jen o několik metrů na západ):

Varianta 1 s touto subvariantou se dostane mimo k. ú. Kožichovice

- nedošlo by k přeložení bezejmenné pravobřežní vodoteče do Jihlavy v délce cca 111 metrů jako SO 231

- nedojde k zásahu do vodního prostředí s vodními živočichy (ryby...) bezejmenného pravobřežního vodního toku jeho přeložením ve značné délce

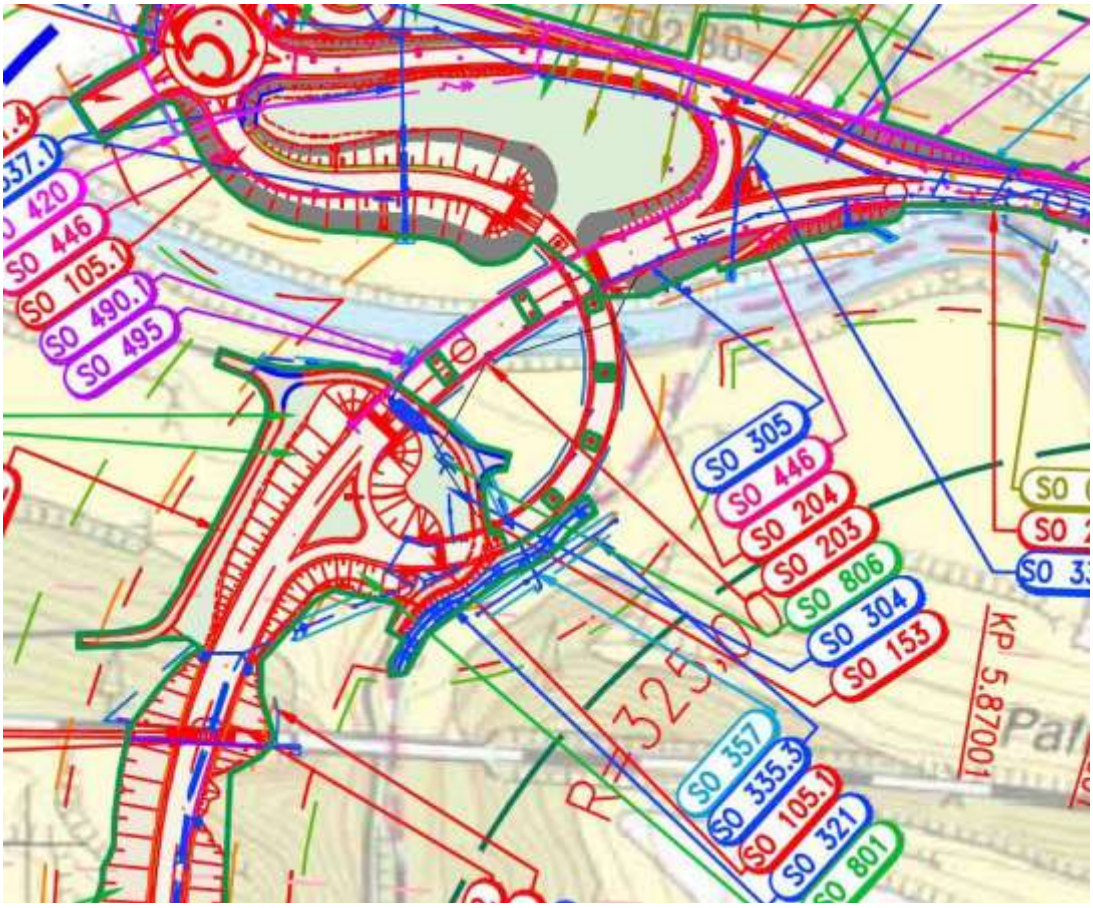
- nedojde k zásahu do VKP tohoto bezejmenného pravobřežního vodního toku jeho přeložením ve značné délce

- nedojde k významnému zásahu do LBC u soutoku bezejmenného vodního toku a Jihlavy

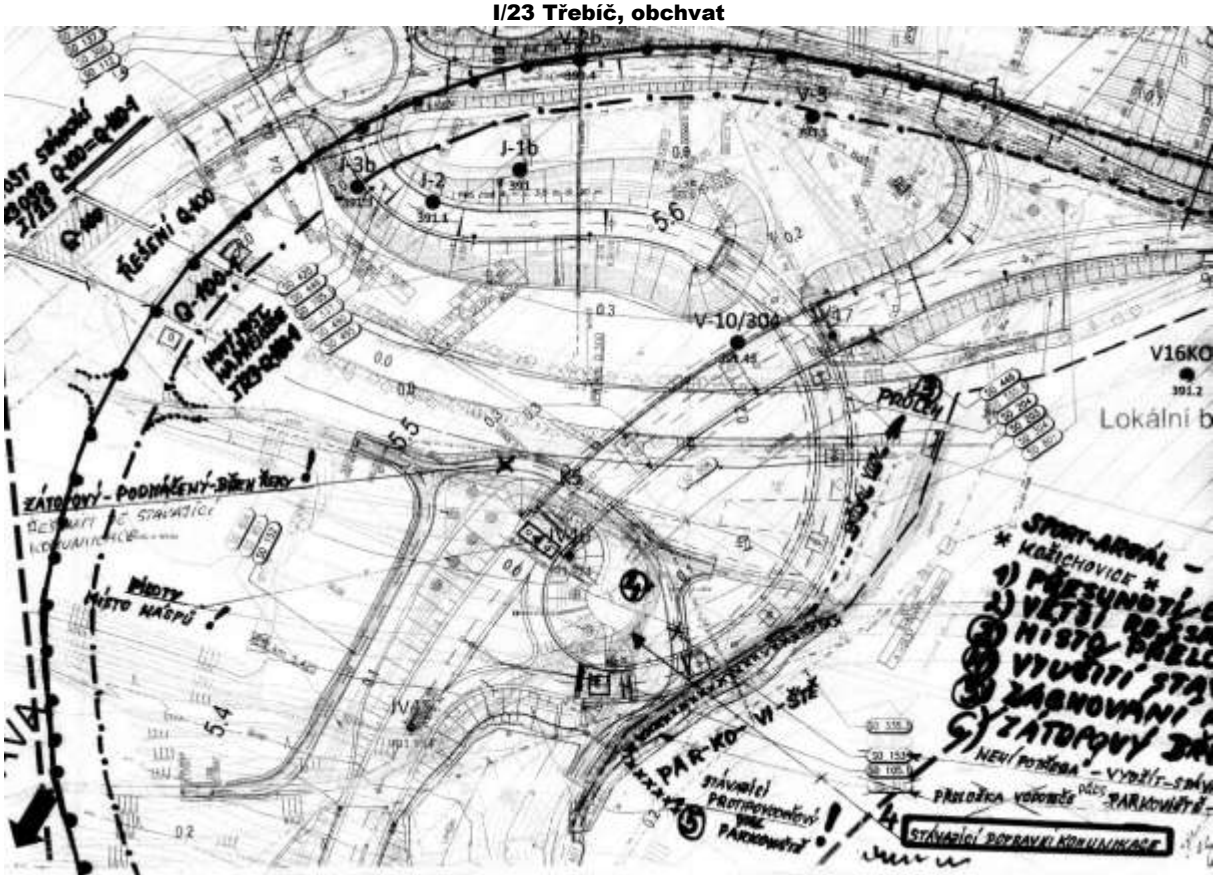
- nedojde ke škodlivému zásahu do biotopů zvláště chráněných jedinců **bobra** (viz obr. 5 a 6 níže)

- nedojde ke zmenšení prostoru pro rozliv záplavové vody při Q_{100} v blízkosti soutoku bezejmenné vodoteče a Jihlavy, čímž se sníží riziko povodní v území a škodám na majetku

Mapa 15: Varianta 1 s mostem (SO 203) a s přeložkou pravobřežní vodoteče (SO 321) do Jihlavy dle DÚR:



Mapa 16: Subvarianta 4 Varianty 1 s posunem mostu (SO 203) na SZ a bez přeložky vodoteče (SO 321) do Jihlavy:



Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA v rámci nutného vlastního posouzení různých variant zahrnula do vyhodnocení vlivů na životní prostředí (na základě objektivního výběru kritérií a stanovení jejich vah) i subvariantu 4 Varianty 1 s posunem trasy I/23 v km 5,5 více na SZ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno ve vypořádání předcházející připomínky, není náplní procesu EIA navrhovat zásadní úpravy projektu, protože logicky proces EIA nezkoumá důvody navrhovaného projektového řešení předloženého do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Každopádně ve snaze i o vypořádání připomínek k technickému řešení stavby byl prostřednictvím oznamovatele požádán projektant záměru podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění o poskytnutí doplňující informace k výše uvedeným požadavkům:

„Odsun trasy a mimoúrovňové křižovatky Brněnská na KÚ Třebíč

Niveleta komunikace obchvatu je navržena tak, aby most přes vodní tok Jihlava byl nad hladinou Q100. Dnešní stav je takový, že v okolí nemovitosti pana Kafky je stávající silnice I/23 pod úrovní Q100 (při povodni je zplavována). Komunikace obchvatu je na stávající silnici napojena cca 120 m za provozovnou a od místa napojení stoupá (ve směru staničení klesá k místu napojení). V místě provozovny pana Kafky je niveleta nové komunikace o cca 1,5 m výše než stávající silnice.

Projektant (Ing. Jaroš, SHB) po podrobnějším namodelování a prověření navrhované alternativní trasy (Subvarianty 4 varianty 1) sděluje že:

1 – Poloha okružní křižovatky (dále jen OK) neumožňuje připojení ul. Rafaelovy a Brněnské před hranicí koridoru ZUR, takže úprava by zasáhla mimo tento koridor,

2 – objekty bydlení na ul. Brněnské nelze přímo připojit sjezdem na větev mimoúrovňové křižovatky. ŘSD je má v rámci projektu připojené ramenem z okružní křižovatky. Pokud by takto bylo uvažováno i v případě alternativního řešení, bylo by nutné OK zvětšit. Rampa mimoúrovňové křižovatky a trasa obchvatu se navíc přibližuje k této zástavbě, což by vyvolalo větší zatížení hlukem těchto objektů a větší nároky na protihluková opatření,

3 – připojení ul. Sportovní na OK by zasáhlo do stávajícího mostního objektu. Bylo by nutné zdemolovat stávající a postavit nový most. Takováto úprava by opět zasáhla mimo koridor ZÚR,

4 – poloměr oblouku na hlavní trase obchvatu by vyžadoval zvětšení příčného klopení vozovky na 5% (v našem řešení 2,5%). Vzhledem k tomu, že je most nad řekou, hrozí riziko námrazy a ohrožení BESIP.

5 – rozštěp MÚK by zasáhl do mostního objektu, což je komplikace při návrhu objektu. Opěra mostu by byla těsně za hranou řeky, což neumožní vedení obslužné / přístupové komunikace kolem opěry do Lorenzových sadů a přilehlých areálů.

6 – svahy zářezu (nejsou v návrhu vykresleny) by zasáhly mimo koridor stanovený v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR).

7 – na silnici I. třídy by bylo ponecháno rizikové místo, které spočívá v šikmých parkovacích stáních vedle prodejny připojených přímo na silnici I. třídy. Auta vyjíždějí couváním do silnice I. třídy – další rizikové místo BESIP.

Náklady na výstavbu nového mostu (bod 3) nebo změna mostu dle bodu 5 nebo výstavbu nových protihlukových opatření dle bodu 2 by znamenaly vícenáklady v řádu vyšších desítek miliónů Kč, což je několikrát více než hodnota prodejny a zabírané části areálu na k.ú. Kožichovice.

Zaplavování pozemků k.ú. Kožichovice při přívalových srážkách, obnovení protipovodňového valu:

Na základě vzneseného požadavku byla původně navržená opěrná zeď podél násypu rampy MÚK Brněnská zrušena a navazující most byl prodloužen o 2 mostní pole (prodloužení ze 139,7 m na 199,7 m). Tímto řešením bylo vyhověno požadavku, aby přívalové vody z Lorenzových sadů nebyly zdí směrovány na pozemky pana XXXX, ale mohly plynule pokračovat bez omezení do toku Jihlava. Tímto řešením rovněž došlo ke zmenšení záborů pozemků pana XXXX na k.ú. Kožichovice, které jsou v dnešní době evidovány jako trvalý travní porost. Pozemky jsou dotčeny vyvolanými přeložkami vodního toku, kanalizace a vodovodu. Kanalizace a vodovod jsou v pozemku uloženy už dnes, vodní tok tvoří hranici pozemku.

Projektová dokumentace obchvatu řeší nakládání s vodami. V rámci stavby jsou navržena taková opatření (retence), aby nedocházelo ke zhoršení stávajících odtokových poměrů v území.

Do toku v Lorenzových sadech ústí pouze stávající odvodnění. Z navrhované komunikace není žádná voda zaústěna do toku v Lorenzových sadech. Veškerá voda z komunikací je přes retence zaústěna přímo do řeky Jihlavy. Naopak tím že v území budujeme novou stavbu a vody z vozovky odvádíme přímo do Jihlavy, tak do toku v

Lorenzových sadech bude odváděno méně vod než za současného stavu, protože odvodňovaná plocha se zmenší právě o plochu nových komunikací.

Přeložka vodního toku z Lorenzových sadů byla navržena tak, aby nedocházelo k ohrožení sousedních pozemků. Kapacita navrženého koryta toku byla v rámci projektu posouzena. Z posudku vyplynulo, že kapacita koryta toku je dostatečná i bez protipovodňového valu. Případné obnovení protipovodňového valu na pozemcích pana Kafky je možné. Protipovodňový val může být vybudován podél nového koryta toku.

Zpřístupnění celého areálu pana Kafky na k.ú. Kožichovice je zajištěno úpravou a přeložkami přístupových cest v lokalitě, které navazují na stávající přístupové cesty".

18g) Absence konkrétních údajů o počtech osob postižených automobilovou dopravou ve Variantě 0

Dokumentace EIA a její přílohy často uvádějí, že výstavba nové přeložky je nutné, neboť dojde ke snížení škodlivých vlivů na obyvatele podél stávajícího průtahu na silnici I/23 v Třebíči (Varianta 0), takže je nutné postavit nový průtah (Varianta 1-endogenní) přes město.

Děti Země ovšem nikde nenašly tyto konkrétní údaje, které by odůvodňovaly výstavbu Varianty 1-enodgenní a nemožnost výstavby Varianty 2-exogenní (mimo město):

- kolik obyvatel Třebíče je automobilismem podél průtahu postiženo nadlimitním znečištěním ovzduší NYNÍ
- kolik obyvatel Třebíče je automobilismem podél průtahu postiženo nadlimitním intenzitami hluku NYNÍ
- kolik obyvatel Třebíče by bylo automobilismem podél průtahu postiženo jejími škodlivými vlivy (stav ovzduší a hluková situace) s ohledem na rostoucí elektromobilu a opatření na ochranu klimatu v roce 2030 a 2050

Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA obsahovala konkrétní údaje o počtech osob negativně dotčených stávající dopravou na průtahu Třebíče nyní, v roce 20230 a 2050, a to z hlediska znečištění ovzduší a hlukové situace s ohledem na budoucí elektromobilitu a ochranu klimatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadované informace jsou patrné z tabulky č.1 přílohy č.6 z hlediska hlukové zátěže. Z hlediska vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži příloha č.6 uvádí, že podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy na celkovém imisním pozadí je podle výsledků rozptylové studie nízký a z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší není významný ani u obytné zástavby situované v blízkosti současné nebo uvažované trasy silnice I/23. Imisní vliv této dopravy se může reálně nepatrně projevit pouze v ukazatelích respiračních příznaků u citlivé části obyvatel nejbližší zástavby. Jedná se ovšem o expozici hluboko pod úrovní imisních limitů stanovených k ochraně zdraví obyvatel a nelze ji považovat za významné zdravotní riziko. Podrobněji lze odkázat na vyžádaný doplňující podklad podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění, který je doložen v Příloze 1 předkládaného posudku (Vyjádření zpracovatele vlivů na veřejné zdraví).

18h) Absence nemožnosti realizovat Varianty 0+

V dokumentaci EIA se uvádí srovnání prosazované Varianty 1-endogenní (nová přeložka přes město) s Variantou 0-nulová, nicméně zásadním problémem je absence posouzení dalších variant (viz dále), včetně Varianty 0+ (rekonstrukce/modernizace průtahu1). Tato problematika navazuje na nedoloženě uváděný účel Varianty 1.

Jinak řečeno ve vztahu k Variantě 0+:

- pokud je účelem záměru snížení intenzit hluku pod zákonný limit, tak lze postavit PHS, položit „nízkohlučný“ asfalt, snížit rychlost aut pod 50 km/h, např. na 30 km/h, zlepšit tvar a velikost stávající silnice a křižovatek apod.
- pokud je účelem snížit znečištění ovzduší pod zákonný limit, lze např. opět snížit rychlost vozidel pod 50 km a podporovat používání nízkoemisních či bezemisních vozidel
- pokud je účelem snížit nehodovost pod únosnou míru (počet nehod za rok, počet mrtvých za rok apod.), tak je nutné doložit, jaká je nehodovost na jiných silnicích I. třídy v jiných velikostně (plošně a počtem obyvatel) podobných městech v ČR v okolí a že dosavadní opatření na snížení nehodovosti nebyla účinná dle nějakých prognóz v odborných studiích, včetně třeba snížení rychlosti aut ve městě na 30 km/h
- pokud je účelem zajistit např. cca 6-8 odvozů částí jaderného bloku do JE v Dukovanech po I/23 přes Třebíč, čemuž údajně brání nevhodné sklonové poměry asi 105 metrů délky průtahu (Varianta 0), tak je nutné konkrétně doložit, proč technicky, časově a finančně je pro ČR vhodnější za 4,9 mld. Kč (bez DPH) během 4 let (2028-2031) postavit Variantu 1, než Variantu 0+, tj. provést modernizaci stávajícího průtahu v délce cca 105 metrů

Lze připomenout, že jednoduchým opatřením pro bezpečnost a plynulost silničního provozu a ke snížení údajné vysoké nehodovosti na průtahu1 je snížit rychlost aut na 30 km/h, jak uvádí např. článek „Nový trend: města snižují rychlost na 30 km/h. Míra ekologického dopadu je sporná“ ze dne 29. 8. 2021 (viz https://echo24.cz/a/S8c8r/novy-trend-mesta-snizuji-rychlost-na-30-kmh-mira-ekologickeho-dopadu-je-sporna).

Požadavek: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA obsahovala (i v přílohách) odborné studie a další podklady, které doloží, proč nelze realizovat levnou a rychlou Variantu 0+ s modernizací stávajícího průtahu (Varianta 0) silnice I/23 městem, zejména s ohledem na plynulost a bezpečnost silničního provozu a ve vztahu k intenzitám hluku a ke znečištění a také k plánu 6-8x vézt přes Třebíč části jaderného bloku do JE v Dukovanech

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pokud by oznamovatel předložil do procesu posuzování vlivů i jiné varianty, nepochybně by takové varianty musela vyhodnotit i dokumentace EIA. Každopádně lze připomenout obsah Rozhodnutí MŽP č.j. MZP/2025/240/479 ze dne 28. března 2025, kterým ruší Závazné stanovisko Krajského úřadu č.j. KUJI 3914/2024 ze dne 15.01.2024, kdy ve vztahu k vypořádání připomínek veřejnosti k dokumentaci EIA ve vztahu k variantám MŽP uvádí: „Nedůvodné jsou naproti tomu připomínky týkající se variant. Odvolatelé, kteří v tomto směru uplatňovali námitky, požadovali vyhodnocení variant, které navrhovali, a jejich odmítnutí považovali za nezákonné. K tomu lze uvést, že zvolený způsob posuzování podle § 10 zákona, tedy územní řízení s posouzením vlivů, předpokládá předložení

invariantního záměru a příslušný úřad ani nemůže navrhovat (resp. požadovat) zpracování jiných variant".

Lze tedy uzavřít, že postup dokumentace vychází z výše uvedených skutečností, předkládá k posouzení navrženou trasu, a tento záměr je nyní ve fázi zpracování posudku.

18i) Absence posouzení varianty a subvariant

Dokumentace EIA z 11/2022 uváděla, že byla zpracována Komparativní studie – Přeložka silnice I/23 v Třebíči v 08/2018 společností Haskoning DHV Czech Republic, spol. s r.o., která srovnala tři varianty obchvatu Třebíče (aktuální, exogenní a variantu Zámeček) z hlediska územně plánovací dokumentace, dopravního posouzení a posouzení vlivů na životní prostředí.

Podle dokumentace EIA z 11/2022 má být životní prostředí nejméně dotčeno realizací Varianty 1 nebo varianty Zámeček. Tyto dvě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí srovnatelné. Nejhůře vyplývá srovnání pro Variantu 2-exogenní.

Děti Země zjišťují, že komparativní studie vybrala zavádějící kritéria. Dětem Země totiž vyšlo, že z ekologického hlediska je výhodnější Varianta 2-exogenní. Naopak, pokud by použily postup dle komparativní studie, tak by ŘSD nemohlo postavit dálnici D5 ve „velkém obchvatu", ale po okraji města, jak žádaly spolky a malé obce.

Děti Země ještě připomínají výsledky studie firmy INVESTprojekt NNC, s.r.o., (10/2004), která pro firmu VIAPONT s. r. o. a její studii s názvem „Aktualizace studie tahu silnice I/23 hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka" (6/2004) hodnotila střety přeložky silnice I/23 se zájmy ochrany přírody a krajiny pro obě varianty.

Podle Dětí Země je zřejmé, že Komparativní studie – Přeložka silnice I/23 v Třebíči (08/2018), kterou si objednalo město Třebíč, nelze považovat za věrohodnou.

Nicméně zásadním nedostatkem dokumentace EIA z 4/2026 je opakované neposouzení hlavních variant , tzn. Varianty 0, Varianty 1-endogenní a Varianty 2-exogenní (kromě subvariant Varianty 1 – viz výše), jak logicky požadovala veřejnost již ve zjišťovacím řízení (2017-2018) a jak uvádějí i jeho závěr ze dne 27. 3. 2018, přičemž v předchozím procesu EIA rovněž nedošlo k posouzení hlavních variant.

Děti Země dále připomínají, že v 12/2025 byly vypracovány dvě nové odborné studie, které dokládají reálnost a uskutečnitelnost Varianty 2-exogenní, a současně i významně nižší vlivy na přírodu, krajinu a veřejné zdraví, resp. má výrazně nižší rizika škodlivého vlivu, jelikož její trasa neprobíhá přes žádnou obydlenou část:

- Silnice I23 – exogenní varianta obchvatu Třebíče" (Ing. J. Kalčík, 12/2025)
- Biologické průzkumy a hodnocení – obchvat Třebíče (RNDr. V. Kostkan, 12/2025) – viz příloha

Dále Děti Země z vyhledávací studie Ing. J. Kalčíka (12/2025) předkládají její závěry.

Dále Děti Země z výše uvedených podkladů (a z veřejně dostupných zdrojů, např. o záboru I. a II. tříd ZPF či o záboru lesních půd) pak níže předkládají stručné porovnání některých parametrů Varianty 1-exogenní a Varianty 2-endogenní, z nichž vyplývá, že kromě očekávaného vyššího záboru plochy u Varianty 2-exogenní, resp. I. a II. třídy ZPF a PUFL, jsou další její věcné parametry srovnatelné (škodlivý zásah do biotopů a jedinců zvláště chráněných druhů a rodů organismů) nebo lepší (stavební náklady,

doba jízdy tranzitní dopravy, rozsah kácení mimolesních dřevin...) a současně i méně riziková.

Dále Děti Země citují z dokumentace EIA závěry hodnocení vlivu na krajinný ráz: Z posouzení míry vlivu navrhovaného záměru přeložky komunikace I/23 na identifikované znaky a hodnoty krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů vyplývá, že posuzovaný záměr má „slabý" až „žádný vliv". Jedná se o vlivy vyplývající ze samotného charakteru stavby, kdy dojde k přeměně stávajícího prostředí na prostor rušné komunikace. Dojde tak k lokálnímu zániku části stávajícího přírodního prostoru. Jedná se ale o prostor, který je již nyní využíván (částečně pro rekreaci, částečně pro výrobu a dopravu)."

K tomu dále Děti Země citují ze Studie „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat: posouzení vlivu na krajinný ráz", Mgr. et Ing. Roman Bukáček, Studio B&M, 65 stran 3/2023, která na str. 62-63 v závěrečném shrnutí uvádí mj. toto:

„Z důvodu rozdílné konfigurace znaků krajinného rázu byl tento vymezený prostor na základě šetření in situ rozdělen na 10 míst, v nichž bylo provedeno vyhodnocení lokálního vlivu záměru na krajinný ráz. Hodnocení ukázalo na čtyři kritická místa, jimiž trasa obchvatu prochází:

- údolí Stařečského potoka,
- Terovské údolí,
- Prostor Lorenzových sadů,
- Údolí Jihlavy na východním okraji města,

v nichž se záměr projeví z pohledu zachování krajinného rázu místa na hranici únosnosti nebo jako neúnosný.

Vliv s uvedeným dopadem znamená, že v daném místě dojde ke změně vnímání zásadních a spoluurčujících charakteristických znaků, ke změně jejich konfigurace i významu a projevu. Obraz uvedených míst v krajině, vztahy i měřítko se zásadním způsobem změní.

Z pohledu ochrany krajinného rázu dojde v uvedených případech k lokálnímu snížení estetické i přírodní hodnoty, narušení přítomných harmonických vztahů i harmonického měřítka v krajině. Toto snížení se dle uvedeného rozboru a hodnocení jeví **spíše jako neúnosné**. Z hlediska území DOKP jako celku, je vliv z 10 vymezených míst ve čtyřech případech problematický z pohledu zachování stávajících hodnot krajinného rázu.

Dokumentace EIA uvádí tyto vlivy na krajinný ráz, které jsou ovšem v rozporu se zjištěními Bukáčka (3/2023):

Tabulka 15: standardizovaná tabulka vlivu na zákonná kritéria krajinného rázu

Zákonná kritéria krajinného rázu	Vliv záměru
vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	slabý
vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky	slabý
vliv na ZCHÚ	žádný
vliv na VKP	slabý
vliv na kulturní dominanty	žádný
vliv na estetické hodnoty	slabý
vliv na harmonické měřítko krajiny	žádný až slabý
vliv na harmonické vztahy v krajině	žádný až slabý

Vyjádření Dětí Země potom uzavírá: Žádáme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA vlastními silami vyhodnotila všechny hlavní varianty (tj. Varianta 0, Varianta 0+, Varianta 1 a Varianta 2), přičemž komparativní studie z 8/2018 neobsahuje často žádné konkrétní údaje. Výběr kritérií a jejich vah nesmí být zavádějící či nejasný nebo nelogický. Jde o tyto varianty a subvarianty:

- Varianta 0 (nulová) = nulová beze změn využívání stávající silnice I/23 přes město (průtah)
- Varianta 0+ (nulová plus) = rekonstrukce či modernizace stávající silnice I/23 přes město (průtah)
- Varianta 1 (endogenní) = trasa nové silnice přes město, včetně subvariant:

a) na předložené trase s řadou zakrytí vybraných zářezů v úseku od Libušina údolí po Lorenzovy sady a s umístěním protihlukového tubusu na ul. Koželužská (max. délky asi 830 metrů),

b) změnou předložené trasy v podobě nového trasování „Nouzové subvarianty“ v území Boroviny,

c) změnou předložené trasy v části MÚK Brněnská na s posunem trasy SZ směrem bez přeložky vodoteče vtékající zprava do řeky Jihlavy a bez zásahu do VKP, LBC a do biotopů bobra

Varianta 2 (exogenní) = trasa nové silnice mimo obydlené území města

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka opět směřuje k požadavku, který se týká „zásadního nedostatku dokumentace“, a to posouzení jiných, vyjadřovatelem navrhovaných variant. I když zpracovatel posudku oceňuje přílohové studie, které jsou součástí předloženého vyjádření, nemůže konstatovat jinak, než tak, že předmětem posudku je vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí takového záměru, který byl předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Je otázkou, proč předkládané podrobně zpracované studie nebyly uplatněny v době, kdy se schvalovaly Zásady územního rozvoje kraje Vysočina. V aktuálním stavu, kdy zásady územního rozvoje stanovily koridor pro uvedený záměr, Stanovisko MŽP k návrhu koncepce Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina“ výslovně uvádí, že:

„V rámci obsahu AZÚR č. 6 KrV orgán SEA neuplatnil požadavky na zpracování variant řešení, jelikož do návrhu obsahu Aktualizace byly již vybrány finální varianty obchvatů, jejichž

vymezení bylo prověřováno v rámci podrobných vyhledávacích studií, resp. v rámci procesu pořízení územních plánů souvisejících obcí. Podrobný popis všech v minulosti prověřovaných variant trasování obchvatů a jejich projednávání v rámci vyhledávacích a technických studií je uveden v Odůvodnění AZÚR č. 6 KrV. Rovněž z vyhodnocení SEA vyplynulo, že u žádného z navrhovaných koridorů nebyly zjištěny takové významné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví, aby bylo nutné hledat variantní řešení navrhovaných koridorů"

a tudíž není náplní probíhajícího procesu EIA věnovat pozornost požadavkům na jiná alternativní vedení navrhovaného obchvatu.

Z hlediska hodnocení vlivů na krajinný ráz lze s připomínkou Dětí Země, porovnávající dvě poměrně odlišná hodnocení na krajinný vyslovit souhlas, ačkoliv konečné závěry a návrhy kompenzačních opatření nejsou v obou studiích významněji rozdílné.

Z obou prostudovaných materiálu vyplývá, že lze shledat různě vymezené dotčené krajinné prostory. V hodnocení krajinného rázu posuzované dokumentace není dotčený krajinný prostor tak široce vymezený; je vymezeno pouze to, co bude reálně (vizuálně) zasaženo záměrem a je vymezeno mimo zástavbu, s čímž souvisí také znaky – v posuzovaném hodnocení jsou vyjmenované ty, které se nachází přímo v dotčeném krajinném prostoru.

Je však skutečností, že citované hodnocení Mgr. et Ing. Romana Bukáčka, Studio B&M („Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat: posouzení vlivu na krajinný ráz") v závěru kromě jiného uvádí, že záměr, tak jak je uveden, je veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury, a jako takový je zanesen do územních plánů města i dotčených obcí v uvedené trase, stejně tak je zanesen v aktuálním znění zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a že za předpokladu aplikace ve studii uvedených nápravných opatření, by bylo možné záměr z hlediska vlivu na krajinný ráz přijmout." Na základě této studie vydal odbor životního prostředí MěÚ Třebíč souhlasné závazné stanovisko (č.j. OŽP 35872/23 – SPIS OŽP/15563/2022/Eu) s návrhem kompenzačních opatření:

- ✓ *Údolí Stařečského potoka - specifický prostor v městské části Borovina - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.*
- ✓ *Terovské a Libušino údolí - nezastavěný prostor zářezu pravostranného přítoku Stařečského potoka a pokračující údolí Stařečského potoka v zářezu Libušina údolí - kompenzační opatření formou revitalizace a dosadby zeleně v jiných částech města.*
- ✓ *Lorenzovy sady - nezastavěný zalesněný prostor zářezu pravostranného přítoku Jihlavy založený jako lesopark - kompenzační opatření v podobě výsadby dřevin na narušených svazích a nápravná opatření v jiné části území.*
- ✓ *Brněnská - část prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města – renaturalizace prostoru v dané části, zejména rozsáhlou výsadbou vhodné zeleně v prostoru údolí.*

Dále jsou v tomto rozhodnutí formulovány podmínky, za kterých se tento souhlas vydává. Tyto podmínky jsou v návrhu závazného stanoviska respektovány.

Ve vztahu k výše uvedeným skutečnostem lze (bez ohledu na rozdílnost vyhodnocení vlivů DoKP) připomenout závěry Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz, který je přílohou č.8 posuzované dokumentace, a kde se uvádí že největší vliv bude záměr mít na přírodní prvky. Dojde k vykácení částí lesních ploch v Libušině a Terovského údolí,

Lorenzových sadech a v nivě řeky Jihlavy v místech trasy záměru. V případě, že proběhne vhodná revitalizace a také za předpokladu, že narušené území zaroste a vegetace se zapojí, bude komunikace v budoucnu lépe vizuálně zapojena do krajiny.

Každopádně v návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k vlivům na krajinný ráz formulována odpovídající podmínka, reflektující i podmínky závazného souhlasu k zásahu do krajinného rázu vydaného MěÚ Třebíč, odborem životního prostředí.

Vyjádření veřejnosti

(pozn.: v souladu s GDPR byla vyjádření veřejnosti předložena v anonymizované formě s tím, že předaná vyjádření byla označena čísly)

Ve1) Vyjádření č.1
Okresní hospodářská komora

Podstata vyjádření:

OHK považuje realizaci obchvatu města Třebíče za jeden z nejdůležitějších dopravních projektů pro celé Třebíčsko. Region nepotřebuje další roky diskusí, ale konkrétní krok, který skutečně pomůže dopravě v Třebíči i jejím okolí. Navržené řešení podporuje další rozvoj regionu. Třebíčsko potřebuje dopravní infrastrukturu, která pomůže městu, ale současně nebude brzdit rozvoj okolních obcí, podnikatelských zón ani služeb. Obchvat Třebíče představuje stavbu ve veřejném zájmu, která má zásadní význam pro konkurence schopnost regionu, plynulosti dopravy i kvalitu života jeho obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve2) Vyjádření č.2
Sdružení Energetické Třebíčsko

Podstata vyjádření:

Projekt považujeme za klíčový nejen pro samotné město, ale i pro širší region. Plánovaný obchvat převede dopravu z centra města na jeho jižní okraj a tím výrazně ulevit dnešnímu stavu, kdy silnice I/23 prochází přímo Třebíčí a rozděluje město na dvě části. Stavba odvede dopravu z města, sníží dopravní zatížení uvnitř města a zlepší podmínky pro jeho obyvatele, návštěvníky i podnikatele. Plánované obchvaty dle ŘSD významně zkracují dojezdové časy složek záchranného integrovaného systému. Obchvat dále nebrání rozvoji okolních sídel a naopak pomáhá vytvořit lepší a bezpečnější dopravní uspořádání pro celé území.

Žádáme proto, aby příprava i následná realizace obchvatu pokračovaly bez zbytečných odkladů a aby tento projekt zůstal mezi dopravními prioritami regionu i státu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr.

Ve3) Vzor č.1
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 3, 4, 11, 31, 114, 200, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 217, 222,

Podstata vyjádření:

Ve3a) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu

Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve3b) Hluk. Dokumentace hodnotí hluk pouze pro posuzované řešení. Bez variantního porovnání nelze objektivně posoudit, zda zvolené řešení není zbytečně zatěžující pro obyvatele a zda jiné trasování mimo obytné části města nemá podstatně menší dopady. Mám vážné obavy, že plánovaný průtah je katastrofa s trvalými dopady na životní prostředí celého města. Průtahem se doprava pouze přesune z centra do jižní části města. Trvale a nenávratně znehodnotí život obyvatel lokalit Boroviny a Horka-Domky svým konstantním dopravním hlukem.

Libušino údolí, označované jako plíce města a místo pro odpočinek a procházky utrpí rozsáhlé škody. Hluk zasáhne Terovské údolí i všechny zahrádkářské kolonie v blízkosti průtahu, které dosud byly místem klidu. Průtah naruší i ráz krajiny Lorencových sadů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace z hlediska hlukové zátěže a příspěvků k imisní zátěži porovnává stav bez realizace záměru a s jeho realizací. Hlukové posouzení pro návrhový stav konkretizuje navrhovaná protihluková opatření tak, aby v rámci předkládaného záměru byly plněny hygienické limity hluku z dopravy pro denní a noční dobu. V rámci posudku je požadováno, jak aktualizovat akustické posouzení v rámci další projektové přípravy, tak i dlouhodobý monitoring měření hlukové zátěže pro potvrzení splnění hygienických limitů.

Tak jako většina liniových staveb i tato nepochybně znamená zásah do biodiverzity zájmového území. Proces posuzování vlivů na životní prostředí potom nastavuje podmínky pro minimalizaci nebo kompenzaci vlivů na biodiverzitu a bude záležet na rozhodnutí dotčených orgánů státní správy, budou-li při respektování navržených podmínek z hlediska vlivů na životní prostředí, souhlasit s realizací posuzovaného záměru.

Ve vztahu k vlivům na krajinný ráz lze odkázat na podrobnější vypořádání pod bodem 18i této kapitoly.

Ve3c) Veřejné zdraví. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví vychází z posuzované trasy a neporovnává zdravotní dopady variant. Bez porovnání nelze doložit, že navržené řešení je z hlediska zdravotních rizik nejpřijatelnější. Plánovaný průtah se zplodinami z dopravy negativně podepíše nejen na veřejném zdraví obyvatel daných lokalit, ale i dětí, které využívají sportovní areály Na Hvězdě k volnočasovým aktivitám. Stejně tak i zahrádkářské kolonie utrpí vzniklými zplodinami a znehodnotí jejich půdu pro čisté pěstování.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Autorizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví porovnává zdravotní dopravy předložené varianty ve vztahu ke stavu bez realizace záměru.

Ve3d) Doprava. Není přesvědčivě doloženo, že záměr skutečně odvádí tranzitní dopravu mimo město, nikoli pouze přesouvá dopravní zátěž do jiných obytných či rekreačních lokalit. Variantní porovnání by mělo prokázat účinek na tranzit i na vnitroměstské vazby. Nadměrné náklady, které budou směřovat do JE Dukovany by měly být vedeny rozhodně mimo městské komunikace. Pro tyto účely má vzniknout několik kruhových objezdů, které dle mého názoru nemají smysl pro takovou přepravu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Model dopravy předkládá dopravní zátěž v odpovídajících variantách a časových horizontech pro předkládaný posuzovaný záměr.

Ve3e) Centrum města. Pokud má být cílem zlepšení prostředí ve městě, musí být prokázáno celkové zlepšení v rámci variant. Bez variantního posouzení hrozí pouze přesun negativních dopadů z centra do jiných částí města. Zvolená varianta řešení je zastaralá, jedná se o pouhý výmysl horkých hlav, které si neuvědomují celkový dopad a důsledky na ráz města a jeho okolí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Variantní posouzení předložených variant je z hlediska hlukové zátěže porovnáno například v tabulce č.1 na str.12 přílohy č.5 posuzované dokumentace. Zvolená varianta je výsledkem Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

Ve3f) Závěrečná žádost. Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve4) Vzor č.2
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 128 až 197

Podstata vyjádření:

Ve4a) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve4b) Jsem obyvatelem bytového domu v ulici Spojenců, v bezprostřední blízkosti ulice Koželužská, která patří mezi nejvíce dopravně zatížené komunikace ve městě. Doprava zde probíhá prakticky nepřetržitě a její hluk i emise významně ovlivňují každodenní život obyvatel v okolí.

Hluk z projíždějících vozidel je dlouhodobě vysoký a obtěžující, a to i ve večerních a nočních hodinách. V letních měsících je prakticky nemožné větrat, aniž by do bytů pronikal intenzivní dopravní hluk. Tato situace zásadně snižuje kvalitu bydlení.

Kromě hluku vnímáme i další negativní dopady dopravy, zejména znečištění ovzduší a celkové zhoršení životního prostředí v místě bydliště. Tyto vlivy působí dlouhodobě a mají dopad nejen na komfort bydlení, ale i na zdraví obyvatel.

V této souvislosti považuji za zásadní, že dokumentace EIA neporovnává navržené řešení s jinými variantami vedení dopravy. Bez takového variantního porovnání nelze objektivně posoudit, zda by jiné řešení - zejména vedení dopravy mimo zastavěné území města - nevedlo k výraznému snížení dopravní zátěže, hluku a emisí v této lokalitě. Domnívám se, že bez posouzení těchto variant nelze spolehlivě vyhodnotit skutečný přínos záměru ani jeho dopady na obyvatele města.

Závěrečná žádost. Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená komunikace je v akustickém posouzení reprezentovaná výpočtovými body č.3 až 12. Výsledky výpočtu aktivní varianty jsou dokladovány v tabulce 6 pro výhledový stav roku 2030 a v tabulce č.7 pro výhledový rok 2050 v Příloze č.4 posuzované dokumentace, přičemž výsledky výpočtů pro finální stavební řešení obchvatu nesignalizuje překračování hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu. V rámci posudku je požadováno, jak aktualizovat akustické posouzení v rámci další projektové přípravy, tak i dlouhodobý monitoring měření hlukové zátěže pro potvrzení splnění hygienických limitů. Otázka posuzované trasy obchvatu již byla komentována v předcházející části k tomuto vyjádření.

Ve5) Vzor č.3

zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 99 až 113 a 115 až 127

Podstata vyjádření:

Ve5a) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání

nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve5b) Jsem obyvatelem ulice Fibichova, která je v současnosti klidnou jednosměrnou ulicí s převážně rodinnou zástavbou. Charakter této lokality je dlouhodobě rezidenční, s minimální dopravní zátěží odpovídající místní obslužné komunikaci.

Podle předložené dokumentace má však v souvislosti s realizací záměru dojít k zásadní změně dopravního režimu v této ulici. Ulice má být nově napojena prostřednictvím komunikace nad tunelem na ulici Revoluční, má se stát obousměrnou a má na ni být převedena doprava včetně městské hromadné dopravy. Tato změna by znamenala zásadní nárůst dopravní zátěže v ulici, která k tomuto účelu nebyla navržena ani stavebně uzpůsobena. Vzhledem k její šířce a charakteru zástavby lze důvodně předpokládat výrazné zvýšení hluku, emisí a celkové zhoršení životního prostředí pro obyvatele. Zároveň zde není zřejmé, že by bylo možné realizovat účinná protihluková opatření.

Za zásadní problém považuji skutečnost, že tento nárůst dopravy je v dokumentaci EIA pouze odhadován a není podložen konkrétním a projednaným dopravním řešením. Přitom se jedná o změnu, která může zásadně ovlivnit kvalitu bydlení v celé ulici. Bez reálného dopravního projektu a jeho vyhodnocení nelze dopady na obyvatele spolehlivě posoudit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlukového posouzen vyplývá, že výhledové posouzení akustické situace je hodnocena výpočtovými body č.46 a č.47, u kterých byl proveden výpočet ve výhledových letech pro kontrolu splnění hygienických limitů. Z výsledků výpočtů hlukové zátěže pro výpočtové body č. 46 a 47 dle tabulky č. 8 je patrné splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Každopádně zpracovatel posudku i na základě všech obdržených vyjádření v rámci návrhu závazného stanoviska, kde je požadováno v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat hlukovou studii navrhuje, že studie bude vycházet z aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území a v rámci aktualizovaného modelu detailně řešit změny v dopravním proudu u všech komunikací, dotčených navrhovaným propojením.

Ve5c) Současně mám obavy i z dopadů v průběhu samotné realizace stavby, zejména v souvislosti s hloubením tunelu. Lze očekávat výrazné zatížení okolí hlukem, prachem a stavební dopravou, přičemž není zřejmé, jakým způsobem bude staveništní doprava vedena a zda nebude vedena právě přes ulici Fibichova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací a finální technické řešení záměru, nelze vyčerpávajícím způsobem vyhodnotit hluk ani imisní zátěž v etapě výstavby.

Každopádně v rámci posudku je doporučeno v rámci zásad organizace výstavby mimo jiné vyloučit komunikaci Fibichova staveništní dopravu.

Doložené hodnocení etapy výstavby z hlediska hlukové zátěže lze proto chápat jako podklad, který dokladuje plnění hygienických limitů pro etapu výstavby a na který lze navázat v rámci navazující projektové přípravy záměru po zpřesnění (aktualizaci) zásad organizace výstavby.

Pro navazující projektovou přípravu je formulována podmínka týkající se zásad organizace výstavby ve vztahu k minimalizaci hlukové zátěže která, na základě které bude vypracováno také aktualizované hlukové posouzení etapy výstavby.

Pro další projektovou přípravu záměru je formulováno doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhovat další opatření technického respektive organizačního charakteru.

V návrhu závazného stanoviska je formulováno doporučení, které směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby v zájmovém území na základě zpracovaných zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky.

Na základě obdržených vyjádření jakož i na základě veřejného projednání lze považovat za vhodné, aby teoretické výsledky vyhodnocující etapu výstavby byly během stavby ověřovány a mohla tak být případně přijata další odpovídající organizační opatření. Proto je do návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

Součástí hodnocení akustického posouzení je také hlukové posouzení objízdných tras. Dokumentace uvádí, že během stavebních prací dojde k omezení a někdy i k úplnému přerušení provozu na stávajících komunikacích, které trasa obchvatu kříží a připojuje. Objízdné trasy jsou navrženy ve fázi úpravy silnice II/410 ul. Koželužské od křižovatky s ulicí Řípovskou až k Janovu mlýnu. Dále bude objízdná trasa navržena během výstavby na ulici Vltavínské. Na objízdnou trasu je nutno přesměrovat dopravu při úpravách křižovatek na ul. Znojemské a Hrotovické. Během těchto fází bude využívána provizorní komunikace jižně od areálu STOP.SHOPu. Poslední lokalitou, kde je uvažováno během výstavby s převedením dopravy na objízdnou trasu je oblast křižovatky Brněnská – Sportovní – Rafaelova.

Hlukové posouzení objízdných tras uzavírá, že návrh objízdných tras byl konzultován s dopravním inspektorátem Policie ČR. Objízdné trasy byly stanoveny obdobně jak tomu bylo v minulosti, kdy docházelo ke stavebním úpravám a omezení dopravy v Třebíči.

Záměr je nyní v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, zatímní předpoklad zahájení provozu je rok 2031 a uvažovaná délka stavby je 4 roky. Lze tedy považovat za účelné, aby akustické posouzení reagovalo na změny v intenzitách dopravy, které

mohou do doby realizace záměru nastat a které mohou potenciálně ovlivnit dopravně inženýrské podklady tak, jak se bude vyvíjet intenzita dopravy v následujících letech. Proto lze považovat za účelné zapracovat do návrhu závazného stanoviska požadavek, aby v navazující projektové dokumentaci po výběru zhotovitele stavby byl aktualizován model dopravy pro objízdné trasy v souvislosti s plánovanými uzávěrkami a s ohledem na obdržená vyjádření také detailněji popsány jednotlivé uzávěry a časové horizonty těchto uzávěr. V tomto smyslu je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

Ve vztahu k problematice vlivů na ovzduší v etapě výstavby lze uvést, že příloha č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění požaduje plnit v etapě výstavby obecně platná opatření k předcházení a omezování prašnosti, která musí být respektována bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve5d) Nelze vyloučit ani negativní vlivy na statiku okolních rodinných domů, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti plánovaných stavebních zásahů. Tyto skutečnosti považuji za nedostatečně vyhodnocené. Domnívám se proto, že dokumentace EIA nedostatečně posuzuje skutečné dopady záměru na tuto lokalitu a neumožňuje objektivně vyhodnotit, jak zásadně se může změnit charakter a kvalita bydlení v ulici Fibichova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že během výstavby může dojít vlivem průjezdů těžkých nákladních automobilů a činnosti stavebních strojů a dalších stavebních pracích k lokálnímu výskytu zvýšených vibrací (výstavba tunelu, demoliční práce apod.). Výraznější projev vibrací lze obecně očekávat do vzdálenosti řádově jednotek, výjimečně desítek metrů od zdroje vibrací, přičemž s rostoucí vzdáleností jejich intenzita rychle klesá. Lze tedy, na základě podobných staveb, předpokládat, že vzhledem ke vzdálenosti zástavby od rozhodujících stavebních prací by mělo být toto riziko minimální. Přesto na straně bezpečnosti jsou k uvedené problematice ze strany posudku formulovány odpovídající podmínky.

Ve5e) Obáváme se, že plánovaný zářez nebude dostatečně hluboký a střechy nákladních automobilů, že nebude dostatečně řešeno odhlučnění a zda budou realizována další protihluková opatření. Jaká bude maximální povolená rychlost na komunikaci. Jak bude řešena bezpečnost – jak se zajistí, aby se do komunikace nedostalo dítě nebo zvěř. Bude úsekové měření rychlosti. Vysazovaná zeleň je navrhována pravděpodobně jako jedno z protihlukových opatření. V lokalitě ulice Koželužská nebude možné odbočit k DDM (ze směru k Borovině) – to je v současné době možné – jak bude řešen příjezd k DDM?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k hloubce plánovaného zářezu a k řešení příjezdu k DDM byl prostřednictvím oznamovatele požádán projektant záměru podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění o poskytnutí doplňující informace k těmto dotazům:

- *„Zářez v úseku Terovské údolí – ul. Znojemská (km 2,2 – 3,3) - zářez je hluboký přibližně 4,5 m, povolená výška nákladní soupravy je 4,1 m. Na 150 m zářezu v km 2,550 – 2,700 je hloubka zářezu menší (hloubka přibližně 3,0 m) a v tomto úseku budou střechy nákladních aut vidět. Hluková studie prokazuje, že hlukové limity nejbližších objektů v tomto úseku jsou splněny i bez dodatečných protihlukových opatření. V úseku tohoto zářezu se uvažuje rychlost 70 km/h.*

- *Příjezd k DDM: ulice T. Bati je na ul. Koželužskou napojena u okružní křižovatky s ul. Zámeček a u DDM. Do okružní křižovatky zasahováno nebude, tento přístup bude zachován, v křižovatce u DDM bude umožněno pouze odbočení vpravo (jak z ul. Koželužské, tak z ul. T. Bati), tzn. že vozidla přijíždějící po ul. Koželužské ze směru od ul Dr. A. Hobzy pojedou až k okružní křižovatce s ul. Zámeček a v tomto místě odbočí na ul. T. Bati. Výjezd z ul. T. Bati u DDM bude možný pouze směrem k ul. Dr. A. Hobzy. Výjezd opačným směrem bude opět přes okružní křižovatku s ul. Zámeček".*

Dále lze uvést, že obecně v rámci akustického posouzení je navrhována řada protihlukových opatření při jejichž realizaci by mělo být garantováno plnění hygienických limitů; mezi tato opatření nepatří vysazovaná zeleň. Hlukové posouzení bude v navazující projektové přípravě dále aktualizováno a taktéž je navržen monitoring hlukové zátěže po zprovoznění záměru.

Jak uvádí dokumentace, silnice I/23 je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h.

Bezpečnost by měla být řešena standardním dodržováním podmínek provozu na komunikacích tak, jako u všech ostatních komunikacích Dokumentace uvádí, že v trase obchvatu jsou evidovány jednotky střetů se zvěří (http://srazenazver.cz), na silnicích I/23, II/410, II/360, ve většině případů jde o blíže neurčené druhy.

Ve5f) Závěrečná žádost. Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve6) Vzor č.4

zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 70 až 98

Podstata vyjádření:

Ve6a) Podle informací má být tunel realizován v prostoru bývalé skládky, jejíž složení není v dostatečné míře známé. S ohledem na historické využití území včetně průmyslové výroby v bývalém závodě BOPO, nelze vyloučit přítomnost kontaminovaných odpadů, což by mohlo míz negativní dopad na zdraví obyvatel i kvalitu ovzduší v lokalitě. Závažným problémem je také charakter podloží, tvořeného navážkami bývalé skládky. Takové podloží může být nestabilní a nevhodné pro rozsáhlé stavební zásahy. Již dříve zde byly problémy se statikou domů, což realizací tunelu může tyto problémy dále zhoršit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Záměr se přímo dotýká lokality se starou ekologickou zátěží. Zásah do horninového prostředí bude spojen s vlastním založením stavby. Vlivy na horninové prostředí budou spojeny s úseky hlubokých zářezů, se zakládáním mostních objektů a s realizací tunelu. Dokumentace specifikuje potenciální zásahy do lokalit staré ekologické zátěže. V návrhu závazného stanoviska je proto ve vztahu k uvedené připomínce formulována podmínka do podrobného inženýrskogeologického průzkumu zahrnout identifikované lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu stanovit postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod.

Ve vztahu k případné deformaci zástavby vlivem stavební činnosti dokumentace uvádí, že k výskytu vibrací může během výstavby docházet vlivem nasazení stavebních strojů zejména při realizaci tunelových úseků. Jejich lokalizace a časové působení bude dáno aktuální fází té které etapy výstavby záměru. Při výstavbě by se neměla dle dokumentace používat zařízení, která by způsobovala vibrace o hodnotách a frekvencích, překračujících povolené limitní hodnoty. Na straně bezpečnosti a i s ohledem na diskusi v rámci veřejného projednání záměru je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka týkající se minimalizace vlivů vibrací při rozhodujících stavebních činnostech.

Ve6b) Významné obavy vyvolává také samotná fáze výstavby. Při hloubení tunelu lze očekávat výrazné zatížení okolí hlukem, prachem a stavební činností, přičemž není jasné jak bude organizována staveništní doprava a zde nebude vedena v bezprostřední blízkosti obytné zástavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem Ve5c) této kapitoly.

Ve6c) Další dopady lze očekávat i při následném provozu, protože v blízkosti lokality má být umístěn portál tunelu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z akustického jakož i imisního posouzení vyplývá, že v oblasti portálů jsou výpočtové body v hlukové i v rozptylové studii. Z uvedených výpočtu nevyplývá, že by v tomto zájmovém území při všech navrhovaných opatření mělo docházet k nadlimitnímu ovlivnění životního prostředí.

Ve7) Vzor č.5

zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 33, 198,199,201, 202, 207, 212, 215, 216, 218, 219, 220, 221

Podstata vyjádření:

VE7a) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá. Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA

doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE7b) Jsem vlastníkem pozemku evidovaného v katastru nemovitostí jako zahrada a současně vlastníkem stavby pro rodinnou rekreaci umístěné na tomto pozemku v oblasti zahrádkářské kolonie v katastrálním území Třebíč. Tato nemovitost je dlouhodobě využívána k rekreačnímu i faktickému pobytovému účelu. V průběhu roku zde dochází k dlouhodobému užívání, přičemž v některých případech je objekt využíván i k celoročnímu bydlení. Skutečný způsob užívání této lokality proto neodpovídá pouhému formálnímu označení „rekreační plochy", ale představuje stabilní součást obytného a rekreačního zázemí města Třebíče.

Za zásadní považuji skutečnost, že dokumentace EIA tento aspekt posuzuje zjednodušeně a vychází z předpokladu, že se jedná o běžnou rekreační oblast, u níž není nutné zajistit standardní dopravní obslužnost. Tento předpoklad však neodpovídá reálnému stavu, neboť v lokalitě se nacházejí stavby evidované v katastru nemovitostí, včetně staveb s čísly popisnými, a tyto objekty jsou v praxi využívány k dlouhodobému pobytu.

Dokumentace EIA současně nevyhodnocuje dopady omezení přístupu k těmto nemovitostem, a to ani v rovině provozu, ani v rovině mimořádných situací. Není posouzen dopad na základní funkce užívání nemovitostí, zejména na dostupnost pro obyvatele, zásobování, údržbu či přístup složek integrovaného záchranného systému (zejména zdravotnické záchranné služby, hasičského záchranného sboru a Policie ČR). Domnívám se proto, že dokumentace EIA nedostatečně posuzuje dopady záměru na vlastnická práva a na reálné užívání nemovitostí v této lokalitě a neumožňuje objektivně vyhodnotit, zda navržené řešení nepředstavuje nepřiměřený zásah do možností jejich užívání.

Za této situace nelze považovat dokumentaci EIA za dostatečný a přezkoumatelný podklad, neboť neumožňuje posoudit skutečné dopady záměru na tuto lokalitu a na konkrétní vlastníky nemovitostí. Dokumentace zejména neřeší zásadní otázku, zda je navržené řešení dopravní obslužnosti této oblasti funkční a dlouhodobě udržitelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Akustická studie vyhodnocuje velikost a významnost vlivů v souladu splatnou legislativou, která definuje venkovní chráněný prostor staveb a venkovní chráněný prostor. Kromě uvedeného konstatování z hlukových situací pro roky 2030 a 2050, kdy je již realizován obchvat Třebíče vidět, že hlukové izolinie se ani nedotýkají dané lokality, tak by zde ani při nutnosti ochrany nedocházelo k překračování hygienických limitů.

VE7c) Podle předložené dokumentace má být v bezprostřední blízkosti lokality realizován záměr přeložky silnice 1/23, přičemž součástí řešení je i mimoúrovňové překonání komunikace, které má být řešeno mostní konstrukcí. Z dostupných informací zároveň vyplývá, že tato konstrukce nebude umožňovat průjezd nadměrných nákladů, a v případě jejich přepravy má být most dočasně demontován a následně opět instalován.

Tento způsob řešení považuji za zásadně problematický a nedostatečně posouzený, neboť má přímý dopad na přístupnost nemovitostí v celé dotčené oblasti. V případě opakované demontáže mostu dojde k faktickému omezení nebo znemožnění přístupu k pozemkům a stavbám, což představuje zásah do možnosti jejich užívání. Náhradní přístup je přitom v této lokalitě složitý, kapacitně omezený a v praxi obtížně realizovatelný. V případě dočasného znepřístupnění hlavního přístupu v důsledku demontáže mostní konstrukce může být přístup těchto složek k dotčeným nemovitostem zásadním způsobem omezen nebo znemožněn, což představuje potenciální ohrožení zdraví a bezpečnosti osob. V této souvislosti považuji za zásadní nedostatek, že dokumentace neobsahuje podrobné posouzení organizace dopravy v této lokalitě v souvislosti s plánovaným režimem přepravy nadměrných nákladů. Není zřejmé, jak často bude k demontáži mostu docházet, jak dlouho budou trvat jednotlivá omezení a jakým způsobem bude zajištěn přístup k dotčeným nemovitostem v těchto obdobích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA informaci „o dočasném demontování mostní konstrukce“ neobsahuje, protože takové řešení ani není projektově navrhováno.

VE7d) Současně dokumentace nevyhodnocuje kumulativní dopady záměru na tuto oblast, zejména ve vztahu k hluku, emisím a celkové změně charakteru území. Lokalita, která je v současnosti využívána jako klidné rekreační a pobytové zázemí, má být vystavena intenzivní dopravě, včetně přepravy nadměrných nákladů, což povede k zásadnímu zhoršení podmínek pro její užívání.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy hluku jakož i příspěvky záměru k imisní zátěži dokumentace obsahuje včetně vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Není patrné, že by v tomto území mělo docházet k překračování hlukových nebo imisních limitů.

VE7e) Největší nebezpečí budu účinky na prostředí práci s dynamitem při kamenitém podloží (ztráta vody, prasklé zdivo).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z textu dokumentace, realizace tunelu nebude řešena ražbou, ale bude realizována hloubením.

VE7f) Bude oddělená zahradní oblast po celém koridoru od sídliště. Celá Třebíč bude po dobu výstavby oddělena od STOP-Shopu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace vyplývá, že v místě Libušina údolí bude přerušena příjezdová cesta k zahrádkářské kolonii Nad Janovým mlýnem. Příjezd bude nově zajištěn komunikací, která bude napojena na stávající komunikaci v zahrádkářské kolonii Přemysl I, resp.

na ulici Zámeček. Další dotčenou komunikací je stezka v Terovském údolí, která je dotčena výstavbou mostního objektu. Stezka bude přeložena v nezbytné délce a bude na obou koncích napojena na stávající komunikaci.

Ve vztahu k problematice dostupnosti STOP-Shopu byl oznamovatel požádán podle §9 odst. (4) zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění o poskytnutí doplňující informace:

„Jižně od Stop-shopu bude vybudováno dočasné propojení ul. Znojemské a Hrotovické. Výstavba obchvatu bude rozfázována tak, aby byla vždy průjezdná jedna ulic - Znojemská nebo Hrotovická. V případě výstavby křižovatky a přerušení provozu na ul. Znojemské bude na ul. Znojemskou umožněn přístup po Hrotovické a po dočasné komunikaci. V případě výstavby na ul. Hrotovické bude obdobně přístup po ul. Znojemské".

Ve8) Vyjádření č.5

Podstata vyjádření:

Jednoznačně podporuji provedení obchvatu dle PD a vnímám dle EIA obchvat přinese zklidnění dopravy ve městě. Je jasné, že pokud se nyní povolení stavby a její realizace zastaví z populistických důvodů opozice města Třebíč, dojde pouze k tomu, že další 50 let bude doprava kolabovat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve9) Vzor č.6

zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 17 a 30

Podstata vyjádření:

Ve9a) Nejedná se o obchvat. Dojde k zásadnímu snížení kvality života obyvatel v městské části Borovina, kde se v současné době nachází bytové komplexy lékařské ordinace, dům Dětí a mládeže.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dosud předloženého vyhodnocení vlivů na hlukovou a imisní situaci nevyplývají rizika ve vztahu k veřejnému zdraví. Z hodnocení vlivů, provedenou autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že předpokládaná hluková expozice některých domů v okolí plánované trasy obchvatu s vypočteným navýšením po realizaci záměru nedosahuje úrovně, kterou by bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Pro zdravotní riziko znečištění ovzduší pro obyvatele daného území je rozhodující imisní pozadí, tj. celková kvalita ovzduší, resp. úroveň jeho znečištění, na které se podílí mnoho místních i vzdálených zdrojů emisí.

Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemocnosti obyvatel dotčené zástavby města Třebíč na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o průměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší.

Podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy na celkovém imisním pozadí je podle výsledků rozptylové studie nízký a z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele není významný.

S uvedenými závěry lze souhlasit.

VE9b) Krajinný ráz by byl nenávratně poškozen v Libušíně a Terovském údolí, které jsou celoročně navštěvovány občany města napříč generacemi.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vlivům na krajinný ráz lze odkázat na podrobnější vypořádání pod bodem 18i této kapitoly.

VE9c) Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve10) Vzor č.7
zahrnuje následující vyjádření pod čísly: 18 a 29

Podstata vyjádření:

Ve10a) Dokumentace popisuje jednu variantu a neuvádí porovnání s jinou variantou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve10b) Posuzovaná varianta nebere v úvahu skutečnost, že plánovaný tunel bude budován v místě staré neevidované skládky odpadu z koželužské a kožařské výroby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka do podrobného inženýrskogeologického průzkumu zahrnout lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu stanovit postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod.

Ve10c) Neuvádí se, kudy a kam bude vytěžený materiál odvážen a jaké to bude mít vliv na obyvatele Boroviny z hlediska hluku, prachu a bláta.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že v rámci stavby se předpokládá celkový objem výkopů 1 112 500 m³ a násypy o objemu 454 000 m³. Dále bude potřeba cca 80 000 m³ kameniva pro betonové konstrukce a 60 000 m³ pro vozovkové vrstvy. Na stavbě tak vznikne přebytek materiálu z výkopů cca 518 500 m³. V případě, že bude těženo větší množství materiálů, než bude schopno recyklovat, jsou vytipovány areály holdingu ADW v Krahulově a Chlístově, kde bude možno přebytečný materiál deponovat do doby uvolnění kapacity recyklačního střediska. Trasy na deponie (v případě zahlcení recyklační linky matriálů) budou vedeny v trasách objízdných tras pro danou stavbu a množství dopravy nebude mít vliv na změnu hlukové zátěže. Bude se jednat jen o desítky nákladních vozidel denně. Trasy tedy nejsou vedeny mimo již stávající komunikace, kde by došlo k náhlé změně hlukové zátěže.

Ve vztahu k problematice etapy výstavby lze odkázat na vypořádání pod bodem Ve5b) této kapitoly.

Ve10d) Stavba nenávratně poškodí Terovské a Libušino údolí. Vykácením velkého množství stromů dojde ke zhoršení situace a vysázení malých stromků kdesi za městem situaci nijak nevylepší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tak jako většina liniových staveb i tato nepochybně znamená zásah do biodiverzity zájmového území. Proces posuzování vlivů na životní prostředí potom nastavuje podmínky pro minimalizaci nebo kompenzaci vlivů na biodiverzitu a bude záležet na rozhodnutí dotčených orgánů státní správy, budou-li při respektování navržených podmínek z hlediska vlivů na životní prostředí, souhlasit s realizací posuzovaného záměru. Každopádně, jak je patrné z podmínek návrhu závazného stanoviska, kompenzační opatření nepředstavuje pouze „vysázení malých stromků kdesi za městem“.

Ve10e) Plánovaná varianta povede ke znehodnocení investic lidí a ke snížení cen nemovitostí a přivede hluk do bezprostřední blízkosti obytných objektů a dalších zařízení. Přibude de velké množství prachu, který bude mít vliv na zdraví. Nemůžeme si dovolit v Třebíči budovat tunel, který je do budoucna naprosto nevyužitelný, jen pro potřebu dopravy komponentů do jaderné elektrárny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ekonomické vlivy záměru na ceny nemovitostí nemohou být hodnoceny v rámci procesu EIA. Autorizované osobě z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. nepřísluší hodnotit majetkové otázky typu poklesu ceny nemovitostí. Zákon mezi vlivy na životní prostředí řadí i vlivy na hmotný majetek, nicméně zde platí, že tyto vlivy se posuzují z hlediska environmentálního (vlivy, které by mohly mít ze své povahy význam pro životní prostředí), nikoli z hledisek jiných (např. ekonomických).

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví nepředpokládá významné vlivy, jak je patrné ze závěrů studie zpracované autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Ve11) Vyjádření č.6
firma Okna&Company

Podstata vyjádření:

Podporujeme předkládané řešení, které odvede podstatnou část dopravy mimo zastavěné území města a vytvoří se tak příznivější podmínky pro obyvatele i návštěvníky města. Obchvat může pozitivně ovlivnit i každodenní fungování samotného města, protože přispěje k lepšímu dopravnímu uspořádání celého města. Pokud má Třebíčsko zůstat atraktivním místem pro podnikání, zaměstnanost i život obyvatel, potřebuje kapacitní a funkční dopravní řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve12) Vyjádření č.7
firma MIFRE ENERGY s.r.o.

Podstata vyjádření:

Podporujeme předkládané řešení, které odvede podstatnou část dopravy mimo zastavěné území města, zlepší plynulost dopravy a sníží zatížení centra. Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr. Kvalitní dopravní infrastruktura je nezbytná nejen pro město Třebíč, ale i pro strategický rozvoj území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve13) Vyjádření č.8

Podstata vyjádření:

Ve13a) Požadavek na upřednostnění varianty velkého obchvatu. Je nepřípustné, aby námitky sousedních obcí k využití nezastavěných pozemků převážily na právem obyvatel Třebíče na zdravé životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Ve13b) Navržený tunel povede ke snížení rychlosti a hromadění emisí u portálů. Dokumentace neřeší vliv pravidelných uzavírek tunelu. Upozorňuji na riziko poškození statiky domů při ražbě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nejedná se o ražený, ale hloubený tunel. Každopádně případné potenciální riziko stavby ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě je v návrhu závazného stanoviska

ošetřeno odpovídající podmínkou. Z údajů komparačních tabulek 11 a 12 rozptylové studie pak plyne, že v těchto referenčních bodech dochází v souvislosti s realizací stavby, tj. vč. tunelu, ke zcela zanedbatelným změnám imisních příspěvků škodlivin (u některých i pozitivním) oproti vlivu současného stavu silniční sítě. Tento závěr lze uplatnit i pro vliv horního portálu tunelu už proto, že v jeho dotčeném okolí se nenachází obytné objekty. Řešení uzavírek tunelu patří mezi nestandardní dočasné stavy, které se v rámci procesu EIA neposuzují z hlediska hlukové a imisní zátěže.

Ve13c) Spojitost protihlukové ochrany na mostech – hluk z mostních estakád se číří nekontrolovaně do okolí, pokud na nich chybí ochrana. Hlukové modely musí počítat s dopadem na vyšší podlaží okolních domů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z hlukové studie, vyšší podlaží okolních domů jsou ve výpočtu zohledňovány. V rámci navazující projektové přípravy bude standardně hlukové posouzení aktualizováno a zpřesňováno. V rámci návrhu závazného stanoviska je doporučeno na mostních konstrukcích použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry; v místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.

Ve13d) Opomenutí rozvojových ploch. Dokumentace nereflektuje platný Regulační plán Třebíč – Vídeňský rybník a novou výstavbu v ulici Modřínová. Pro lokalitu Brněnská požaduji instalaci tichého asfaltu a průhledných protihlukových stěn k zachování světelných podmínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hygienický limit podle § 30 a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se vztahuje na chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, které musí reálně existovat. Dokud v dané ploše nestojí stavba pro bydlení nebo jiný chráněný objekt, limit se tam formálně neuplatňuje.

Na základě dosud provedeného akustického posouzení není důvod realizovat instalaci tichého asfaltu. Základní parametry protihlukových stěn z hlediska pohltivosti nebo odrazivosti jsou specifikovány, konečné řešení protihlukových stěn z hlediska ochrany ptáků nebo zachování světelných podmínek musí být náplní následné projektové přípravy záměru.

Ve13e) Nesouhlasím se souběhem přeložky se stávajícími městskými ulicemi. Přeměna místních komunikací na mezinárodní tah I/23 znehodnotí jejich funkci, vytvoří bariéry a zhorší bezpečnost obsluhy přilehlých domů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Záměr je situován do koridoru vymezeného Aktualizací č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina. Tudíž uvedený požadavek nelze akceptovat. Není však patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil, že se místní komunikace „přemění na mezinárodní tah“.

Ve13f) Stavba mostu nesmí poškodit estetickou a rekreační hodnotu údolí. Požaduji na mostech instalaci nehlučných dilatačních spár. Požaduji zajištění přísné ochrany Stařečského potoka pomocí odlučovačů ropných látek. Trasa vytváří bariéru

odřezávající obyvatele od rekreačních cílů na jihu města – je požadováno zachování přístupových cest do zahrádkářských kolonií a turistickou trasu k rozhledně na Pekelném kopci formou bezpečných mimoúrovňových křížení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k problematice krajinného rázu lze odkázat například na vypořádání pod bodem 18i) této kapitoly. Doporučení na realizace dalších technických opatření k omezení hlukové zátěže na mostních tělesech je zapracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska. Problematika odvodnění komunikace z hlediska minimalizace vlivů na povrchové vody je ošetřena odpovídající podmínkou v návrhu závazného stanoviska.

Dle vyžádané doplňující informace podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění budou přístupy do ZK zachovány. Stávající komunikace pod novými mostními objekty budou zachovány. Jediný přerušený přístup do ZK Nad Janovým mlýnem bude nahrazen novou přístupovou komunikací napojenou na ul. Zámeček.

Stezka v Terovském údolí směrem na Pekelný kopec bude zachována. Stávající komunikace v Terovském údolí povede pod mostem, takže křížení s obchvatem je mimoúrovňové.

Přístupy do Zahrádkářských kolonií i na Pekelný kopec na jihu města tak zůstávají zachovány v souladu s koncepcí pěších, cyklotras i místních komunikací města Třebíč (Plán udržitelné městské mobility).

Ve14) Vyjádření č.9

Podstata vyjádření:

Ve14a) Nedostatečná protihluková opatření a ochrana rekreační zóny. Realizace záměru vyvolá zásadní redistribuci dopravy. Doprava vnitroměstská a vozidla přijíždějící od Jihlavy (ulice Pražská) budou nově motivována využívat trasu přes ulici Koželužská, aby se vyhnula železničním přejezdům a získala přímý přístup do centra města. Dokumentace EIA dostatečně nereflektuje tento sekundární nárůst.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil konstatování související s dopravou na komunikaci Koželužská. Tato komunikace, jak je patrné z přílohy č.15 dokumentace je v dopravním modelu jakož i v akustickém posouzení zohledněna.

Ve14b) Hluková degradace rekreační zóny. Absence jakýchkoliv protihlukových bariér povede k překročení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor v klidové oblasti určené k odpočinku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 17j) této kapitoly.

Ve14c) Požadujeme posouzení vlivu hluku na biologickou rozmanitost

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posouzení vlivu hluku na biologickou rozmanitost nelze provést s odkazem na platnou legislativu, která umožňuje vyhodnocení hluku v souladu s NV 272/2011 Sb.

Ve14d) Absence protihlukových opatření v areálu DDM Třebíč. Záměr opomíjí hodnocení hlavní budovy DDM a přilehlého objektu pro chov zvířat a venkovní rekreační plochy amfiteátru a víceúčelového hřiště. Obrázek znázorňuje otevřený prostor po dokončení obchvatu - budova DDM je přímo proti budoucímu obchvatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Komunikace Tomáše Bati je modelově hodnocena 2 výpočtovými body, a to č.p. 1085 a č.p. 1088, kde je dokladováno plnění hygienických limitů. V rámci požadované aktualizace hlukové studie je formulován i požadavek zahrnout do hodnocení i objekt DDM jako stavbu pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání.

Ve14e) Nedostatečné protihlukové řešení v uzlu ul. Koželužská a vyústění tunelu, komunikace směr Stařeč. Navržená úprava tohoto dopravního uzlu vytváří konfiguraci, kde budou hlukové emise směřovat přímo na stávající obytnou zástavbu, jedná se o BD Koželužská 1069, 1070 a budovy Koželužská 292 a 1105 včetně objektu Budischowsky 1071. Žádám o doložení aktuální hlukové studie, která zohledňuje tuto konkrétní geometrii vozovky a odrazové plochy.

Přestože je úprava v okolí Koželužské ulice technicky vyvolána stavbou obchvatu, není k ní v dokumentaci přistupováno jako k integrální součásti protihlukových opatření celého záměru. Požaduji, aby tato část projektu byla klasifikována jako související stavby se stavbou obchvatu a byla na ní realizována nadstandardní protihluková ochrana.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výpočtový bod u objektu Koželužská 292, který je v hlukové studii hodnocen, modelově popisuje i akustickou zátěž citovaných dalších objektů ve vyjádření. Ulice Koželužská je bez stavební změny, jedná se o stávající, tzv. starou silnici a je na ni tedy pohlíženo s hygienickým limitem 68 dB ve dne a 58 dB v noci. Výpočtový bod č. 24 charakterizuje nejbližší chráněnou zástavbu k obchvatu a je zde doloženo splnění hygienického limitu.

Lokalita je integrální součástí 3D akustického modelu s novou situací po realizaci záměru a plně ukazuje budoucí situaci, kdy zmiňované objekty jsou zasaženy primárně hlukem ze stávajících komunikací a ne hlukem ze záměru, který je snížen navrženou galerií.

Ve14f) Navržené řešení nedostatečně chrání čekající cestující před nadlimitním hlukem a imisemi z dopravy generované tunelem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zastávky MHD nejsou chráněným venkovním prostorem s odkazem na dikci platné legislativy (NV 272/2011 Sb.)

Ve14g) Navrhuji doplnit projektovou dokumentaci o výstavbu sdruženého podchodu a podjezdu pro chodce a cyklisty v prostoru nové okružní křižovatky, která napojuje obchvat města na silnici I/23, ulici Brněnskou. Ulici Rafaelovu a ulici Sportovní. Odůvodnění: zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, využité terénní konfigurace, efektivní napojení cyklotras, předejde se nutnosti instalace světelného signalizačního zařízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle sdělení oznamovatele podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění v rámci projektu není podchod/podjezd navržen. Je řešena silnice I. třídy a vyvolané úpravy navazujících objektů, tedy úpravy stávajícího stavebního uspořádání. Návrhem okružní křižovatky je odstraněna světelná signalizace u přechodu.

Ve15) Vyjádření č.10

Podstata vyjádření:

Jakožto jednatel TTS energo s.r.o. provozující soustavu zásobování teplem v Třebíči, předseda spolku EKOBIOENERGO z.s. a občan Richard Horký vyjadřuji podporu připravované podobě obchvatu Třebíče. Stavba urychlí dopravu a pomůže odlehčit a zvýšit bezpečnost na dosud hlavní trase přes centrum.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr.

Ve16) Vyjádření č.12

NUVIA a.s.

Podstata vyjádření:

Naše společnost NUVIA a.s. podporuje realizaci obchvatu města Třebíče na silnici I/23. Považujeme jej za potřebnou dopravní stavbu, která přinese úlevu městu, zlepší plynulost dopravy a podpoří další rozvoj celého regionu.

Současná dopravní situace v Třebíči komplikuje každodenní provoz firmám, zaměstnancům i obyvatelům. Obchvat vnímáme jako smysluplné a potřebné řešení, které pomůže odvést tranzitní dopravu mimo centrum města a zlepší dopravní dostupnost území.

Podporujeme proto pokračování přípravy i následnou realizaci této stavby bez zbytečných odkladů. Vzhledem k tomu, že slyšet jsou jen odpůrci, cítili jsme potřebu promluvit i za ty, kteří mlčí a doufají v co nejrychlejší realizaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve17) Vyjádření č.13

ZK Borovina Pod Tratí

Podstata vyjádření:

V rámci vyjádření k dokumentaci vlivu prostředí budoucího třebíčského obchvatu pro záměr I/23, tzv. dokumentace EIA (VYS 1385) podáváme připomínku k možnému přerušení jediné příjezdové komunikace pro dvoustopá motorová vozidla do Zahrádkářské kolonie „ZK Borovina Pod Tratí" (dále jen ZK) zejména po dobu výstavby obchvatu města Třebíče (VYS 1384) a navrhujeme vybudování nové příjezdové komunikace, např. vedoucí od komunikace (pozemek p. č. 375c) k víceúčelovému hřišti přes pozemky p. č. 117/12, 117/22 a 117/35 až k jediné příjezdové bráně do této ZK – viz příloha č. 1. Přerušení příjezdových cest do jiných Zahrádkářských kolonií a vybudovaní nových příjezdových cest k nim je v dokumentaci několikrát zmiňováno, např. na str. 34, str. 187, ale u ZK "ZK Borovina Pod Trati" nikoliv. Přitom se jedná o 73 zahradních parcel, které tvoří důležitou rekreační a zájmovou zónu obyvatel města Třebíč, místní část Borovina. Trvalá možnost příjezdu dvoustopých motorových vozidel do ZK je nutná zejména z těchto důvodů:

- s ohledem na vývoj času jsou mezi majiteli pozemků a jejich rodinnými příslušníky osoby tělesně postižené a velká část osob ve věku 65+, pro které je otázka přístupu do ZK zásadní otázkou
- neopominutelným důvodem žádosti je možnost příjezdu složek IZS Vysočina v případě mimořádných situací, například náhlých zdravotních komplikací osob přítomných v ZK, požáru, apod.
- transport potřebných materiálů do ZK

Zejména po dobu realizace obchvatu žádáme o zachování možnosti příjezdu do zahrádkářské kolonie. Jednou z možností je umožnění příjezdu do ZK po (v současné době) travnaté ploše a navrhujeme zřízení zpevněné příjezdové účelové komunikace, například se stěrkovým povrchem o šířce cca 3m (jednoproudá účelová komunikace včetně překlenutí odvodňovacího žlabu u pozemku p.č. 117/35). Trasa příjezdové účelové komunikace, která je v materiálech města vyznačena, vede od příjezdové komunikace p.č. 357c přes severovýchodní část pozemku č.p. 117/12 na pozemek p.č.117/35, pozemek p.č. 117/22 a další pozemky až k bráně do ZK.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle sdělení oznamovatele podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je přístup do ZK Borovina Pod Tratí je stávajícím podjezdem pod žel. tratí. Tento přístup bude po dobu výstavby zachován. Úpravy budou prováděny na silnici I. třídy, do samotného sjezdu zasahováno nebude. Omezení bude v řádu dní v souvislosti s úpravou silnice I. třídy (realizace vozovkových vrstev apod.). S alternativní přístupovou komunikací z druhé strany není v rámci projektu uvažováno.

Ve18) Vyjádření č.14, č.19

Podstata vyjádření:

Vyjádření odkazuje zjevně na jinou dokumentaci, než tu, která je předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je zjevné, že uvedené vyjádření neodpovídá posuzované dokumentaci a pravděpodobně bylo formulováno k jiné dokumentaci týkající se posuzovaného záměru. Odkazy na stránky ve vyjádření, jakož i odkazy na texty na uvedených stránkách neodpovídají obsahu posuzované dokumentace a proto na tyto připomínky nelze objektivně reagovat. Tudíž zpracovatel posudku ponechává připomínky bez komentáře s konstatováním, že přibližně relevantní připomínky, které lze vztáhnout i k posuzované dokumentaci jsou komentovány v rámci jiných vypořádání v této kapitole. Totožné vyjádření bylo znovu podáno krajskému úřadu pod č.19)

Ve19) Vyjádření č.15

Podstata vyjádření:

Od dubna 2025 jsme majiteli skladové haly na p.č.7335 v k.ú. Třebíč. V rámci záměru se počítá s výkupem a demolicí tohoto objektu. Dle návrhu má být tato budova demolována pro výstavbu SO 159 – polní cesta pro možnost dopravy zahradní techniky pro úpravu zeleně. Navrhujeme budovu nesanovat. Pro dopravu zahradní techniky pro údržbu zeleně nabízíme věcné břemeno pro přístup na pozemky, kde by úprava zeleně měla být prováděna. Při respektování návrhu budou sníženy náklady stavby

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o požadavek související s majetkoprávním uspořádáním, které lze by měl vyjadřovatel řešit s oznamovatelem a projektantem záměru, neboť uvedený návrh není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí,

Ve20) Vyjádření č.16

Podstata vyjádření:

Jako vlastník autoservisu v Borovině vyjadřuji příznivé stanovisko k obchvatu Třebíče, který zlepší průjezdnost a sníží dopravní zátěž v centru města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve21) Vyjádření č.20

Podstata vyjádření:

Podporuji realizaci záměru v připravované podobě. Jako obyvatel sídliště Za rybníkem považuji za přínosné vedení trasy přes Borovinu, které může zrychlit dopravu ve městě a zvýšit bezpečnost provozu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr

Ve22) Vyjádření č.21

Podstata vyjádření:

Ve22a) Navržená trasa likviduje podstatnou část lesoparku Terovské údolí, velmi omezuje lesopark Libušino údolí, neboť se zde zvýší doprava do města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Navržené řešení by naopak mělo část dopravy přenést na obchvat. Dle předloženého hlukového a imisního posouzení nenastává situace, že těmito vlivy měly být likvidovány podstatné části lesoparků.

Ve22b) Trasa zasahuje území skládek v profilu budoucího tunelu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ano, dokumentace na tuto skutečnost upozorňuje a v návrhu podmínek závazného stanoviska je k této problematice formulována odpovídající podmínka.

Ve22c) Trasa sociálně odděluje část města; dojde k likvidaci dopravy v jižní části města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o skutečnost, která není procesem posuzování vlivů na životní prostředí ovlivnitelná, protože trasa je vedena v koridoru dle schválených zásad územního plánu. Není patrné, proč by mělo dojít k likvidaci dopravy v jižní části města.

Ve22d) Trasa hygienicky zhorší bydlení v bytových domech nad Koželužskou ulicí. Trhací práce ohrozí bytovou výstavbu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hygienické limity při respektování navržených opatření nebudou v zájmovém území překročeny. Nejedná se o ražený tunel, ale o tunel hloubený.

Ve22e) V elaborátu je nepřesný údaj o počtu vozidel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Konstrukce dopravního modelu je vypořádána pod bodem 17c) této kapitoly.

Ve22f) Trasa nedostatečně koordinuje železniční trať, na které zůstává přejezd.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Železniční koridor a navrhovaná trasa obchvatu se kříží ve dvou místech (v oblasti Boroviny, kde bude obchvat veden tunelem a poté v Lorenzových sadech, jehož údolí překonává železnice mostním objektem).

Ve22g) Trasa neumožní případné zkapacitnění v budoucnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzování vývoje dopravní zátěže není náplní procesu EIA. Posouzení musí vycházet z podkladů, které oznamovatel předložil do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve22h) Trasa neřeší zátopové poměry na východní straně města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V dokumentaci je dokladováno, že stavba je navržena způsobem, které nezmění stávající odtokové poměry v území.

Ve22i) Vedení města mělo roky času na rozhodování, které promarnilo. Vedení města zneužívá veřejnou atmosféru města k podpoře záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany posudku bez komentáře.

Ve23) Vyjádření č.22

Podstata vyjádření:

Jakožto nájemce nebytových prostor na adrese Hrotovická 204 mám připomínky:
- není dostatečně specifikován osud výše uvedeného objektu
- zanikne-li objekt, dokumentace EIA opomíjí vyhodnocení sociálně-ekonomických dopadů na podnikatelský subjekt
- žádám o stanovení podmínek, které zajistí včasné informování nájemců o harmonogramu prací

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem ke kolizi se stavbou obchvatu je navržena demolice objektu. Majetkoprávní vztahy ani ekonomické souvislosti nespadají do procesu posuzování vlivů na životní prostředí, ale do následné projektové přípravy v rámci jednání mezi investorem záměru a konkrétními vlastníky. Harmonogram stavebních prací neřeší proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve24) Vyjádření č.23

Podstata vyjádření:

Jedná se o petici za zachování jednosměrného provozu na ulici Fibichova z důvodů zvýšení dopravní zátěže, zhoršení bezpečnosti obyvatel, především chodců, zvýšení hlukové a imisní zátěže. Komunikace není pro takový rozsah dimenzována. Na ulici není prostor pro vybudování chodníku.

Požadujeme, aby EIA posoudila dopady zvýšené dopravy na bezpečnost chodců, dodržení hygienických limitů hluku a imisí, vliv vibrací na statiku okolních domů a vhodnost vedení obousměrného provozu a případně MHD ulicí Fibichova.

Vážení,
dne 13.5.2026 jsme předali "Petici za zachování jednosměrného provozu na ul. Fibichova v Třebíči" na podatelně Městského úřadu v Třebíči, podepsanou obyvateli "Staré Boroviny", která je přílohou tohoto mailu.
Tato petice souvisí s plánovaným obchvatem Města Třebíč, kde je lokalita Borovina – ul. Fibichova budoucí součástí projektu „Obchvat Města Třebíč" a je jeho dotčenou částí.
Tento mail je připomínkou k probíhající EIA a prosíme, aby toto bylo zohledněno a zodpovězeno z níže uvedených důvodů:

Případné zvýšení dopravní zátěže by přineslo zejména:

- výrazné zhoršení bezpečnosti obyvatel, především chodců,
- zvýšení hlukové a emisní zátěže v bezprostřední blízkosti rodinných domů,
- další zatížení komunikace, která není pro takový rozsah dopravy dimenzována.

Současně upozorňujeme, že v ulici není prostor pro vybudování chodníku. Zavedení obousměrného provozu by proto znamenalo zásadní snížení bezpečnosti pěších. Případné vedení městské hromadné dopravy touto ulicí by navíc představovalo mimořádnou dopravní i hlukovou zátěž pro místní obyvatele.

Požadujeme proto, aby dokumentace EIA jednoznačně posoudila:

- dopady zvýšené dopravy na bezpečnost obyvatel a chodců,
- dodržení hygienických limitů hluku a emisí,
- vliv vibrací a zvýšené dopravní zátěže na statiku okolních rodinných domů,
- vhodnost vedení obousměrného provozu a případně MHD ulicí Fibichova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika ulice Fibichova je komentována v příslušné kapitole posudku včetně podmínky do návrhu závazného stanoviska.

VE25) Vyjádření č.24

Podstata vyjádření:

Podporujeme výstavbu obchvatu, protože jde o zásadní stavbu pro bezpečnost obyvatel, fungování regionu a rychlejší dostupnost zdravotní péče a záchranných složek. Každá minuta rozhoduje.

U dopravních nehod, infarktů nebo mozkových příhod mohou 3 minuty navíc rozhodnout o životě člověka, o trvalých následcích nebo o tom, zda se rodič vrátí domů ke svým dětem. Není možné dlouhodobě hazardovat s bezpečností obyvatel tím, že tranzitní a nadrozměrná doprava bude projíždět přes Třebíč a zatěžuje běžný život města i okolních obcí.

Obchvat podle našeho názoru a analýz nejenom Hasičského záchranného sboru kraje Vysočina přinese:

- rychlejší průjezd pro záchranné složky,
- vyšší bezpečnost pro rodiny a děti,
- snížení dopravních kolon,
- omezení těžké tranzitní dopravy v zastavěných částech,
- lepší kvalitu života obyvatel regionu.

Dostavěný obchvat navíc významně zlevní dostavbu elektrárny Dukovany. Osobně odhadujeme cca 10-15 mld. Kč. Tyto peníze bude moci český stát využít na lepší platy

úředníků, lepší nemocnice, školy a silnice. To je odpovědnost, kterou musíme přijmout. Odpovědnost, za kterou se musíme postavit.
Jsme přesvědčeni, že dokončení obchvatu je veřejný zájem a morální povinnost vůči současné i budoucí generaci obyvatel Vysočiny. Žádné alternativy nejsou na stole.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr.

VE26) Vyjádření č.25

Podstata vyjádření:

Od narození žiji v Třebíči a s městem jsem spjatá od malička po současnost po stránce vzdělávací, rodinné, pracovní, kulturní, historické. Proto vnímám velmi citlivě změny, které se v rodném městě a jeho okolí dějí a plánují v souvislosti s jeho rozvojem a modernizací, a tudíž formují jeho budoucí podobu.

Chci se vyjádřit k jednomu dlouhodobě diskutovanému záměru, a to je vyřešení dnes již přetížené dopravní sítě, mnohde vedoucí centrem města, do budoucna s nárůstem dopravy v rámci výstavby a rozšíření provozu Jaderné elektrárny Dukovany odklonem stávající komunikace č.23.

Obce běžně řeší odklon dopravy a zklidnění centra formou obchvatů, což je pozemní komunikace, která je navržena k odvedení tranzitní i místní automobilové dopravy mimo zastavěné části, tím se zvyšuje bezpečnost, snižuje hluk a emise.

Předkládaný a městským zastupitelstvem Třebíče prosazovaný obchvat tuto zásadní podmínku nesplňuje, jak prokazuje jeho zveřejněná vizualizace. Navíc znehodnotí opticky a hlukově v centru vybudované a občanům k odpočinku sloužící lesoparky, znehodnotí stávající prostředí a kulturu bydlení našich spoluobčanů v jejichž blízkosti se bude nacházet plánované komunikační monstrum a s tím souvisí i finanční znehodnocení jejich nemovitostí.

Jakkoliv esteticky ztvárněné stěny zářezu, tunelu a protihlukových opatření budou po pár letech ušpiněné, postříkané sprejery, někde i poškozené, což představuje náklady na jejich čištění, opravy, údržbu - a tedy znamená trvalý nárok na finance - z rozpočtu města, kraje? Jak toto řeší chystaný projekt?

Nemohu souhlasit s tímto navrženým projektem obchvatu a přikláním se k verzi obchvatu vedeného mimo městské osídlení. S tím související plocha zabrané orné půdy nebude mít - dle mého předpokladu - po všech stránkách větší negativní dopady než zabírání orné půdy vlivem budování obchodních center.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, posuzovaná dokumentace porovnává variantu obchvatu komunikace č. I/23 se stávajícím vedením této komunikace centrem města. Jiné varianty nejsou předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí z důvodů prezentovaných ve vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly. Navržené řešení je v tomto procesu posuzování vlivů na životní prostředí podrobeno hodnocení ve smyslu plnění zejména legislativních požadavků a současně formuluje v procesu EIA podmínky pro minimalizaci nebo kompenzaci vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

VE27) Vyjádření č.26

Podstata vyjádření:

Žádám Vás o posouzení a o povolení stavby obchvatu města Třebíče. Nechci průchvat městem. I menší města jako Brtnice bude mít obchvat jenom Třebíč by měla průchvat. S tím nesouhlasím, nehodlám věčně stát v kolonách, jako teď. Takže prosím o obchvat Třebíče.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE28) Vyjádření č.27

Podstata vyjádření:

VE 27a) Str.17 - Zdůvodnění umístění záměru....

K této části textu mám zásadní připomínku: výběr aktivní varianty záměru pro účely zpracování dokumentace EIA byl proveden již v r.2018 na základě výsledků Komparativní studie (HaskoningDHV CR. s.r.o.). Tato před 8 roky zvolená varianta zdaleka neodpovídá jak aktuální situaci v dopravě, tak i potřebám/plánům rozvoje města. Na základě neúplného zadání objednatele (města Třebíč) byla tehdy „studie“ zpracována jen ve dvou oblastech - Územně plánovací posouzení a Posouzení vlivů na životní prostředí. Naprosto zde byla opomenuta oblast ekonomická, na základě které by pravděpodobně byla vybrána varianta exogenní. Srovnávací studie vychází z tehdejších znalostí hodnocených parametrů a předpokládaného vývoje. Současná situace např. v dopravě je však taková, že v ranní i odpolední špičce se stává kritickým místem průjezd městem ve směru Jih-Sever, na rozdíl od navrhovaného řešení záměru obchvatu ve směru Východ - Západ. S ohledem na probíhající výstavbu nové průmyslové zóny na severním okraji města a přípravu projektu nové čtvrti v lokalitě Týn se 730 bytovými jednotkami se dá předpokládat, že koncentrace dopravy ve směru S-J bude v blízké budoucnosti tak enormní, že převáží aktuální řešení. Z toho důvodu navrhuji přehodnotit stávající záměr a posoudit možnost vedení obchvatu 1,23 od Č. Hospody po severní straně města jednoduchým přemostěním poušovského údolí s napojením na ul. Rafaelova. Tato varianta by měla vyjít jak z ekonomického hlediska, tak i z dopadů na životní prostředí podstatně lépe.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 27b) Str. 119 - Migrační studie

Studie ve svém hodnocení nepokrývá celou stavbu obchvatu 1/23 ale vytypovává pouze 2 migrační profily (Terovské údolí. Řeka Jihlava), přitom vlastní stavba začíná již v úrovni Červené Hospody. Pokud má Migrační studie splnit zadaný cíl, tj. zmapování migrace živočichů v dotčeném území musí nutně zahrnout celý rozsah stavby, v opačném případě může být označena jako neúplná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z obrázku č.1 Migrační studie, pokrývá tato celý posuzovaný záměr. V rámci hodnoceného úseku byly zjištěny 2 migrační profily, které jsou znázorněny na obrázku č.2 Migrační studie. Studie uzavírá, že identifikované migrační profily jsou v širším krajinném kontextu nefunkční, protože končí slepě v souvislé zástavbě města. Vzhledem k této již existující bariéře plní trasy pouze zanedbatelnou lokální funkci bez možnosti dálkového propojení.

VE 27c) Str. 128 - Zdravotní riziko hluku v mimopracovním prostředí

Z textu tohoto dokumentu (ani z odkazující přílohy - hlukové studie) není zcela zřejmé, jak dospěl autor k počtu 16 542 obyvatel města dotčených hlukovou expozicí, toto číslo představuje téměř polovinu všech obyvatel města, přitom ale současná i navržená trasa dopravy je vedena jen při jižním okraji města. Stejně tak není jasné, zda uváděné počty obyvatel s rizikem obtěžujících účinků hluku a k tomu se vážící odhadované snížení hlukové expozice o 10-25% skutečně odpovídají realitě (aktivní varianta), když je ve výpočtových bodech hodnocena situace pouze v lokalitě Borovina?.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil, že hlukové posouzení hodnotí pouze lokalitu Borovina. Je posuzován celý úsek ve variantách, které jsou v hlukové studii srozumitelně popsány.

Jako podklad k detailnímu plošnému vyhodnocení efektu realizace obchvatu I/23 formou kvantitativní charakterizace rizika hluku pro exponované obyvatele byly proto zadavatelem poskytnuty konkrétní počty obyvatel zástavby situované v jednotlivých hlukových pásmech ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době a v 24hodinové Ldn. Počty dotčených obyvatel byly spočítány na základě kombinace izofon pro příslušnou situaci a časové období s vrstvou budov (aktuální dle RUIAN) doplněnou o informace o počtu obyvatel v dané budově z databáze SLDB 2021.

VE 27d) Str. 133 - Vlivy na ovzduší a klima

Do seznamu 47 referenčních bodů monitorujících vliv imisí hluku a škodlivin do ovzduší požaduji doplnit vybrané bytové objekty z lokality RD Za poliklinikou (km 2,800), např. ul. Ant. Kaliny a budoucí lokality Vídeňský rybník. Komunikace zde bude sice vedena v terénním zářezu, ale ten je projektován v bezprostřední blízkosti obytné zástavby RD (cca 50 m).

Str. 144 Vlivy na hlukovou situaci

Není jasné, proč pro „hodnocení vlivu hlukové zátěže ze stavební činnosti bylo vymezeno jen 25 výpočtových bodů, když pro období provozu bylo navrženo celkem 47 referenčních bodů pro sledování imisí hluku a škodlivin (viz str. 133). Jak je pak možné z těchto nesrovnatelných podkladů porovnat nulovou a aktivní variantu?

Str. 145 - Vlivy na hlukovou situaci

Ve třetí odrážce je uvedeno *„V době realizace stavby doporučujeme, aby obyvatelé …byli seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Vhodné by bylo ustanovení kontaktní osoby, na kterou by se postiženi občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi“.* Toto přece zde nemůže být takto alternativně

řečeno jako obecné doporučení nebo možnost ale musí být rovnou uloženo jako závazné opatření s určením odpovědného subjektu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k hodnocení imisní a hlukové zátěže lze odkázat na vypořádání pod bodem 17 v) této kapitoly. V rámci akustického posouzení není nezbytné hodnotit každý hygienicky významný objekt; vždy se volí modelový výpočtový bod reprezentující dané území nejblíže hodnocenému zdroji, další informace potom podávají mapy rozložení hlukové zátěže.

Hygienický limit podle § 30 a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se vztahuje na chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, které musí reálně existovat. Dokud v dané ploše nestojí stavba pro bydlení nebo jiný chráněný objekt, limit se tam formálně neuplatňuje.

Požadavek zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska

VE 27f) Str.147 - Vibrace

Třebaže zpracovatel předpokládá, *„že by vibrace v období provozu neměly nepříznivě ovlivnit statiku dotčených budov či komfort obyvatel“*, doporučuji doplnění textu o povinnost odpovědného subjektu monitorovat možné dopady vibrací i v průběhu budoucího provozu způsobené projíždějícími vozidly a navrhovat jejich řešení v případě zjištění nepříznivého stavu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou připomínku lze považovat za oprávněnou; odpovídající podmínka je zapracována do návrhu závazného stanoviska.

VE 27f) Str. 156 - Vliv na vodní zdroje

Pokud je zde konstatováno, že *„v případě lokálních vodních zdrojů byl identifikován negativní vliv záměru ohrožujících studny v zahrádkářských osadách, který vyžaduje realizaci navržených opatření a monitoring“*, mělo by být také řečeno, kdo bude odpovědný za stanovení navržených opatření, vč. monitoringu a toto by mělo být rozšířeno též na období provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Za stanovení navržených opatření bude zodpovědný investor stavby a to i v případě zajištění náhradního zdroje na náklady investora. V tomto smyslu je formulováno odpovídající doporučení do návrhu závazného stanoviska.

VE 27g) Str. 184 - Vlivy na biologickou rozmanitost

formulace následujícího textu by neměla být jen v podobě jakéhosi doporučení: *„Zbývající část náhrady za pokácené mimolesní dřeviny by bylo vhodné realizovat farmou výsadeb izolační zeleně (výhradně z geograficky původních druhů dřevin) podél trasy záměru cca v km 2,4-3,3 (městská část Horka-Domky),..”*, musí to být předepsáno jako povinnost zodpovědného subjektu, jinak navržená opatření nebudou naplňovat smysl a účel celého dokumentu EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V případě, že příslušný úřad vydá souhlasné závazné stanovisko, stávají se podmínky tohoto stanoviska závaznými a musí být respektovány pro fázi přípravy, výstavby i provozu.

VE 27h) Str. 226 - Seznam zpracovatelů

Ve smyslu zákona může dokumentaci EIA zpracovávat pouze držitel platné autorizace MŽP ČR. Ing. Pavlu Obrdlíkovi z firmy Ekopontis s.r.o., jako jednomu ze dvou zpracovatelů skončila platnost autorizace v r.2025 (viz č.j. MZP/2020/710/3955), přitom dotčená dokumentace EIA je datována „duben 2026“. Toto asi není po právní stránce úplně v pořádku?

Z výše uvedených důvodů se mi jeví zveřejněná dokumentace EIA jako neúplná a místy formálně nepřesná, a proto tedy žádám, aby po objektivním vyhodnocení/zohlednění mých připomínek byly příslušné části dokumentu patřičným způsobem upraveny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentaci vypracoval jako hlavní řešitel RNDr. Tomáš ŠIKULA, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, MŽP ČR – č.j.: 8175/1488/OIP/03, poslední prodloužení - č.j. MZP/2022/710/2473.

Z pohledu procesu posuzování vlivů na životní není nutné, aby všichni specialisté podílející se na dokumentaci byli držiteli autorizace ke zpracování dokumentace a posudku.

VE29) Vyjádření č.28

Podstata vyjádření:

Jako obyvatel dotčené lokality uplatňuji následující připomínku k předložené dokumentaci.

V dokumentaci EIA, zejména v hlukové studii a v hodnocení vlivů na veřejné zdraví, je podle mého názoru nedostatečně vyhodnocen dopad hluku na obytnou lokalitu Třebíč-Nové Město, ulice Na Kopcích/Modřínová.

1) **Podcenění lokálních podmínek šíření hluku**
   Ulice Na Kopcích / Modřínová se nachází ve svahovitém terénu přímo nad zamýšlenou stavbou obchvatu, okolní terén může způsobovat zesílení a šíření hluku (tzv. efekt „akustické kotliny“ či odrazů). Dokumentace neprokazuje, že tyto specifické podmínky byly dostatečně zohledněny v modelování hluku.
2) **Nedostatečné posouzení nočního hluku**
   Z dostupných podkladů není zřejmé, že by byla věnována dostatečná pozornost nočním hodnotám hluku, které mají zásadní vliv na kvalitu bydlení a zdraví obyvatel. Přitom hodnocení zdravotních rizik výslovně pracuje s dopady hluku na veřejné zdraví.
3) **Nejistota dopravních intenzit a budoucí zátěže**
   Hluková studie vychází z modelovaných intenzit dopravy. Není však dostatečně zohledněno riziko jejich podhodnocení (např. v souvislosti s tranzitní dopravou či

napojením na další infrastrukturu), což může vést k výrazně vyšším reálným hladinám hluku.

4) **Nedostatečnost navržených protihlukových opatření**

Ačkoliv dokumentace uvádí návrh protihlukových stěn a dalších opatření, není prokázáno, že tato opatření budou dostatečná právě pro exponovanou lokalitu ulic Na Kopcích/Modřínová. Chybí konkrétní vyhodnocení účinnosti těchto opatření pro tuto oblast.

5) **Požadavek na doplnění dokumentace**

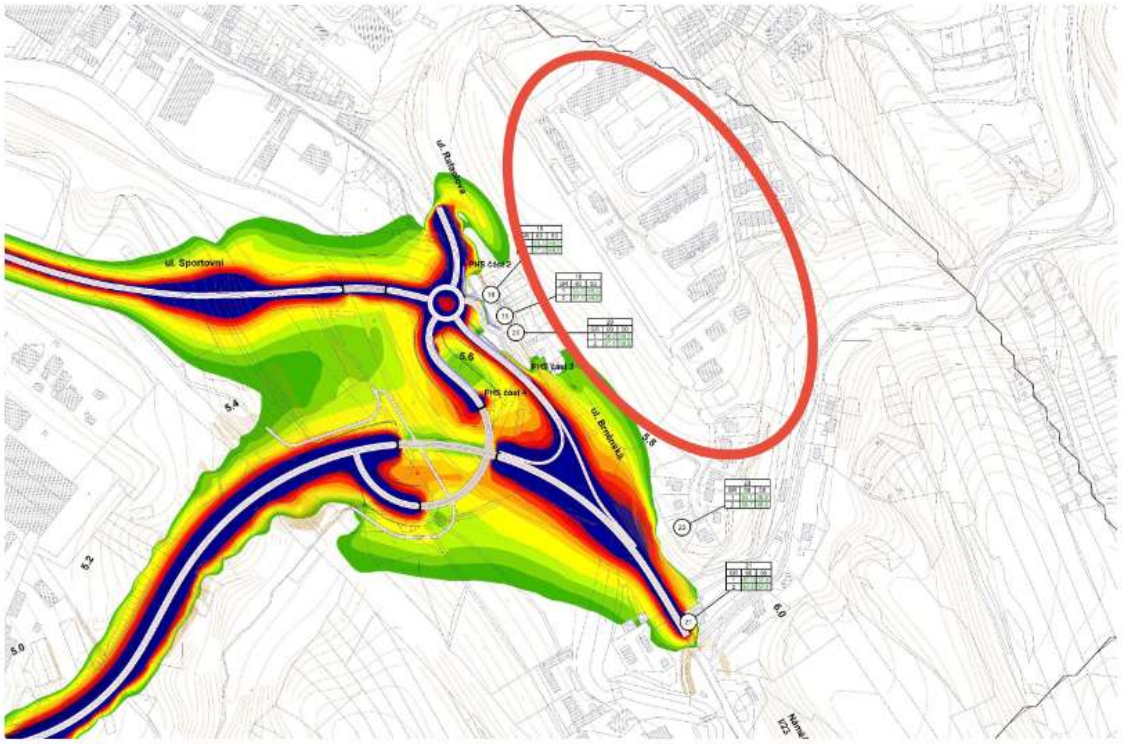
Požaduji:

- doplnění detailního akustického posouzení pro lokalitu Na Kopcích/ Modřínová
- zohlednění topografie území a kumulativních vlivů,
- variantní návrh účinnějších protihlukových opatření (např. vyšší stěny, zemní valy, případně zakrytí komunikace),
- případně provedení kontrolního měření či ověřovací studie.

Závěr:

Na základě výše uvedeného považuji vyhodnocení hlukové zátěže v lokalitě Třebíč - Na Kopcích/Modřínová za nedostatečné a požaduji jeho doplnění a zpřesnění před vydáním závazného stanoviska.

Lokalita k doplnění hlukové studie:



Stanovisko zpracovatele posudku:

Výpočtový model je modelován ve 3D, je zde tedy terén ve skutečném stavu a nejedná se o rovinnou problematiku. Osa komunikace je též ve 3D. Vlastní výpočet je prováděn v moderním a technologicky vyspělém software, kde je například veškerý povrch terénu uvažován jako odrazivý. Což ve skutečnosti není úplně reálné, v terénu se nacházejí lesy, louky, pole, atd. a tyto plochy do značné míry pohlcují energii hluku. Tedy výpočetní model je položen na stranu bezpečnou a je zde tedy již do výpočtu vložena další rezerva.

Ve vztahu k řešení hluku v noční době lze odkázat například na tabulky č.6 až 8. hlukové studie.

Dopravní vstupy a dopravní řešení záměru vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů zpracovaných společností Mott MacDonald CZ 2026 - Příloha 13 Dokumentace EIA.

Dopravní model byl zpracován v softwaru PTV VISUM 2023.01 a je kalibrován na výsledky celostátního sčítání dopravy (CSD 2020) metodou TFlowFuzzy, kterou bylo dosaženo cílové kalibrační podmínky (GEH < 5 u nejméně 85 % kalibračních úseků) a model byl validován porovnáním cestovních časů. Model tak splňuje standardy dopravně-inženýrské praxe a je plně přezkoumatelný.

Podrobněji lze odkázat na vyžádaný doplňující podklad podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění v Příloze č.1 předkládaného posudku.

V odkazovaných tabulkách č.6 až č.8 je dokladován stav s navrženými protihlukovými opatřeními pro plnění platných hlukových limitů. Požadavek na monitoring hlukové zátěže je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE30) Vyjádření č.32

Podstata vyjádření:

VE30a) Po prostudování předložené dokumentace EIA mám za to, že je dokumentace z hlediska zákona neúplná a nelze ji přezkoumat, protože neposuzuje záměr ve více variantách a co je hlavním nedostatkem, že neporovnává navržené řešení s variantou vnějšího obchvatu Třebíče, vedeného mimo zastavěné území města. Bez porovnání s jinou variantou není možné zodpovědně rozhodnout, že varianta, uvedená v předložené dokumentaci, je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel města Třebíče nejméně zatěžující. Osobně se domnívám, že situovat výstavbu obchvatu města, po kterém bude jezdit cca 20 tis. aut denně, do husté občanské zástavby, není příliš šťastná volba. Od takových řešení města a obce ustupují a obchvaty vedou mimo intravilány, aby výstavba a následný provoz neobtěžovaly obyvatele.

V čl. B.1.5. Jsem vyčetla toto: Cílem záměru je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území a vedení obchvatu tak, aby efektivně sloužil také potřebám vnitroměstské dopravy. - To jsem asi špatně pochopila. To znamená, že pouze vyměníme jedno zastavěné území města za jiné? To tam ale už není vyjasněno.

Ve stejném článku jsem se dále dočetla, že: "Zároveň dochází k přetěžování souvisejících městských komunikací (např. Znojemská, Hrotovická, Rafaelova), které jsou již dnes kapacitně vyčerpány."

Na str. 48 se uvádí: Posuzovaný záměr prochází z velké části souvislou a nesouvislou zástavbou, či prochází v jejich těsné blízkosti. Z odborného pohledu by tento jeden faktor měl být hlavním pro vyloučení navrhovaného záměru.

To znamená, jestli tomu dobře rozumím, že radnice v Třebíči protlačuje variantu “průchvatu” městem, vedeného hustou občanskou i průmyslovou zástavbou, při které počítá s demolicí několika desítek budov, výstavbou tunelu v těsné blízkosti občanské zástavby, vybudováním deseti mostů, zničením Libušina a Terovského údolí, prostaví téměř 5 miliard korun, znepříjemní život občanům celého města, a potom tento průchvat napojí na ul. Rafaelovu, která má pouze dva jízdní pruhy. Chybí zde

odbočovací pruh na ul. Modřínovou, i na kruhovou křižovatku u čerpací stanice SVA. Mezi mostními pilíři není prostor pro rozšíření této silnice - na jedné straně je skála, na které je nová výstavba, na straně druhé zelený domek pod mostem, který se nepodařilo městu vykoupit před výstavbou této trasy. Takže tento průchvat bude napojen na kapacitně přetíženou silnici, která se neustále ucpává.

Je jasné, že velká část nákladní dopravy směřuje a bude směřovat I v budoucnu na dálnici nebo z dálnice. To ovšem ulice Rafaelova nezvládá ani při současném provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce týkající se variant lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Uvedené konstatování týkající se „přetěžování souvisejících městských komunikací" je citováno z části dokumentace popisující stávající stav.

Obchvat řeší přeložení silnice I. třídy, takže je napojen na ulici Brněnskou v místě ul. Ptáčovský Žleb. Napojení ulice Rafaelovy je do nově navržené okružní křižovatky, která je součástí mimoúrovňové křižovatky Brněnská. Kromě úprav v místě napojení (na ul. Brněnskou) nejsou na ul. Rafaelova navrženy žádné další úpravy zmíněné výše.

Ul. Rafaelova je silnicí II. třídy. Případné úpravy a zkapacitnění, které přímo nesouvisí se stavbou obchvatu, by měl připravovat a financovat správce této komunikace, kterým je kraj Vysočina.

VE30b) Na str. 22 v dokumentaci se píše toto: Při podrobném geotechnickém průzkumu (PoGTP) nebyla zachycena hladina podzemní vody, a to ani v hloubce 3,0 m pod projektovanou patou podzemních stěn. Bohužel jsem nikde nenašla zmínku o provedení sond pro zjištění kvality podloží pod plánovaným tunelem, ani do jaké hloubky má být tunel zapuštěn. Výkresy mi nešly otevřít.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není náplní procesu EIA řešit a popisovat technické detaily všech dosud provedených průzkumů, ale upozornit na rizika, která z těchto průzkumů vyplývají, což ve vztahu k rizikům souvisejícím s vlivy na podzemní vody dokumentace naplňuje. Odpovídající podmínky související s potenciálními vlivy na podzemní vody jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE30c) Na str. 130 se uvádí: Po realizaci záměru je vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví hodnocen jako pozitivní. Záměr je z hlediska vlivů na obyvatelstvo přijatelný. To je v rozporu s dalšími prohlášeními v dokumentaci, např. na str. 192.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V PDF souboru dokumentace na str.129 se uvádí: Realizací posuzovaného záměru dojde ke snížení dopravy projíždějící po stávající silnici I/23. Počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem se snižuje o 18 %, počet obyvatel výrazně rušených hlukem ve spánku se snižuje cca o 10 % a zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění vlivem hluku se snižuje o 25 %. Dále bylo prokázáno, že u nového vedení trasy silnice I/23 vedoucí v blízkosti zástavby je nutné navrhnout protihluková opatření. Předpokládaná hluková expozice některých domů v okolí plánované trasy obchvatu s vypočteným

navýšením po realizaci záměru nedosahuje úrovně, kterou by bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

V PDF souboru dokumentace na str.192 se uvádí: „Přestože v koridoru nové trasy dochází lokálně k nárůstu hlukové zátěže, v celkovém měřítku města dochází k významnému snížení hlukové expozice obyvatelstva, a to při respektování navržených protihlukových opatření. Počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem se sníží o 18 %, počet obyvatel výrazně rušených hlukem ve spánku cca o 10 % a riziko kardiovaskulárních onemocnění vlivem hluku se sníží cca o 25 %.

Uvedená konstatování nejsou v rozporu.

VE30c) Na str. 186 se uvádí toto: Záměr bude mít na znaky přírodní charakteristiky slabý až středně silný vliv. Negativní vliv záměru se projeví v Lorenzových sadech, ale také v Libušině údolí a Terovském údolí. Jedná se o zalesněné plochy, ve kterých budou vykáceny dřeviny v trase záměru. V Libušině údolí se podél záměru bude nacházet kanalizace, v jejíž trase bude také nutnost prokácení lesního porostu.

To fakticky znamená zánik Libušina údolí jako takového. V Terovského údolí záměr počítá s instalací pěti mostních pilířů. Pohyb těžké techniky zničí nevratně toto údolí. Po prostudování dokumentace jsem nabyla přesvědčení, že záměr, uvedený v dokumentaci, vykazuje významné negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace poměrně jasně vyhodnocuje vlivy na přírodní charakteristiky tak, jak je uvedeno v citaci vyjadřovatele. Tedy tyto vlivy nezastírá a navrhuje opatření, která částečně tyto minimalizují nebo částečně kompenzují. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány odpovídající podmínky zahrnující další požadavky, které vzešly z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

VE31) Vyjádření č.34

Podstata vyjádření:

Jsem vlastníkem bytu č. 14 v bytovém domu v ulici Lidická 838/9 v Třebíči, jejíž část by měla být postavena v těsné blízkosti mého obytného domu.

VE31a) Silnice zkomplikuje průchod do rekreační zóny Libušina údolí. Silnice vytvoří výraznou bariéru na trase mezi ulicemi Lidická, Bartuškova a Koželužská, jinými slovy, dopravně rozdělí Borovinu. Přístup do rekreační oblasti Libušina údolí bude významně omezen a zkomplikován.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Řešení nepochybně změní způsob napojení. Jedná se opět o výsledek technického řešení stavby odůvodněné stanoveným koridorem dle platné Aktualizace č.6 ZÚR kraje Vysočina. Nejedná se však o vliv, který by přímo souvisel s procesem EIA a měl být uplatněn v rámci předcházejících studií, na jejichž základě bylo rozhodnuto o vedení komunikace v předložené stopě.

VE31b) Hluk z ulice Koželužské se zvýší. Na ulici Koželužská dojde ke zvýšení intenzity dopravy, dle predikce u těžké nákladní dopravy asi 12x. Z toho důvodu se zvýší také hluk v její blízkosti. Vzhledem k terénu v lokalitě a počtu nepřehledných

zatáček v údolích se bude hluk přesouvat dále směrem k ulicím Bartuškova a Lidická a zhorší se životní pohoda zdejších obyvatel. Bydlím proti přízemní části ZŠ Bartuškova, která mě tudíž proti hluku neodstíní (ve vzdálenosti 200-250m od plánovaného průchvatu). Průchvat a výjezd z něho v údolích nemá plánované protihlukové stěny, pouze stěny výše 4 m pro zabránění střetu s netopýry a ptáky (bez zabezpečení výjezdové komunikace), tudíž hluk by se šířil ze všech komunikací z údolí přímo směrem nahoru do obytných částí. Už v současnosti je silnice slyšet po celém údolí, i když není vidět a všechny vlastivědné slovníky v ČR uvádějí rozšíření silnice, jako zničení údolí dopravou, provoz by se měl v údolích omezit, ne naopak.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá ze stávajícího akustického posouzení na uvedené komunikaci dosahuje v nulové variantě (rok 2030) hladina akustického tlaku v denní době do 69,6 dB(A), v noční době do 60,6 dB(A). V aktivní variantě (rok 2030) se předpokládá dosažení v denní době do 62,0 dB(A), v noční době do 54,5 dB(A).

Výpočtový model je modelován ve 3D, je zde tedy terén ve skutečném stavu a nejedná se o rovinnou problematiku. Osa komunikace je též ve 3D. Vlastní výpočet je prováděn v moderním a technologicky vyspělém software, kde je například veškerý povrch terénu uvažován jako odrazivý.

VE31c) Emise v oblasti Libušina údolí a Koželužské ulice budou na výrazně vyšší úrovni. Z důvodu vyššího provozu na ulici Koželužské v oblasti Libušina údolí dojde k navýšení emisí v této lokalitě. Negativně bude zasažena jak obytná zóna v oblasti ulic Bartuškova a Lidická, tak rekreační oblast Libušina údolí. Ve špatně odvětratelných údolích se těžká doprava bude řítit z kopce a brzdit do křižovatky (oproti stávajícímu plynulému průjezdu), což bude znamenat i značný nárůst mikročástic z otěru brzd a pneumatik, oproti běžným zplodinám aut, karcinogeních pro lidský organismus, které se budou, vlivem tepelného proudění vzduchu, po svahu šířit do Sídliště Borovina i do za nemalé peníze nově zbudovaných sportovních zařízení na ul. Bartuškova. Kromě lidí by bylo zasaženo i více jak 54 zvláště chráněných živočichů a rostlin (např. netopýři, ptáci, bobři), což vyžaduje posouzení i jiných variant, šetrnějších k člověku a přírodě a tudíž je stávající stav v tomto smyslu protizákonný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je znázorněno v tabulce č. 3 Hodnocení vlivů na veřejné zdraví, vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné.

Nepatrné rozdíly celkové imisní expozice, dané v případě záměru obchvatu Třebíče imisním příspěvkem dopravy v hodnocených variantách, jsou hluboce pod citlivostí používaných vztahů expozice a účinku pro kvantitativní hodnocení rizika znečištění ovzduší jednotlivých škodlivin, odvozených statistickou meta-analýzou výsledků epidemiologických studií.

VE31d) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, tzv. Velkého obchvatu Třebíče, vedeného mimo zastavěné území města. Bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a

zdraví obyvatel nejméně škodlivá. Dokumentace hodnotí hluk pouze pro posuzované řešení. Bez variantního porovnání nelze objektivně posoudit, zda zvolené řešení není zbytečně zatěžující pro obyvatele a zda jiné trasování mimo obytné části města nemá podstatně menší dopady, respektive menší dopady na menší počet obyvatel.

Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče, vedeného mimo zastavěné území města a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Přehodnotit umístění stavby v intravilánu města Třebíče a pro přeložku silnice I/23 zvolit variantu vedoucí mimo zastavěné území města. S umístěním stavby nesouhlasím, zásadním způsobem zasáhne do mých práv jako vlastníka sousední nemovitosti. Tato trasa zároveň natrvalo výrazně poškodí další obytné a rekreační zóny města a natrvalo zhorší ovzduší ve městě.

Tvrzení v EIA, že exogenní varianty byly před čtvrtstoletím vyhodnoceny jako nevýhodné, se mi nezdá poctivé a odpovídající současným trendům, vždyť všude okolo nás se budují obchvaty v exogenních variantách. Při délce zbudované stavby 6 km a přičtení dalších 3,7 km ke krahulovskému silu, kde by měl být kruháč s napojením všech tras (ve variantě 2 zachovat železniční přejezd), se dostáváme k celkové délce průjezdu městem 9,7 km, který půjde většinou zastavěným intravilánem s cestovní rychlostí většinou 50 km/h, jen místy 70 km/h, což znamená větší zátěž na životní prostředí a obyvatele, než nevýznamně delší 11,4 km tzv. Velký obchvat vedoucí extravilánem s rychlostí 90 km/h (trasa nevýznamně delší o 1,7 km). Ten by zároveň umožňoval v Červené Hospodě možné napojení na budoucí ZS obchvat Třebíče, vedoucí v trase staré Řípovské silnice mostem přes řeku, dále po polích a končící zatím kruháčem nad rybníkem Zámiš, poněvadž, myslím, dopravní řešení by mělo být komplexním (a za cenu nákladů na Průchvat!).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE31e) Nebylo svoláno veřejné projednání stavby. Přesto, že proti stavbě dlouhodobě protestuje významná část obyvatel města Třebíče, nebylo svoláno veřejné projednání záměru. Úřad zároveň neuvedl žádné konkrétní důvody nesvolání veřejného projednání. Jedná se o rok 2003, kdy byla zásadně změněna trasa bez veřejného projednání s občany a Průchvat byl nasměrován do Libušina a Terovského údolí pod okna obyvatel Sídliště Borovina a ZŠ Bartuškova a to na základě podnětu jednotlivce překupujícího pozemky, proti vůli dotčených občanů. Na protesty dotčených občanů nebylo reagováno posouzením i jiných variant (tzv. Minimální varianta a tzv. Velký obchvat), jen byla kosmeticky vylepšována (poloměry zatáček atd.) nově stanovená trasa a dotčeným občanům je od té doby sdělováno, že na všechny změny je již pozdě. Mezitím dorostla nová generace uživatelů a majitelů dotčených nemovitostí. Je tvrzeno, že stávající trasa byla vybrána z několika variant, což není pravda, variantní posouzení možných tras nebylo nikdy provedeno. Pokud by variantní posouzení tras bylo, bylo by totiž zjištěno, že tzv. Minimální varianta znamená výraznou úlevu od negativních vlivů pro Sídliště Borovina, Libušino údolí a centrum města oproti prosazované variantě i stávajícímu stavu. A tzv. Velký obchvat (ze studie Viapont 2004

a odborné studie pro EIA z 12/2025) by úplně odklonil tranzitní dopravu mimo město, zrychlil dopravu, pro vnitroměstskou dopravu by znamenal stejné nebo větší výhody, jako v současnosti prosazovaný Průchvat (zejména pro obyvatele Sídliště za Rybníkem, Starče a přilehlých obcí), byl by pravděpodobně za téměř poloviční cenu (na 1km stavby by byl až 4x levnější) a bez rizikové stavby tunelu v místě bývalé navážky, skládky a poddolování a tudíž nestabilního podloží. Průchvat se totiž zdá být logickým nesmyslem hned z několika důvodů: Těžká tranzitní doprava i další doprava by stejně jezdila po stávající trase přes centrum města z důvodu kratší cesty, kterou by si mohla vybrat, zejména v noci. My obyvatelé Sídliště Borovina bychom používali stávající trasu Průtahu z důvodu kratší a rychlejší cesty kamkoli po městě i mimo město. V současnosti prosazovaný tzv. Průchvat jako jediná varianta by negativními vlivy zasáhl větší počet obyvatel, než stávající trasa, zničil by několik městských lesoparků a rekreačních oblastí, snížil hladinu spodní vody v těchto oblastech a natrvalo zhoršil ovzduší v Třebíči. Přesto, že by znamenal významnou úlevu od hluku z dopravy pro obyvatele na stávajícím průtahu, je Průchvat špatným řešením. Znamená kácení značného množství stromů a likvidaci zeleně v centru města, kde to je pro ovzduší ve městě rozhodující (tzv. ovlivnění ovzduší kolem dopravních tras ''pozadím") a náhradní výsadbu daleko od města, kde to je pro ovzduší ve městě bezvýznamné. Na ulici Spojovací by provoz vozidel v tzv. „zářezu" znamenal 4 dopravní pruhy navíc, 2 pruhy pro sjezd/výjezd a 2 jednosměrné pruhy obslužné, na kterých by vozidla oproti stávajícímu stavu navíc pojížděla sem a tam z kruháče na kruháč a sekundárně tak zvyšovala intenzitu dopravy. (Např. řidič přijíždějící od Kožichovic nakoupit v Albertu a pak tankující by musel projet oběma kruháči 6x!! atd.) V zimním období by byla vozidla jedoucí v "zářezu" sprchována štěrkem z posypů nájezdových ramp a v období ledovky by zřejmě bylo pro výrazný sklon nemožné rampy vůbec vyjet. Při stěhování nadměrných nákladů do Dukovan by stěna "zářezu" přiléhající k výjezdové rampě překážela projetí nákladu, pokud by to úplně neznemožnila.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Veřejné projednání záměru, které vyplývá ze zákona č.100/2001 Sb. v platném znění v souladu s tímto zákonem proběhlo. Varianty nejsou s odkazem na vypořádání pod bodem 17a) ani posudkem komentovány, obdobně jako části vyjádření nesouvisející s procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Proces EIA se věnuje pouze hodnocení vlivů na životní prostředí takového záměru, který byl oznamovatelem předložen do procesu EIA. Předložené technické řešení vyhovuje i případné přepravě nadrozměrných nákladů.

VE32) Vyjádření č.35

Podstata vyjádření:

Chtěla bych tímto vyjádřit podporu plánovanému obchvatu města Třebíč v navrhované podobě. Od roku 2015 bydlím na Bráfově třídě v Třebíči a s partnerkou zde vychováváme dvě malé děti. Každodenně proto velmi intenzivně vnímáme dopravní situaci ve městě i její negativní dopady na kvalitu života obyvatel.

Ve všední den pro nás téměř každá cesta autem znamená dlouhé čekání v kolonách. Doprava je ve městě často přetížená. Cesta například z Boroviny směrem na Hrotovice bývá v mnoha časech velmi komplikovaná a zdlouhavá. A alternativní trasa defacto neexistuje. Obchvat v připravované trase podle mého názoru výrazně pomůže

zrychlit a zlepšit dopravu po městě.

Velkým problémem je také zhoršená kvalita ovzduší v okolí hlavních tahů. V místě bydliště jsme nuceni dýchat zplodiny z popojíždějících aut, přičemž nejhorší situace bývá zejména v zimních měsících. Proto vítám, že podle dokumentace EIA má obchvat přinést úlevu velké části města snížením dopravy, hluku i emisí.

Zároveň mám obavu, že případné další odklady nebo prosazování vzdálenější varianty takzvaného „velkého obchvatu" by mohly oddálit řešení současné neudržitelné dopravní situace ve městě o mnoho dalších let. Děkuji za zvážení mého stanoviska a podporuji realizaci obchvatu v připravované podobě

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr.

VE 33) Vyjádření č.36

Podstata vyjádření:

VE 33a) Podávám tímto připomínku k dokumentaci EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a to ve vztahu k hodnocení hlukové zátěže a vlivu stavby na vodní zdroje v lokalitě ZK Nad Janovým mlýnem Třebíč.

Dotčená lokalita ZK Nad Janovým mlýnem se nachází na úseku cca km 1,8-2,0 nové trasy přeložky I/23. Území je dle územního plánu vedeno jako „plochy rekreace - zahrádkové osady“.

Jedná se o souvislé území dlouhodobě a reálně užívané k individuální rekreaci (pobyt osob, odpočinek, užívání venkovních ploch). Na okraji kolonie se přitom nacházejí objekty evidované v katastru nemovitostí jako stavby pro bydlení (rodinné domy) na parcelách č. 7115, 5065 a 5784, které zakládají plný nárok na posouzení hlukové zátěže.

Právní rámec ochrany před hlukem

Podle § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, jsou chráněny:
• chráněný venkovní prostor staveb - prostor do 2 m před obvodovým pláštěm bytových a rodinných domů, který se vztahuje mimo jiné na objekty na parcelách č. 7115, 5065 a 5784 vedené v katastru jako stavby pro bydlení,
• chráněný venkovní prostor - nezastavěné pozemky užívané k rekreaci, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.
Na tyto prostory se vztahují hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Pro hluk ze silnice I. třídy (nový obchvat):
60 dB ve dne
50 dB v noci

Zjištění z dokumentace EIA
Z grafických příloh hlukové studie (zpracovatel Enviroad s.r.o., březen 2026) vyplývá, že do lokality ZK Nad Janovým mlýnem v úseku km 1,8-2,0 zasahují izofony odpovídající hladinám ž 50 dB v noční době (viz Příloha č. 13 - rok 2050, noční aktivní varianta), tedy hodnotám odpovídajícím nebo překračujícím hygienický limit pro noční dobu.

Zároveň bylo zjištěno, že hluková studie v části 11 (Závěr) zmiňuje zahrádkářskou kolonii v km 2,300-3,300, tedy zcela jinou lokalitu nacházející se dále po trase obchvatu. Lokalita ZK Nad Janovým mlýnem v km 1,8-2,0 není v závěrech studie ani v přehledu výpočtových bodů nijak zohledněna.

V lokalitě ZK Nad Janovým mlýnem se na parcelách č. 7115, 5065 a 5784 nacházejí objekty evidované jako stavby pro bydlení. Tyto objekty jsou chráněným venkovním prostorem staveb ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. a jako takové musí být zahrnuty do posouzení hlukové zátěže formou výpočtových bodů. Tato povinnost vyplývá přímo ze zákona a nelze ji pominout. Hluková studie tyto objekty zcela opomíjí.

Nedostatečné posouzení rekreační plochy

Nad rámec výše uvedeného upozorňuji, že celá lokalita je územním plánem vymezena jako plocha rekreace - zahrádkové osady a je reálně a dlouhodobě využívána k rekreaci, tj. k pobytu a odpočinku osob. Část pozemků přitom může splňovat definici chráněného venkovního prostoru ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. (pozemky užívané k rekreaci, které nejsou vedeny jako zemědělský půdní fond). Ani tento aspekt hluková studie nijak nevyhodnotila.

Plošné znázornění izofonami neumožňuje spolehlivě posoudit splnění limitu v konkrétním místě, a nelze tak prokazatelně ověřit, zda jsou hygienické limity dodrženy.

Požaduji, aby dokumentace EIA byla doplněna tak, aby:
- Byly do hlukové studie doplněny výpočtové body u objektů na parcelách č. 7115, 5065 a 5784 (stavby pro bydlení) a dále v reprezentativních místech lokality odpovídajících reálnému užívání území k rekreaci.
- Bylo provedeno vyhodnocení splnění hygienických limitů (zejména 50 dB v noční době) ve všech doplněných výpočtových bodech.
- V případě zjištění překročení limitů byl navržen odpovídající soubor protihlukových opatření a jejich účinnost doložena výpočtem.
- Byla stanovena podmínka pro navazující stupně projektové dokumentace, že bude provedeno zpřesněné posouzení hluku a po realizaci stavby kontrolní měření hluku v této lokalitě.

Příloha č. 1 - Výřez hlukové mapy (Příloha č. 13 - hlukové zatížení území v roce 2050, noční doba, aktivní varianta):

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené problematice lze odkázat na vypořádání pod bodem 17j) této kapitoly.

VE 33b) Požadavek na monitoring vodních zdrojů

V lokalitě ZK Nad Janovým mlýnem se nacházejí vrtané studny, které slouží vlastníkům a uživatelům pozemků jako zdroj vody. Stavba obchvatu I/23 zahrnuje zemní práce, ražbu, zakládání a případně odvodňování v bezprostřední blízkosti této lokality, čímž hrozí ovlivnění hydrogeologických poměrů a poškození nebo snížení vydatnosti vrtaných studen.

Dokumentace EIA tuto problematiku neřeší. Požaduji proto, aby byla dokumentace doplněna o:

- Inventarizaci všech vrtaných studen v lokalitě ZK Nad Janovým mlýnem, včetně jejich zaměření, hloubky, vydatnosti a kvality vody.
- Hydrogeologické posouzení vlivu stavby na podzemní vody a vodní zdroje v lokalitě, zejména s ohledem na zemní práce, odvodňování staveniště a změny

odtokových poměrů

- Stanovení monitorovacího programu pro všechny vrtané studny v lokalitě zahrnujícího: měření hladiny podzemní vody a vydatnosti studní před zahájením stavby (výchozí stav), v průběhu stavby a po jejím dokončení, s vyhodnocením případných změn
- Závazné stanovení postupu náhrady škody pro případ, že dojde ke snížení vydatnosti nebo znehodnocení studní vlivem stavby, a to před vydáním povolení k realizaci záměru
- Uložení podmínky, že investor zajistí alternativní přívod vody pro dotčené vlastníky po celou dobu, kdy bude studna v důsledku stavby dočasně nebo trvale nefunkční.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že záměr je v úseku staničení km 0,0 – 2,3 veden mimo dosah hladiny podzemní vody a v tomto úseku neočekáváme významné ovlivnění. Výjimkou je hluboký zářez před tunelem Borovina a vlastní tunel. Zde sice nebyla hladina podzemní vody zastižena, avšak s ohledem na složitou tektonickou stavbu v dotčené oblasti nelze vyloučit existenci lokálně propustných zón. Rovněž realizací zářezu dojde k otevření masivu a výraznějšímu zasakování srážkových vod a zvodnění masivu se v důsledku toho může změnit. Proto je ve dně zářezu i pod objektem tunelu navržen plošný drén, který případné průsaky zachytí a odvede mimo stavbu.

V rámci návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat projekt hydrogeologického kvantitativního a kvalitativního monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat a který bude obsahovat aktualizovanou pasportizaci studní a vrtů na základě podrobného hydrogeologického průzkumu. Kromě jiného je v podmínce formulován požadavek, aby v případě podání průkazu ovlivnění zdrojů podzemní vody v důsledku realizace byl na náklady investora zajištěn náhradní zdroj vody.

VE 34) Vyjádření č.37

Podstata vyjádření:

VE 34a) Přezkoumatelnost dokumentace – podle § 8 odst. 1 zákona EIA musí splňovat náležitosti dle přílohy č. 4 zákona EIA, musí být zpracována se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování i případných výsledků jiných environmentálních hodnocení. Dokumentace sice deklaruje nové a rozšířené podkladové studie, mimo jiné rozptylovou studii, hlukovou studii, hodnocení veřejného zdraví, hodnocení podle zákona o ochraně přírody a krajiny, dendrologický průzkum, klimatickou studii, vyhodnocení vlivů na vodní útvary, aktualizaci odtokových poměrů, migrační studii a dopravně-inženýrské podklady. Přesto chybí jasná srovnávací část, která by transparentně popsala rozdíly oproti předchozí dokumentaci. V tom vlastníci spatřují první nedostatek, protože to celé posouzení a potažmo celý záměr činí nepřehledným a omezuje to práva dotčených osob hájit svá práva a zájmy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V úvodu posuzované dokumentace se uvádí, že předkládaná dokumentace EIA je zcela nově zpracovaná, obsahuje nově zpracované a rozšířené podkladové studie (část H), v části D jsou jednoznačně definovaná opatření k prevenci, vyloučení a

snížení významných negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. V rámci hodnocení jsou v relevantních oblastech vlivy záměru porovnány se stávajícím stavem (nulovou variantou). Z předchozích řízení (nejen ze společného územního řízení s procesem EIA, ale i z řízení o výjimce z druhové ochrany) dokumentace EIA zohledňuje relevantní informace a reaguje také na relevantní připomínky z uvedených procesů. Zpracovatel posudku předpokládá, že pokud vyjadřovatel dospěl k závěru, že některé relevantní připomínky nebyly v posuzované dokumentaci vypořádány, potom jsou tyto připomínky konkretizovány v tomto jeho vyjádření a je povinností posudku tyto připomínky vypořádat. Cílem posudku je zhodnotit dokumentaci, která byla předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Při zdůvodnění dokumentace, že obsahuje reakce na relevantní připomínky není dle názoru zpracovatele posudku účelné srovnávání předložené dokumentace s předcházejícími materiály.

VE 34b) Varianty záměru – Vlastníci jsou v prvé řadě přesvědčeni, že existují varianty umístění záměru, které budou mít obecně menší vliv na životní prostředí a budou mít také menší vliv na jejich životní prostředí. Tyto varianty buď nebyly posouzeny vůbec nebo je jejich posouzení vadné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

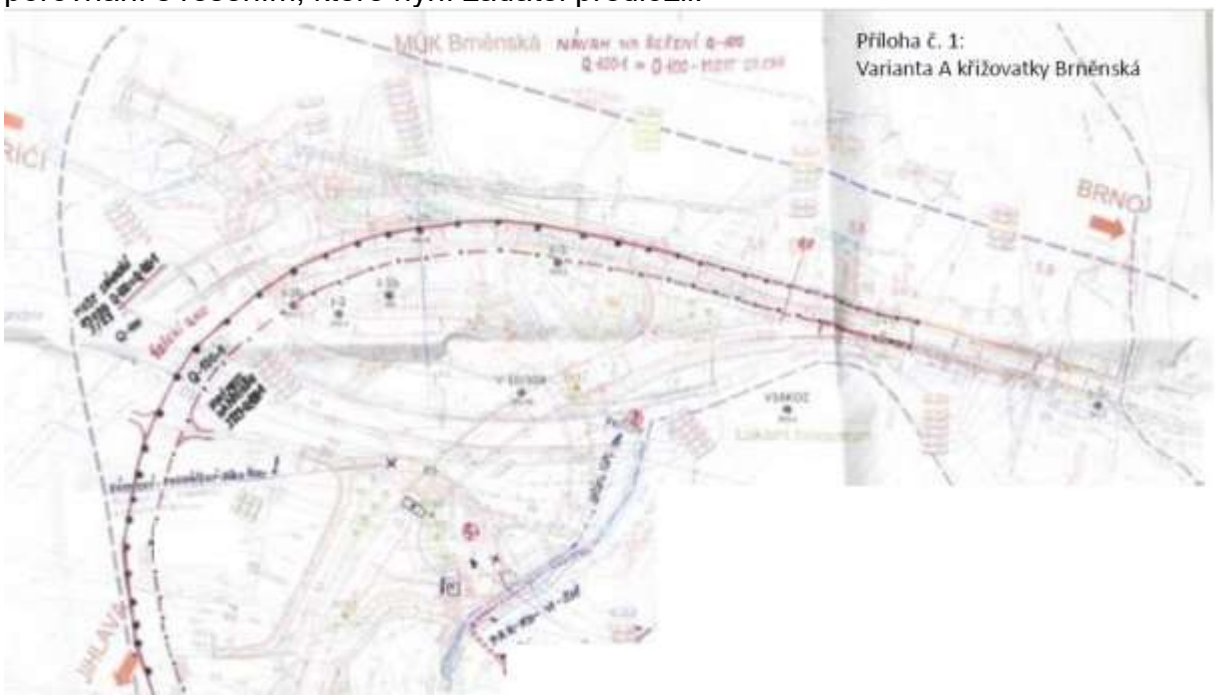
Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 34c) Je vznesen požadavek na jinou variantu řešení křižovatky s ulicí Brněnskou.

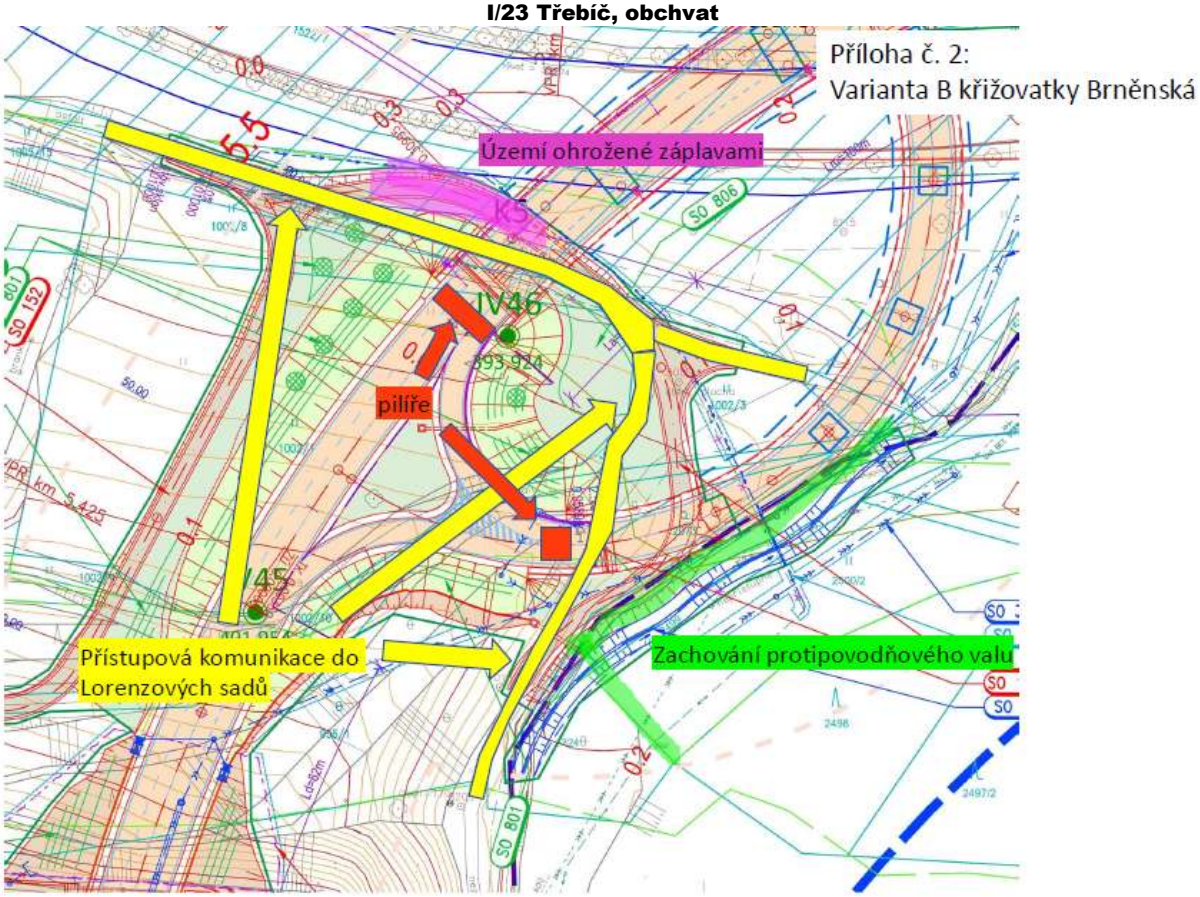
Vlastníci v minulosti opakovaně žádali a stále žádají o úpravu projektu tak, aby žádná část stavby nezasahovala do pozemků a staveb v jejich vlastnictví. Navrhují konkrétní úpravu záměru spočívající v celkovém posunu křižovatky s ul. Brněnskou západním směrem a také možné úpravy v části zasahující do jejich pozemků v k. ú. Kožichovice. Vlastníci předkládají tyto varianty také v rámci svého vyjádření k dokumentaci EIA. Tyto návrhy jsou z pohledu posuzování vlivů na životní prostředí variantami provedení záměru. Varianty jsou navrženy v rámci koridoru vymezeného pro tuto stavbu v Zásadách územního rozvoje kraje Vysočina. Vlastníci požadují, aby tyto varianty byly posouzeny v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, protože jsou přesvědčeni, že posouzení by vyšlo pro tyto varianty příznivěji, a to jak z pohledu ochrany vlastnického práva Vlastníků, tak z hlediska vlivů na životní prostředí. V souvislosti s návrhem jiného řešení křižovatky s ul. Brněnskou Vlastníci poukazují také na to, že v jiné části Záměru došlo na základ výhrad dotčených vlastníků k takové úpravě Záměru, aby k zásahu do jejich vlastnického práva nedošlo, resp. aby byl zásah menší (INAPA, p. Navrátil, p. Prokeš). Vlastníci pro sebe žádají shodný přístup. Konkrétně žádají Vlastníci posoudit níže specifikované varianty, přičemž zdůrazňují, že je povinností žadatele jejich návrhy dopracovat tak, aby obsahovaly řešení všech podstatných otázek:

Varianta A – celkový posun křižovatky s ul. Brněnskou západním směrem – jde o řešení, které zachová prodejnu umístěnou na pozemku p. č. a rovněž parkoviště u ní a přístup k prodejně a tomuto parkovišti. Toto řešení bude znamenat menší zásah do řeky Jihlavy a biotopů s ní spojených, nebude způsobovat zhoršení povodňových stavů, umožní lepší odvádění přívalových vod z Lorenzových sadů a zamezí poškozování plánovaného sportovního areálu na pozemcích Vlastníků v k. ú. Kožichovice. Toto řešení je schematicky znázorněno v příloze č. 1, která je nedílnou

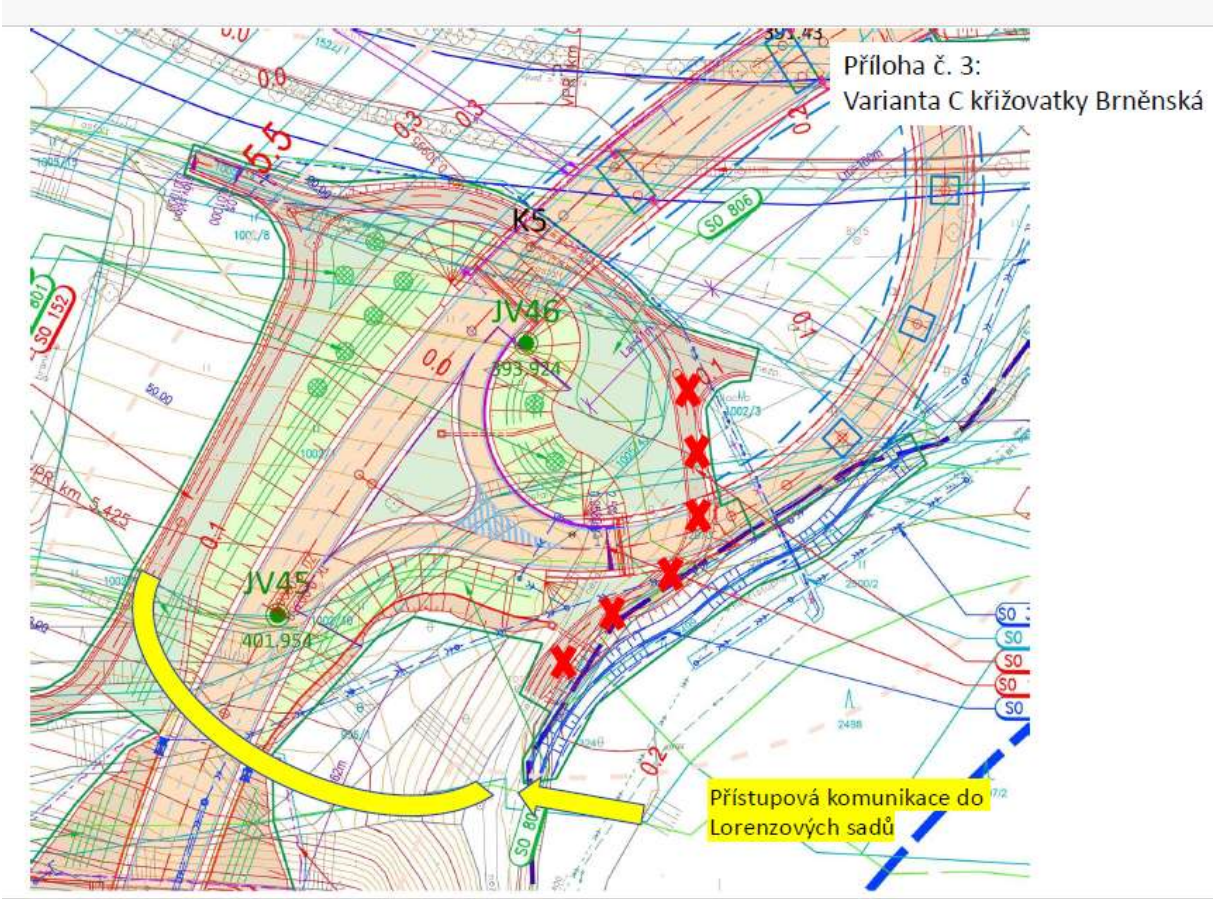
součástí tohoto podání. Toto schematické znázornění obsahuje pouze hlavní větev křižovatky, tedy napojení samotného obchvatu na ul. Brněnskou. Zpracování návrhu napojení ostatních komunikací je věcí žadatele. Vlastníci mimo jiné zdůrazňují, že jimi navrhovaná varianta by vedla k tomu, že by se záměr ve své jihovýchodní části zcela vyhnul přírodnímu území Lorenzových sadů a jeho dopady na životní prostředí by tak byly výrazně menší. Současně by byl výrazně zmenšen negativní dopad na řeku Jihlavu, její údolní novu a její zátopové území. Nové přemostění by bylo umístěno v nevelké vzdálenosti od toho současného a v dotčeném území by tak nevznikala nová umělá bariéra zužující na další místě volný prostor kolem řeky a narušující přírodní prostředí. Vlastníci dále poukazují na to, že ji navrhované řešení bylo součástí dřívějších podob územně plánovacích dokumentací (ZÚR Kraje Vysočina, Územní plán Třebíč) a jde tak o řešení, které bylo žadateli a veřejné správě známé a bylo v minulosti považováno za preferované. I to je důvod, proč musí být toto variantní řešení porovnání s řešením, které nyní žadatel předložil.



Varianta B – úpravy řešení křižovatky s ul. Brněnskou v části sousedící s pozemky účastníků v k. ú. Kožichovice – pokud by se ukázalo, že varianta celkového posunu křižovatky západním směrem není z technických či jiných závažných důvodů možná, navrhují Vlastníci variantu spočívající ve zkrácení části komunikace umístěné na valech a její nahrazení řešením na pilotech. K tomu navrhují částečnou úpravu přístupové komunikace do Lorenzových sadů. Toto řešení je schematicky znázorněno v příloze č. 2, která je nedílnou součástí těchto připomínek. Umístění pilířů je ve schématu vyznačeno červenými prvky. Změna trasování přístupové komunikace je ve schématu vyznačena žlutými prvky. Zelenou barvou je ve schématu vyznačena poloha protipovodňového valu, který bude díky navrženým úpravám možné zachovat. Fialovou barvou je ve schématu vyznačena část Záměru, která bude ohrožována zvýšenými průtoky řeky Jihlavy.



Varianta C – úprava řešení přístupu do Lorenzových sadů – zásah do pozemků účastníků v k. ú. Kožichovice je způsoben tím, že navrhované řešení křižovatky s ul. Brněnskou počítá s přeložkou lesní cesty do Lorenzových sadů (SO 153) takovým způsobem, že bude nezbytné přeložit také vodoteč (SO 321) a kanalizaci (SO 355.3). Vlastníci jsou přesvědčeni, že přístup do Lorenzových sadů je možné řešit tak, že se vybuduje nový prostup tak, jen je schematicky znázorněno v příloze č. 3, která je nedílnou součástí těchto připomínek. Nové řešení přístupové komunikace do Lorenzových sadů je ve schématu vyznačena žlutými prvky. Červenými křížky jsou v něm vyznačena část přístupové komunikace do Lorenzových sadů, která je nyní obsažena v Záměru a kterou nebude třeba realizovat a nedojde tak zásahu do práv Vlastníků.



Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje záměr v navrženém technickém řešení, které bylo dodáno oznamovatelem záměru a o kterém lze předpokládat, že je výsledkem řady průzkumů a rozborů, z nichž vyplynulo předložené technické řešení záměru v koridoru stanoveném Zásadami územního rozvoje kraje Vysočina. Proto ani náplní posudku není hodnotit jiná technická řešení než ta, která byla předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. I přes výše uvedené bylo přesto v rámci posudku požádáno v souladu §9 odst.6 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění o doplňující informaci k výše uvedené problematice.

Na základě této vyžádané doplňující informace podle §9 odst. (4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění projektant záměru uvádí, že projektová příprava se prověřením zaslaných variant zabývala, protože podněty od vyjadřovatelů přišly už v době projekčních prací. Navrhované varianty byly modelovány a bylo provedeno vyhodnocení – viz dále uvedené informace. I na pozemcích vyjadřovatele byl dle projektanta redukován zábor na nutné minimum oproti původnímu návrhu.

K předložené Variantě A:

1 – Poloha okružní křižovatky (dále jen OK) neumožňuje napojení ul. Rafaelovy a Brněnské před hranicí koridoru ZUR, takže úprava by zasáhla mimo koridor,

2 – objekty bydlení na ul. Brněnské nelze přímo napojit sjezdem na větev mimoúrovňové křižovatky. ŘSD je má napojené ramenem z okružní křižovatky. Pokud by takto bylo uvažováno i v případě řešení, které navrhuje vyjadřovatel, bylo by nutné OK zvětšit. Rampa mimoúrovňové křižovatky a trasa obchvatu se navíc přibližuje k

této zástavbě, což by vyvolalo větší zatížení hlukem těchto objektů a větší nároky na protihluková opatření,

3 – napojení ul. Sportovní na OK by zasáhlo do stávajícího mostního objektu. Bylo by nutné zdemolovat stávající a postavit nový most. Takováto úprava by opět zasáhla mimo koridor ZÚR,

4 – poloměr oblouku na hlavní trase obchvatu by vyžadoval zvětšení příčného klopení vozovky na 5% (v našem řešení 2,5%). Vzhledem k tomu, že je most nad řekou, hrozí riziko námrazy a ohrožení BESIP.

5 – rozštěp MÚK by zasáhl do mostního objektu, což je komplikace při návrhu objektu. Opěra mostu by byla těsně za hranou řeky, což neumožní vedení obslužné / přístupové komunikace kolem opěry do Lorenzových sadů a areálu vyjadřovatele.

6 – svahy zářezu (nejsou v návrhu vykresleny) by zasáhly mimo koridor stanovený v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina.

7 – na silnici I. třídy by bylo ponecháno rizikové místo, které spočívá v šikmém parkovacím stání napojeném přímo na silnici I. třídy. Auta vyjíždějí couváním do silnice I. třídy – další rizikové místo BESIP.

K předložené Variantě B:

Most na rampě mimoúrovňové křižovatky byl z podnětu vyjadřovatele už prodloužen. Další prodlužování kromě zvýšení nákladů přináší i komplikace z pohledu návrhu tohoto mostního objektu, který je ve směrovém oblouku. Pokud se jedná o protipovodňový val, tak je možno jej obnovit – je možno jej vybudovat spolu s přeložkou koryta toku z Lorenzových sadů.

K předložené Variantě C:

Řešení přístupové komunikace v navrhované poloze panem K. vyžaduje další mostní objekt přes trasu obchvatu. V rámci projektu je navržena varianta, která je vedena pod mostními objekty hlavní trasy a větve MÚK obchvatu a je umístěna na úrovni stávajícího terénu, takže nevyžaduje budování násypů. Přístup navrhovaný vyjadřovatelem tedy kromě větších nákladů na výstavbu vyžaduje i větší náklady na údržbu nadjezdu, který by připadl pod správu města Třebíč.

Na základě uvedeného doplňujícího vyjádření je v příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska zapracován požadavek na obnovu protipovodňového valu chránící pozemky vyjadřovatele, a to jako součást posuzovaného záměru.

VE34d) Neřešené závady na vodním toku řeky Jihlavy – dokumentace EIA nezohledňuje současný stav vodního toku Jihlavy. V projektové dokumentaci uvedené kóty hladiny stoleté povodně Q-100 nezohledňují současný stav vodního toku Jihlavy v dotčeném úseku jihovýchodní části předmětného obchvatu. Tento tok vykazuje dlouhodobě neřešené závady, které ovlivňují také dopady záměru na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že níže uvedené závady na vodním toku Jihlava předložená projektová dokumentace neřeší, ba naopak budou umístěním komunikace kladeny větší nároky na množství dešťových vod v rámci odvodnění objektu, lze předpokládat, že předmětnou stavbou a chybným návrhem řešení jejím odvodněním, bude docházet při pravidelných povodňových stavech v tomto území k poškozování pozemků Vlastníků. Jedná se o následující závady:

- nekapacitní a dlouhá léta zanesený mostní objekt s rozpadajícími se základy na pozemku 1501/1 k. ú. Ptáčov ve vlastnictví investora komunikace I/23 – ŘSD,
- zanesené koryto řeky Jihlavy tak, že uprostřed řeky pod výše uvedeným mostem již rostou jívové porosty. Výška stávající hladiny je cca 30 cm,
- rozpadající se splav, ze kterého se uvolňují kameny a vytvářejí bariéru ve výtoku výše uvedeného mostu
- hladinu Q-100 dále ovlivňuje zasypaný mlýnský potok Palečkova mlýna, který odváděl přepadovou vodu pod splavem do náhonu za turbínou do koryta řeky pod Palečkovým mlýnem a odlehčoval průtok pod mostem (informace od poslední majitelky Palečkova mlýna).

Tyto negativní vlivy nejsou v dokumentaci vůbec popsány a dokumentace je tak neúplná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Primárním vlivem z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na povrchové vody je posouzení odtokových poměrů po realizaci záměru v tom smyslu, aby nedošlo realizací záměru ke zhoršení odtokových poměrů v zájmovém území oproti stávajícímu stavu.

Tedy vyhodnocení odtokových poměrů posuzuje stavební řešení v tom smyslu, aby jeho realizací nedošlo ke změně stávajícího stavu; neřeší tedy problémy související se odtokovými poměry v území.

Této problematice se věnuje podrobněji Příloha č.11 posuzované dokumentace „Aktualizace vyhodnocení odtokových poměrů v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou silnicí I/23 - obchvat Třebíče“ (VHRoušar, s.r.o., 09/2025). Zejména se jedná o problematiku křížení Jihlavy včetně inundačního území, které je řešeno mostními objekty jak na samotné trase silnice I/23 (SO 203), tak na větvi mimoúrovňové křižovatky (SO 204). SO 203 je navržen jako dvojtrámový předpjatý betonový o třech polích. Tvar konstrukce byl navržen s ohledem na hladinu Q_{100} řeky Jihlavy, tak aby nedošlo k zaplavení ložisek na brněnské opěře. SO 204 převádí rampu vedoucí k okružní křižovatce přes řeku Jihlavu a přechází nad mostem SO 203, který převádí hlavní trasu silnice I/23. Most je navržen jako jednotrámový předpjatý most o sedmi polích v půdorysném oblouku.

Řešen je:

- *návrhový stav s obchvatem*
- *návrhový stav s obchvatem a s výhledovými protipovodňovými opatřeními dle studii III. etapy PPO města Třebíče*

Vyhodnocení obou návrhových stavu bylo provedeno porovnáním proudových charakteristik řešených variant vypočítaných 2D hydrodynamickým numerickým modelem pro průtoky Q_5, Q_{20} a Q_{100}.

Z aktualizovaného vyhodnocení odtokových poměrů vyplývá, že v obou řešených výhledových stavech vliv obchvatu Třebíče nebude mít negativní vliv na odtokové poměry Jihlavy. Zúžení průtočné šířky násypovými tělesy a pilíři mostu nezmění rozsah záplavového území.

Zúžení průtočné šířky násypovými tělesy a pilíři mostu nezmění rozsah záplavového území. Maximální zvýšení hladiny je při průtoku Q_{100} do 8 cm, nad mostem v ulici Sportovní je do 5 cm.

Doporučení, vyplývající z provedeného vyhodnocení pro další projektovou přípravu jsou zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE34e) Chybějící vyhodnocení vlivů na hmotný majetek – Vlastníci nadále namítají, že dokumentace EIA v rozporu se zákonem stále neobsahuje řádné vyhodnocení vlivů na hmotný majetek, a to z následujících důvodů:

- součástí záměru je mimo jiné demolice stavby stojící na pozemku p. č. st. 7227 (SO 008) a dále trvalý zábor (rozuměj vyvlastnění) pozemků p. č. st. 7227, 1027/11 a 1027/12 v k. ú Třebíč. Dokumentace EIA k tomu pouze uvádí, že dojde k demolici některých objektů. O trvalých záborech dalších pozemků v soukromém vlastnictví vůbec nehovoří a zcela pomíjí to, že na těchto pozemcích má být vybudována opěrná zeď s možností umístění cyklostezky. Dokumentace EIA tedy neobsahuje řádné vyhodnocení vlivů záměru na hmotný majetek Vlastníků, a to přestože jde o vliv v podobě odejmutí ústavně zaručeného vlastnického práva
- dokumentace neobsahuje ani informace o tom, k čemu je objekt na pozemku p. č. st. 7227 využíván, co je umístěno uvnitř, z jakých je postaven materiálů apod.
- dokumentace také vůbec nezahrnuje do posouzení to, že objekt na pozemku p. č. st. 7227 slouží jako zdroj příjmů pro Vlastníky
- dokumentace EIA neuvádí v posouzení vlivů na hmotný majetek to, že má dojít ke kácení mimolesní zeleně na pozemcích Vlastníků. Tato zeleň je kromě své environmentální funkce součástí hmotného majetku Vlastníků.
- dokumentace dále neuvádí to, že realizace záměru vyžaduje odstranění brány, která nyní uzavírá vstup na pozemky Vlastníků v k. ú. Kožichovice. To povede k otevření plochy plánovaného sportovního areálu pro volný vstup veřejnosti. Takový volný přístup vedl v minulosti před vybudováním brány k zakládání černých skládek a dalším problémům
- dokumentace rovněž pomíjí to, že na pozemcích Vlastníků v k. ú. Kožichovice se nachází vlastními silami a na vlastní náklady a se souhlasem správních orgánů vybudovaný protipovodňový val chránící pozemky Vlastníků před vodami z přívalovými srážek (kamenný val o výšce 1,5 m). Projektová dokumentace neobsahuje obnovu tohoto protipovodňového valu, proto je nezbytné zahrnout jeho odstranění mezi dopady na hmotný majetek Vlastníků. Současně je potřeba do posouzení zahrnout to, že odstranění valu povede k ohrožení níže položených pozemků Vlastníků přívalovými vodami a tím i znemožnění jejich reálného stavebního či jiného využití.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil, že proces posuzování vlivů na životní prostředí má vyhodnocovat vlivy na hmotný majetek, což ve svých důsledcích znamená řešení vlastnických vztahů. Zákon mezi vlivy na životní prostředí sice řadí i vlivy na hmotný majetek, nicméně zde platí, že tyto vlivy se posuzují z hlediska environmentálního (vlivy, které by mohly mít ze své povahy význam pro životní prostředí), nikoli z hledisek jiných (např. ekonomických).

Proces posuzování vlivů na životní prostředí má za cíl vyhodnotit velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Tudíž problematika vlastnických vztahů nemůže být řešena ve fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a proto dokumentace obsahuje sdělení, že záměr vyžaduje zábory pozemků, demolice několika objektů (stavby k rodinné rekreaci, komerční i průmyslové budovy), četné přeložky inženýrských sítí, vybourání a úpravy vozovek

stávajících komunikací a rekultivaci opuštěných silničních těles. Dále se uvádí, že k přímému dotčení objektů určených k bydlení nedochází.

Veškeré parcely, kde se předpokládá kácení prvků dřevin rostoucích mimo les jsou dokladovány v Příloze č.7 posuzované dokumentace. Ve vztahu k navazující projektové přípravě je v návrhu závazného stanoviska formulována jak podmínka k aktualizaci dendrologického průzkumu, tak i k požadavku projektu komplexních vegetačních úprav a ochrany prvků dřevin, které nebudou káceny.

Informace týkající se odstranění brány posuzovaná dokumentace neobsahuje a ani to nemůže být problematika související s posuzováním vlivů na životní prostředí, protože majetkoprávní vztahy jsou náplní jiné části projektové přípravy záměru.

Přesto byl oznamovatel v rámci posudku požádán v souladu s §9 odst.6 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění o doplňující informaci k výše uvedené problematice:

- *Demolice objektu prodejny je navržena z důvodu kolize s hlavní trasou obchvatu*
- *Opěrná zeď je navržena z důvodu přiblížení trasy obchvatu k řece Jihlavě – bylo nutno řešit výškový rozdíl mezi komunikací a bermou řeky a minimalizovat zásah do bermy řeky.*
- *Brána pro vstup na pozemky k.ú. Kožichovice záměrem dotčená není a zůstane zachována.*
- *Přeložka vodního toku z Lorenzových sadů byla navržena tak, aby nedocházelo k ohrožení sousedních pozemků.*
- *Kapacita navrženého koryta toku byla v rámci projektu posouzena.*

Ve vztahu k problematice zemního valu, který dle oznamovatele plnil funkci protipovodňového opatření, a jak je uvedeno, byl vybudován na náklady vyjadřovatele, zpracovatel posudku přes skutečnost, že by přeložkou vodního toku z Lorenzových sadů mělo být ohrožení pozemků odstraněno, doporučuje v případě požadavku vlastníka pozemku zemní val obnovit.

VE34f) Vadné vyhodnocení v části týkající se odpadů – ačkoliv dokumentace byla částečně doplněna (zem. o kapitolu B.III.3 týkající se odpadů), nadále není kompletní a neposkytuje dostatečný podklad pro řádné posouzení EIA:

- dokumentace nadále neobsahuje objektově konkrétní posouzení demolic, zejména stavby SO 008 (objektu na p. č. st. 7227)
- neobsahuje stavebně-technický a materiálový průzkum tohoto objektu, neuvádí jeho konstrukci, skutečný obsah, materiálové složení, možné nebezpečné složky ani předpokládané množství jednotlivých druhů demoličních odpadů.
- dokumentace tedy pouze obecně připouští možnost vzniku nebezpečných odpadů, avšak nedokládá, že byly konkrétní demoliční objekty skutečně posouzeny.
- vlastníci proto požadují doplnění dokumentace o pasport všech demoličních objektů, včetně SO 008 (stavby na p. č. st. 7227), průzkum nebezpečných látek provedený před demolicí, objektovou bilanci předpokládaných odpadů, způsob jejich třídění, využití či odstranění a rámcové určení zařízení, v nichž bude s odpady nakládáno. Současně spatřují nezákonnost v užití neaktuálních odkazů na zrušený zákon č. 185/2001 Sb. (str. 131) a požadují jejich nahrazení aktuální právní úpravou zákona č. 541/2020 Sb. a prováděcími předpisy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí nenahrazuje dokumentaci pro provádění stavby, podle které se stavba realizuje, a jejíž rozsah musí být úplný a kompletní, zahrnující veškeré náležitosti kvalifikovaného návrhu, za který je projektant odpovědný ze zákona. Proces EIA tomuto kroku předchází a upozorňuje na rizika, která s realizací záměru mohou nastat (a tudíž výše citované požadavky na pasportizaci a stanovení materiálového průzkumu nejsou pro fázi procesu EIA relevantní). Dokumentace uvádí předpokládané odpady vznikající v etapě výstavby (a v příslušné tabulce jsou uvedeny i odpady obsahující azbest). Nakládání s těmito odpady se musí řídit legislativou v odpadovém hospodářství bez ohledu na proces EIA, a proto v souladu s Metodickým sdělením MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou formulovány žádné podmínky související s nakládáním s odpady v etapě výstavby do podmínek závazného stanoviska.

Obecné požadavky pro zajištění odpadového hospodářství v období výstavy vyplývají z platné legislativy a jsou správně uvedeny na str. 38 posuzované dokumentace.

Na str. 131 je skutečně uveden odkaz na již nepatný zákon o odpadech, smysl uváděného doporučení však není odlišný od aktuálního požadavku stanoveného v § 42 vyhl. 273/2021Sb. - vybourané stavební a demoliční odpady obsahující azbest musí být neprodleně po vzniku zabaleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny a předány do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění.

VE34g) Nedostatečná ochrana před vodou z přívalových dešťů – Vlastníci namítali a namítají, že záměr a jeho posouzení neřeší dostatečně ohrožení, které způsobuje za stále častějších přívalových dešťů voda přitékající z Lorenzových sadů a již v současnosti tyto přívalové deště představují vážné ohrožení. Ačkoliv dokumentace EIA se vyhodnocením vlivů na vodní útvary zabývá, vůbec neřeší to, co vlastníci namítli již v předešlém kole posuzování záměru. Dokumentace naprosto postrádá samostatné vyhodnocení přívalového povrchového odtoku ze směru od Lorencových sadů. Také zcela chybí hodnocení, jak se změní proudění po vybudování náspů, zářezů, příkopů, opěrných zdí a komunikace. Dokumentace také neobsahuje řešení existujícího protipovodňového valu, jeho zachování, přeložení nebo obnovu. Dopad těchto negativních vlivů i na pozemky vlastníků dokumentace EIA neřeší. Dokumentace se soustředí výhradně na vodu na vozovce a její odvedení do recipientů. Nikoliv na to, zda záměr nezhorší přítok cizích přívalových vod na pozemky. Navíc je návrhová kanalizace v odtokové příloze posuzována pro dvouletou patnáctiminutovou srážku – to je pro standardní odvodnění komunikace, které nemusí platit pro extrémní přívalové události ohrožující níže položené pozemky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, primárním vlivem z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na povrchové vody je posouzení odtokových poměrů po realizaci záměru v tom smyslu, aby nedošlo jeho realizací ke zhoršení odtokových poměrů v zájmovém území. Dokumentace uvádí, že vzhledem ke konfiguraci terénu a umístění z větší části v zástavbě je odvodnění silnice navrženo klasickou oddílnou kanalizací. Odvodnění příkopy bez kanalizace je jen ve výjimečných případech. Je důsledně oddělena kanalizace silniční od kanalizace města (ta je z větší části jednotná, jsou však zde i úseky s oddílnou strukturou).

Z dokumentace je patrné, že v rámci hodnocení je v úseku km 3,025-5,375 zohledněna skutečnost, že území je charakterizováno jako průchod komerční a průmyslovou zónou města s velkým podílem zpevněných ploch, což s sebou nese i hustou a značně naddimenzovanou kanalizační síť.

Dokumentace uvádí, že SO 304 Dešťová kanalizace v km 3,0 – 5,4 je navržena bez jakékoli návaznosti na městské stoky. Objekt odvodňuje plochy komunikace v km 3,00 - 5,40. Objekt je rozdělen na stoky, a to na stoku A, stoku B, stoku C, stoku D, stoku E a stoku F.

Silniční kanalizace SO 304 vede s poklopy uprostřed jízdního pásu. Vlevo pak vede městská stoka, též uprostřed pásu. Na konci stoky před vyústěním do řeky Jihlavy bude trubní retence. Před výustí bude podzemní dešťová usazovací nádrž.

Dle dokumentace realizací stavby nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v území. Odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch je řešeno pomocí příkopů a vpustí do silniční kanalizace, ze které budou přes retenční zařízení vody vypouštěny do recipientů.

VE37h) Nedostatečná ochrana před povodněmi – Vlastníci nadále namítají, že dokumentace se dopadem na jejich pozemky dostatečně nevypořádává. Na jednu stranu je v dokumentaci uvedeno, že se nezmění rozsah záplavového území, na druhou ale připouští, že dojde ke změně v hloubce, rychlosti, směru proudění, erozním působení a době zaplavení. Sama příloha přitom připouští, že v důsledku zúžení možnosti rozlití koryta řeky násypovými tělesy dochází při Q_{100} ke zvýšení hladiny až o 8 cm, k přerozdělení rychlostního pole, k nárůstu rychlostí v místě zúžení a ke vzniku paralelního proudu podél paty násypového tělesa rychlostí až 2 m/s. Tyto skutečnosti nelze bez dalšího označit za bezvýznamné ve vztahu ke konkrétním pozemkům Vlastníků, zejména nejsou-li dopady na tyto pozemky samostatně vyhodnoceny. Dále zcela chybí scénář pro extrémnější průtoky, které je možné čekat, zanesení průtočného profilu či například částečné ucpání mostního profilu nebo kombinace s přívalovým odtokem ze svahu. Vlastníci tedy považují za vhodné doplnit posouzení o detailní mapy změn hloubek, rychlostí a směrů proudění v měřítku umožňujícím posoudit dopad na jejich pozemky, a to pro Q_5, Q_{20}, Q_{100}. A dále také přiměřený extrémnější kontrolní scénář.

Neposouzení kumulativních vlivů přívalových vod z Lorenzových sadů a povodňových vod z řeky Jihlavy – Vlastníci rovněž nadále namítají, že dokumentace EIA neobsahuje posouzení kumulativních vlivů, které se budou projevovat na jejich pozemcích v k. ú. Kožichovice v situaci, kdy budou zasaženy vodami z přívalových dešťů ze směru od Lorenzových sadů a ve stejné době zvýšenými průtoky v době povodní na řece Jihlavě. Tyto dva vlivy se budou setkávat právě v prostoru, kde se nachází pozemky Vlastníků. Dokumentace nadále postrádá posouzení současného působení přívalového povrchového toku a říční povodně. Dokumentace se opětovně zabývá pouze příspěvkem silniční kanalizace do průtoku Jihlavy, ale neřeší, zda zvýšená hladina Jihlavy nezhorší odtok přívalové vody z pozemků vlastníků, zda náspy a mostní objekty nevytvoří bariéru nebo hrdlo pro odtok z území pod Lorenzovými sady, zda při přívalové srážce a současně zvýšeném stavu Jihlavy nedojde k „uzavření“ nebo zahlcení prostoru pozemků vlastníků či zda záměr nezhorší již existující stav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Projektová dokumentace řeší nakládání s vodami. V rámci stavby jsou navržena taková opatření (retence), aby nedocházelo ke zhoršení stávajících odtokových poměrů.

Dokumentace řeší odvedení vod z komunikace, protože tento záměr je v území nový. Dokumentace neřeší stávající stav. Pokud nyní dochází k ohrožování nemovitostí přívalovými vodami, je nutno tento problém řešit se správcem toku.

Do toku v Lorenzových sadech ústí pouze stávající odvodnění. Z navrhované komunikace není žádná voda zaústěna do toku v Lorenzových sadech. Veškerá voda z komunikací je přes retence zaústěna přímo do řeky Jihlavy. Naopak tím že se v území buduje nová stavby a vody z vozovky se odvádí přímo do Jihlavy, tak do toku v Lorenzových sadech bude odváděno méně vod, protože odvodňovaná plocha se zmenší právě o plochu komunikací.

V kapitole 7. přílohy č.11 posuzované dokumentace je doloženo vyhodnocení odtokových poměrů. Výsledky jsou dokládány graficky v podobě map rychlostí a map hloubek. Vyhodnocení je provedeno vzájemným porovnáním rozlivů, úrovní hladin a rychlostí. Pro vybrané příčné profily jsou proudové charakteristiky uvedeny v tabelární podobě.

Ze závěrů přílohy č.11 posuzované dokumentace vyplývá, že:

- *Podél paty násypového tělesa obchvatu je vytvořen paralelní proud s rychlostí až do 2 m/s – je doporučeno patu svahu náležitě opevnit pro zamezení eroze proudem vody*
- *Pilíře mostů budou namáhány dynamicky proudem vody s rychlostí okolo 3 m/s. Pro návrh pilířů je třeba dále uvažovat s ledochodem. Pilíře založit v bezpečné hloubce a terén opevnit pro zabránění vzniku výmolu*
- *Ve všech posuzovaných variantách stávající silniční most na ulici Sportovní způsobuje vzdutí hladiny. Rozdíl v úrovni hladiny před a za mostem se pohybuje od 6 do 19 cm.*

Doporučení, která z provedeného vyhodnocení vyplývají, jsou zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Vyhodnocení záměru ve vztahu ke Q_{100} představuje standardní projektové hodnocení, extrémnější scénáře, případně jejich řešení jsou nad rámec posuzovaného záměru.

VE34i) Nedostatečně nastavený návrh monitoringu stavu vod – dokumentace připouští negativní vliv záměru na lokální vodní zdroje, zejména studny v zahrádkářských osadách. Uvádí, že tento vliv vyžaduje opatření a monitoring. Monitoring má být dále navržen v místě skládky u Řípovské zmoly a v oblasti nad Lorenzovými sady. Současně dokumentace uvádí, že významné ovlivnění hydrogeologických poměrů je očekáváno v úseku km 2,3–5,35, kde je trasa vedena v zářezu nebo odřezech, často pod zjištěnou hladinou podzemní vody. Výslovně jsou zmíněny ohrožené zdroje v zahrádkářských koloniích Spytihněv, Svatopluk Čech a Nad Janovým mlýnem, přičemž v případě ohrožení má být zajištěn náhradní zdroj. Podle vodního zákona jsou cíli ochrany vod mimo jiné zamezení zhoršení stavu povrchových vod, ochrana a zlepšení jejich stavu a dosažení dobrého stavu; obdobně se chrání stav podzemních vod. Dokumentace tedy identifikuje riziko, nicméně nestanoví dostatečně konkrétní a vymahatelný mechanismus ochrany vlastníků. Dokumentace by tedy měla být doplněna o podrobný plán studní v potenciálně dotčeném území, vstupní měření hladiny a kvality vody před zahájením stavby, konkrétní popis monitoringu a konkrétní parametry vody, které budou sledované.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze uvést, že uvedená rizika nelze vyloučit, a proto požadavek na jejich řešení je zapracován do odpovídajících podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE34j) Nesprávné řešení vod z komunikace a posouzení jejich vlivů na ŽP – Vlastníci považují za chybné to, jak dokumentace EIA posuzuje dopady záměru na povrchové a podzemní vody, a to z následujících důvodů:

a) vody z komunikací vyšších tříd jsou natolik znečištěné, že před jejich zasakováním nebo odvedením do vodních toků je nezbytné jejich předčištění. Navrhovaný záměr obsahuje pouze základní technická opatření a nedokládá, proč nejsou u jednotlivých výústí automaticky navrženy účinnější prvky předčištění, zejména odlučovače lehkých kapalin / koalescenční filtry, případně sorpční nebo filtrační stupně.

b) dokumentace EIA je v kapitole týkající se vlivů na povrchové a podzemní vody nadále nedostatečná, neobsahuje dostatečně koncentrované a přezkoumatelné údaje o množství, kvalitě, předčištění a kontrole vypouštěných srážkových vod po jednotlivých výústích.

c) navržené řešení nakládání s vodami z komunikace nemá dostatečnou kapacitu, a to zejména v úseku km 3,10–4,15. Příloha k odtokovým poměrům však uvádí, že kanalizace je normově navržena na dvouletou patnáctiminutovou srážku. To může být technicky obhajitelné pro standardní návrh kanalizace. Ale z hlediska námitek vlastníků a procesu EIA je otázka širší, a to, zda systém obstojí i při intenzivnějších přívalových srážkách, při kumulaci odtoku z komerčních ploch, při zanesení vpustí, při omezené kapacitě příkopů, případně při kombinaci se zvýšeným stavem Jihlavy. Nadto příloha k vodním útvarům sama uvádí, že v úseku km 3,55–4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající srážkově odtokovou sníženinu a vytvořit v podzákladí dlouhodobě funkční drenáž, která zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů. To potvrzuje, že právě tento úsek je problematický. Dle vlastníků je zásadní nedostatek dokumentace v tom, že kapacitu úseku km 3,10–4,15 popisuje, ale nepředkládá v hlavním textu takové výpočty a scénáře, které by umožnily ověřit, že řešení bude dostatečné i při přívalových srážkách a reálném provozním stavu systému.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že je důsledně oddělena kanalizace silniční od kanalizace města (ta je z větší části jednotná, jsou však zde i úseky s oddílnou strukturou). Na výústech jsou stanoveny limity Q_{max}. Při jejím stanovení se vychází z principu nezhoršení stávajících odtokových poměrů za splnění podmínek správců recipientních vodotečí. Pokud nebude vznesen požadavek odboru životního prostředí nebo správce recipientních vodních toku na limitní hodnotu C_{10}-$C4_0$ koncentrace znečištění vod na výstupu, budou před vyústěním silničních kanalizací navrženy dešťové usazovací nádrže se stabilní nornou stěnou, bez koalescenčních filtrů.

Navržené bezpečnostní prvky v podobě dešťových usazovacích nádržích s nornými stěnami jsou dostatečným řešením ochrany vodních toků před vnosem kontaminantů. Navržené prvky na zvýšení retence vody v podobě retenčních potrubí jsou dostatečné z hlediska omezených prostorových možností odvodnění a umístění do částečně zastavěného území okraje města.

Uvedená ochranná opatření však neeliminují znečištění povrchových vod chloridy z posypových solí. Toto znečištění běžně dostupnými technologiemi odstranit nelze a uspokojivým řešením je pouze jejich naředění. Hodnoty přípustného znečištění chloridy jsou stanoveny nařízením vlády č. 401/2015 Sb., kde obecně pro povrchové vody hodnota přípustného znečištění chloridy činí 150 mg/l, jedná se o roční průměrnou koncentraci Cl^-. V tabulce č.1 Přílohy 10 posuzované dokumentace je potom dokladována předpokládaná roční průměrná koncentrace Cl^- v dotčených recipientech záměru.

Ve vztahu k přívalovým srážkám lze uvést, že rozhodující podrobnosti včetně všech výpočtů pro potřeby procesu EIA jsou v příloze B9 projektu včetně mapové přílohy.

S odkazem na §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byl oznamovatel požádán o podrobnější upřesňující informaci ve vztahu k příloze 9 dokumentace EIA:

„Silniční kanalizace SO 304 pro odvodnění obchvatu v úseku 3,10 – 4,15 odvodňuje pouze nové plochy navrhovaného obchvatu. Tato kanalizace je navržena v souladu se všemi normami a předpisy ŘSD. Řešení je standardní a používané ve všech obdobných místech. O odvodnění celého prostoru se „stará“ nejenom silniční kanalizace pro odvodnění obchvatu SO 304 (následný správce ŘSD), ale také kanalizace městská, a i jiných vlastníků. Jedná se především o samostatné stávající odvodnění přilehlých komunikací, nemovitostí a průmyslových areálů, které budou v dotčených místech přeloženy nebo upraveny jako vyvolané investice, např. SO 308, 332, 334.1, 334.2, 335.1, 338. Tyto „ostatní“ kanalizace jsou řešeny v souladu se stávajícím stavem, tzn. je zachována jejich stávající kapacita a vlivem stavby obchvatu nedochází k navýšení množství vod, které tyto kanalizace odvádí. Vody z odvodnění obchvatu jsou přísně odděleny od odvodnění „ostatního“ (městského). Koordinace mezi silniční a městskou kanalizací je plně zajištěna. Nová silnice obchvatu je přes město vedena v hlubokém zářezu s opěrnými zdmi. I kdyby na silnici spadly ne návrhové, ale srážky, které lze označit jako přírodní katastrofu, není nijak ohrožena městská zástavba.

Zvýšený stav v řece Jihlava nemá vliv na odvodnění obchvatu v km 3,10 – 4,15. Vody ze silniční kanalizace SO 304 jsou ve svahu cca v km 5.0 akumulovány v retenci z velkoprofilových trub a regulovaně vypouštěny do kanalizace v údolí cca v km 5.5 a až následně jsou vyústěny do řeky Jihlavy.

V případě potřeby pro zaústění silničních drenáží z úseku km 3,55 – 4,05 je navržena kapacita silniční kanalizace SO 304 s dostatečnou, v předmětném úseku až s 30% rezervou“.

VE34k) Chybné posouzení vlivu hluku a emisí a jejich dopadu na zdraví obyvatel – Dokumentace EIA v části hluku, emisí a veřejného zdraví byla doplněna hodnocením pro nulovou a aktivní variantu ve výhledových letech 2030 a 2050. V dokumentaci je výslovně uvedeno, že použitá vstupní data mají představovat horní odhad očekávané situace. To však není dostatečně přezkoumatelně doloženo. Dokumentace neobsahuje samostatný zátěžový scénář odpovídající nejvyššímu rozumně předvídatelnému dopravnímu zatížení nové komunikace ani srovnání použitých modelových intenzit s kapacitními možnostmi navržené dvoupruhové komunikace. Není proto dostatečně podloženo, že navržená protihluková opatření a závěry rozptylové studie obstojí i při vyšším než modelovaném zatížení, zejména s ohledem na dlouhodobý provoz stavby, rozvoj navazujících komerčních a průmyslových ploch a

případný růst nákladní dopravy. Vlastníci proto požadují doplnit dokumentaci o citlivostní posouzení hluku, emisí a zdravotních rizik pro zátěžový scénář vyšších intenzit dopravy, včetně výpočtu dopadů na nejbližší obytnou zástavbu, ověření účinnosti navržených protihlukových opatření a stanovení závazného monitoringu. Současně požadují, aby podmínky stanoviska EIA obsahovaly povinnost provést kontrolní měření hluku po uvedení stavby do provozu a povinnost realizovat dodatečná opatření, pokud skutečné hodnoty překročí hodnoty předpokládané dokumentací. Vlastníci zdůrazňují, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí je nezbytné počítat s nejhorší možnou variantou vývoje a je potřeba prověřit, zda bude možné negativní vlivy i za takové situace udržet v přijatelných hodnotách. Pokud takové posouzení neproběhne nyní, už nikdy se nebude moci opakovat. Dále namítají vlastníci, že hlukové posouzení neobsahuje posouzení hlukové zátěže vyvolané Záměrem na pozemcích Vlastníků zapsaných na listu vlastnictví č. 407 pro k. ú. Kožichovice. To vyplývá jednoznačně z přílohy č. 3 a 5 hlukové studie. Přitom jde o pozemky zastavitelné s funkčním využitím OS, které umožňuje umísťování např. i ubytovacích zařízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení akustické a imisní zátěže bylo provedeno standardním způsobem na základě modelu dopravy, jehož konstrukce je komentována v předcházející části této kapitoly. Není tedy patrné, jaké „citlivostní posouzení“ a s jakou dopravou má vyjadřovatel na mysli. Posouzení akustické a imisní situace je provedeno prostřednictvím charakteristických výpočtových bodů, které reprezentují zástavbu jak podél stávajícího průtahu, tak i u nejbližší zástavby kolem navrhovaného obchvatu.

Hygienický limit podle § 30 a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se vztahuje na chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, které musí reálně existovat. Dokud v dané ploše nestojí stavba pro bydlení nebo jiný chráněný objekt, limit se tam formálně neuplatňuje.

VE34l) Chybějící posouzení vjezdů/výjezdů z tunelu z hlediska znečištění ovzduší – dokumentace EIA sice uvádí, že vliv tunelu Borovina byl v rozptylové studii zohledněn, a to tak, že škodliviny produkované vozidly uvnitř tunelu jsou uvažovány jako odváděné rovným dílem v místech horní hrany obou tunelových portálů. Toto konstatování však není v hlavním textu dokumentace dostatečně podrobně odůvodněno a neumožňuje plně přezkoumat, zda byly lokální imisní dopady v bezprostředním okolí portálů skutečně vyhodnoceny v potřebné míře. Vlastníci předně poukazují na to, že právě vjezd a výjezd z tunelu představují místa lokální koncentrace emisí z celého tunelového úseku. Dokumentace proto musí samostatně doložit, jaké imisní příspěvky budou vznikat v bezprostředním okolí obou míst, a to nejen ve vztahu k nejbližším obytným objektům, ale i k místům pohybu osob v okolí portálů, veřejným cestám a rekreačně využívaným plochám. V dokumentaci nadále chybí samostatné portálové vyhodnocení v rozptylové studii, zejména o zdůvodnění předpokladu rovnoměrného odvodu škodlivin oběma portály, mapové zobrazení imisních příspěvků v okolí portálů a vyhodnocení krátkodobých nepříznivých rozptylových situací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 17w) této kapitoly.

VE34m) Chybné posouzení dopadů týkajících se bezpečnosti dopravy – podle dokumentace EIA je zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v Třebíči jedním z

hlavních důvodů návrhu nové komunikace. Dokumentace ovšem uvádí pouze obecné informace a formulace a neobsahuje konkrétní porovnání bezpečnosti a plynulosti dopravy při stávajícím dopravním řešení a řešení navrhovaném. Dokumentace nadále neobsahuje rozbor stávající nehodovosti, identifikaci nehodových lokalit, kapacitní posouzení hlavních křižovatek, porovnání zdržení a kolon, ani konkrétní vyhodnocení bezpečnosti nově navrhovaných křižovatek, napojení, průchodu pěších a cyklistů a dopadů přenesení dopravy do nových lokalit. Vlastníci zdůrazňují povinnost uloženou v § 18g, podle nějž je stavebník záměru povinen zajistit prvotní hodnocení záměru a audit bezpečnosti pozemních komunikací. Obecné tvrzení, že nová komunikace povede ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti, proto není dostatečně přezkoumatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pokud pomineme celkem jasnou skutečnost, že z hlediska navrhovaného řešení je nepochybně riziko nehod méně pravděpodobné na obchvatu, než při zachování stávajícího stavu, potom je třeba konstatovat, že uvedené připomínky mají vztah nikoliv k procesu posuzování vlivů na životní prostředí, ale k bezpečnosti silničního provozu. Požadavky související s citovaným §18 zákona č.13/1997 Sb. v platném znění jsou ve vztahu k procesu EA irelevantní.

VE34n) Rozpor v hodnocení bonity půdy a zábory ZPF – dokumentace na str. 89 uvádí, že „vyšší bonitní půdy se v území nevyskytují“, avšak zároveň uvádí, že v rámci trvalého záboru budou dotčeny půdy I. třídy ochrany v rozsahu 6 % a půdy II. třídy ochrany v rozsahu 25 %. Tento rozpor je věcně významný, protože právě půdy I. a II. třídy ochrany požívají nejvyšší ochrany. Přitom zákon č. 334/1992 Sb. stanoví, že pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu a zemědělskou půdu lze odejmout pouze v nezbytném odůvodněném případě. Je nutné mimo jiné upřednostňovat půdu méně kvalitní a odnímat jen nejnutnější plochu ZPF. U půd I. a II. třídy ochrany platí, že je lze odejmout pouze tehdy, pokud jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Dokumentace je tedy v tomto směru nedostatečná, nezákonná a vnitřně rozporná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není patrné, v čem je rozpor mezi popisnou částí dokumentace, kde obr. č.30 znázorňuje zastoupení jednotlivých tříd ochrany a vyhodnocením velikosti a významnosti vlivů na ZPF v další části dokumentace. Ve vztahu k uváděným třídám ochrany ZPF lze uvést , že upřesnění odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.

VE34o) Nedostatečné hodnocení kumulativního vlivu přívalových vod z Lorenzových sadů a povodňových vod z řeky Jihlavy a vlivu přívalových vod z Ptáčkovského žlebu a povodňových vod z řeky Jihlavy.

Vlastníci namítají, že dokumentace Záměru neobsahuje posouzení kumulativních vlivů, které se budou projevovat na jejich pozemcích v k. ú. Kožichovice v situaci, kdy budou zasaženy vodami z přívalových dešťů ze směru od Lorenzových sadů a ve stejné době zvýšenými průtoky v době povodní na řece Jihlavě. Tyto dva vlivy se budou setkávat právě v prostoru, kde se nachází pozemky Vlastníků. Tyto kumulativní vlivy nejsou v dokumentaci vůbec identifikovány a není navrženo žádné opatření k jejich eliminaci. Rovněž namítají že není řešen stav v situaci, kdy budou zasaženy vodami z přívalových dešťů ze směru od Ptáčovského žlebu a ve stejné době zvýšenými průtoky v době povodní na řece Jihlavě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uváděno, dokumentace řeší odvedení vod z komunikace, protože tento záměr je v území nový. Dokumentace neřeší stávající stav. Pokud nyní dochází k ohrožování nemovitostí přívalovými vodami, je nutno tento problém řešit se správcem toku. Do toku v Lorenzových sadech ústí pouze stávající odvodnění. Z navrhované komunikace není žádná voda zaústěna do toku v Lorenzových sadech. Veškerá voda z komunikací je přes retence zaústěna přímo do řeky Jihlavy. Naopak tím že v území budujeme novou stavbu a vody z vozovky odvádíme přímo do Jihlavy, tak do toku v Lorenzových sadech bude odváděno méně vod, protože odvodňovaná plocha se zmenší právě o plochu komunikací.

Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 34j).

VE 35) Vyjádření č.38

Podstata vyjádření:

VE35a) Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve více realizovatelných variantách. Dle platného usnesení vlády z října 2017 je nulová varianta (stávající stav) neakceptovatelná. EIA vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá.

Velký obchvat eliminuje spoustu negativních

- Prašnost, emise a hluk po dobu 3-4 let v Třebíči a celém blízké a vzdálenějším okolí (oficiální i neoficiální objízdné trasy)
- Extrémní nárůst aut zajišťujících stavbu obchvatu (odhad dle zveřejněného množství materiálu 100 - 200 tisíc aut) - v EIA neřešeno
- Zastavení dopravy v Třebíči při realizaci obchvatu v kombinaci s akčním plánem rozvoje města v souvislosti s nárůstem bytů a infrastruktury
- Vysoká cena stavby v této ekonomicky nestabilní době (viz.bod 1.2.)
- Není řešen obchvat Červené Hospody
- Absence monitoringu (hluk, prašnost, vibrace....) vlivu na obyvatelstvo v oblasti stavebních prací - srovnání s výpočtovými modely
- Velmi složitá a někdy nerealizovatelná nápravná opatření v případě překročení

limitních hodnot (hluk, prašnost, emise) při / po realizaci obchvatu. Navýšení nákladů a dlouhodobé působní škodlivých emisí na obyvatele do vyřešení situace (dle zkušeností roky). Nápravné opatření kontaktní osoba a mluvit s lidmi o překračování limitů je nedostatečné.

- Omezeně nebo vůbec řešeny snížené limity pro ordinace, školky apod.
- Nízká rychlost na průchvatu (50 a 70 km/h) + riziková místa v Borovině z důvodů absence mimoúrovňových křižovatek
- Není řešen hluk při transportu nadměrných nákladů (toto probíhá v noci z důvodů „blokace“ silnice. Nemám na mysli pouze největší komponenty, ale vyšší stovky „nadrozměrných“ nákladů po dobu výstavby EDU 5-6.
- Riziko prodloužení doby stavby a navýšení nákladů na stavbu z důvodů poškození / zjištění nových skládek nebezpečného odpadu (např. bývalá cihelna Borovina) nebo archeologických nálezů (2x ÚAN bezpečně prokázané nálezy a 1xÚAN - pravděpodobnost 50-100%).
- Problémy s dostupností / průjezdem vozidel IZS (hlavně hasiči)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k charakteru nadpisu této připomínky není patrné, co vyjadřovatel vlastně sděluje. Pokud se vyjádření vztahuje ke snaze porovnat nějaké varianty, potom lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

Pokud by se některé připomínky měly vztahovat k posuzovanému záměru, potom lze uvést, že:

- *Podrobné vyhodnocení etapy výstavby z hlediska vlivů na ovzduší nelze očekávat od procesu EIA, není-li znám zhotovitel stavby a jeho Zásady organizace výstavby. Právě proto nastavuje proces EIA závazné podmínky, které musí být respektovány i v etapě výstavby zhotovitelem stavby.*
- *Není patné, z čeho vyjadřovatel vyvodil extrémní nárůst dopravy pro stavbu 200 000 tisíc aut.*
- *Záměr nepochybně bude v etapě výstavby ovlivňovat dopravu v rámci města, z podkladů však nevyplývá, že by stavba „zastavila dopravu v Třebíči“.*
- *Náklady stavby nejsou předmětem hodnocení v rámci procesu EIA, obdobně jako navrhovat jiná technická řešení týkající se záměru*
- *Pro etapu výstavby je v návrhu závazného stanoviska formulována řada podmínek do Zásad organizace výstavby, které by měly směřovat k omezování hlukové i imisní zátěže včetně požadavku na vyhodnocení akustické a imisní zátěže, a to včetně monitoringu hluku v etapě výstavby*
- *Monitoring hlukové zátěže před realizací záměru a po realizaci záměru je také součástí návrhu závazného stanoviska.*
- *Záměr po realizaci záměru musí plnit hygienické limity z dopravy jak v denní, tak noční době. Odpovídající podmínka je zapracována v návrhu závazného stanoviska.*
- *Otázka povolených rychlostí není problémem (s výjimkou vstupu do akustického a imisního hodnocení), který by se měl řešit v procesu EIA.*
- *Hodnocení mimořádných stavů se z hlediska hlukové zátěže obecně právě z důvodů dočasnosti takových stavů nehodnotí.*
- *Problematika související s existencí starých ekologických zátěží z hlediska vlivů na životní prostředí je v dokumentaci komentována a odpovídající podmínka k této problematice je zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.*

- *Přesun části dopravy na obchvat by měl nepochybně zjednodušit dojezdové vzdálenosti IZS.*

VE35b) Do podkladů nejsou zahrnuty výsledky socioekonomické studie rozvoje kraje Vysočina a Jihomoravského kraje mpo.gov. cz/assets/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/2024/11 ZSocioekonomicka-studie-Dukovany-2Q24.pdf
Akční plán města Třebíč - akcni-plan-dukovany.pdf
Třebíč čeká velká změna Facebook (výstavba 1000 nových bytů, polikliniky atd.)
Projekt Hájek III slibuje v Třebíčí stovky nových bytů - iDNES.cz
Hájek II - V-Stav

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že potenciálně kumulativní vlivy dalších záměrů a činností jsou v hodnocení záměru „I/23 Třebíč, obchvat" již inherentně zahrnuty (hluk, imise) nebo jsou nevýznamné. Jiné významné vlivy antropogenního původu, které by se mohly dostat do kumulace se zde hodnoceným záměrem, nejsou v současné době známy. S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

VE35c) Zdůvodnění umístění vč. Vyhodnocení vlivu na ŽP str.15

- Chybí porovnání trasy s další trasou mimo zastavěná obydlí - exogenní varianta (extrémní eliminace negativních vlivů na obyvatele nejen Třebíče, ale z důvodů dlouhodobých objízdných tras/náhradních tras mimo zacpanou Třebíč i na obyvatele velké části okresu. Díky usnesení Vlády ČR z 23. října 2017 je porovnání s nulovou variantou bezpředmětné, tj. nenaplňuje porovnání variant.
- Studie, na kterou se EIA odvolává není v podkladech, tj. nerelevantní (Komparativní studie - Přeložka silnice I/23 v Třebíči od HaskoningDHV Czech Republic)
- V EIA je napsáno (str.17), že velký obchvat by měl vyšší investiční náklady není podloženo a vzhledem k technickým omezením výstavby, stavby tunelu, výsuvného mostu, velkého množství mostů apod. se domnívám, že výstavba velkého obchvatu bude stát výrazně méně. A to neposuzuji náklady celé společnosti na dlouhodobé uzavírky - zdravotní problémy způsobené zvýšeným hlukem a prašností, výrazně vyšší nájezd km při objíždění, časové ztráty při objížďkách, zvýšená prašnost ve městě zvláště při suchém roce (jako letos - 2026)

Exogenní varianta byla v rámci pořizování konceptu ÚP VÚC vyhodnocena jako neakceptovatelná.

Hlavními důvody byly zejména nesouhlas dotčených obcí (u obchvatu Havlíčkova Brodu je také nesouhlas a je nutné toto s obcemi řešit a nabídnout kompenzace), podstatně delší trasa s vyššími investičními náklady (není pravda - investiční náklady by byly řádově nižší- viz.tab.níže.) a nižší dopravní účinnost spočívající v omezeném řešení vnitroměstských dopravních vztahů.

Obec	Cena	Délka	Cena za km	Pozn.	Zdroj
Slavětice	225,6	3,2	70,5	Bez DPH	Obchvat Slavětic za 225 milionu. Pomůže dopravě i výstavbě Dukovan – Třebíčský deník
Brtnice	600,5	3,8	158,04	S DPH	Kraj Vysočina zahájil práce na klíčovém obchvatu Brtnice na trase Jihlava – Třebíč: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Zašovice	228	2	114	Bez DPH	Obchvat Velkého Meziříčí postaví Kraj Vysočina za 388 milionů korun: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Velké	388,7	2,4	161,96		Kraj Vysočina zahájil stavbu obchvatu Zašovic na trase mezi Jihlavou a

I/23 Třebíč, obchvat

Obec	Cena	Délka	Cena za km	Pozn.	Zdroj
Meziříčí					Třebíčí: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Třebíč průchvat	4205,6	5,992	701,87	Bez DPH	Stavba obchvatu Třebíče prošla posouzením vlivu na životní prostředí – Ředitelství silnic a dálnic s. p. pro kraj Vysočina
Třebíč obchvat	1 782	11	162		Výpočet s nejdražší vysoutěženou variantou + výkup pozemků v Třebíči bude výrazně dražší než mimo Třebíč

Orientační úspora cca 2,5 mld. A eliminace všech negativních vlivů na obyvatelstvo při stavbě uvnitř města. Tj. cena velkého obchvatu by byla cca 42,4% stávajícího vnitřního průchvatu. Kolik dalších staveb může být na 2,5 mld Kč

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená připomínka se opět vztahuje k variantnímu řešení, které z důvodů již uvedených není náplní probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE35d) Zařízení staveniště Borovina (str.19) bude stát několik metrů od stávající zástavby. Dále je na obr. Zřízení staveniště na Brněnské, tj. ostatní místa budou bez staveniště? Mosty v Libušině a Terovského údolí, silnice u Vltavínské a STOP – SHOPu?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že v rámci realizace záměru bude zřízeno zařízení staveniště v nezbytném rozsahu. Plochy zařízení staveniště budou přednostně situovány na pozemcích dotčených stavbou nebo v jejich bezprostřední návaznosti. Po dokončení výstavby budou plochy zařízení staveniště uvedeny do původního, resp. projektovaného stavu. Opět platí, že bez Zásad organizace výstavby nelze na úrovni procesu EIA navrhovat zařízení staveništ'. Přesto je etapa výstavby obecně hodnocena, návrh závazného stanoviska potom v příslušných podmínkách upřesňuje požadavky pro etapu výstavby, které bude muset zhotovitel stavby respektovat v případě vydání souhlasného závazného stanoviska.

VE35e) Ostatní komunikace – dopravně zatížené křižovatky jsou navrženy jako mimoúrovňové – proč není žádná v Borovině? Např. v příjezd do Boroviny od Červené Hospody v r.2020 – 8019 vozů – Bez mimoúrovňové křižovatky, výjezd na Střítež 6498 vozů s drahou mimoúrovňovou křižovatkou. Tento bod neodpovídá realitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno, vypracování dokumentace EIA vychází z technického řešení záměru, které dostává zpracovatel dokumentace pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a toto vyhodnotit, nikoliv však navrhovat úpravy samotného technického řešení předloženého oznamovatelem do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě vyžádané doplňující informace podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění oznamovatel sdělil, že veškeré navržené křižovatky byly kapacitně posouzeny a vyhovují. Dále bylo doplněno, že úrovňové křižovatky jsou navrženy v místech, kde se k trase obchvatu připojuje jiná komunikace pouze z jedné strany (styková křižovatka), nedochází tedy k průjezdu napříč křižovatkou. V případech, kdy se dvě komunikace kříží, je navržena mimoúrovňová křižovatka. Stykové úrovňové křižovatky jsou navrženy s připojovacími a odbočujícími pruhy, právě z důvodů zvýšení kapacity.

VE35f) Tunel Borovina – S ohledem na minimální deformace stěn se nepředpokládá ovlivnění vzdálenějších konstrukcí. – Není řešen monitoring stavu a případná nápravná opatření. Kousek od plánovaného tunelu je asi 8.patrový panelový dům.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínku k monitoringu lze považovat za relevantní a je zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska. Podmínka směřuje k ověření závěrů posuzované dokumentace, že uvedený vliv se nepředpokládá.

VE35g) Str. 24 Lávka Borovina, délka cca 85 metrů. Jaký uvnitř tunelu bude hluk a emise. Budou, tam moci chodit i osoby s dýchacími problémy a citlivé na hluk za všech povětrnostních podmínek?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní jsou informace o hluku a imisní zátěži u portálů tunelu. Není patrné, z jakého důvodu by měl tunel sloužit chodcům.

VE35h) Nedostatečná nápravná opatření k posouzení vlivů na ŽP a chybí průběžný monitoring hlavních negativních vlivů v průběhu stavby (hluk, vibrace, emise a prašnost) v okolí staveniště, ale i na objízdných trasách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení a monitoring relevantních vlivů na životní prostředí je zapracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE35i) Jaká budou nastavená nápravná opatření v případě překročení – např. při stavbě tunelu, zastřešení bude problematické provést protihluková opatření u panelových domů na kopci. Realizace stavby – 2028 až 2031. Chybí další rozdělení na jednotlivé úseky tak, aby se dalo posuzovat vliv na životní prostředí a obyvatelstvo. Např. délka stavebních prací v jednotlivých úsecích, délka pracovní doby + délka prac. Týdne, doby objízdných tras. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu – Období výstavby
.45 B.III: 4 Hluk v období výstavby – nedostatečné hodnocení, neuveden monitoring v kritických místech a případná nápravná opatření, popř. sankce. V příloze je uvedeno větší množství bodů, kde bude stavební činností docházet k překračování hlukových limitů. Při obchvatu mimo obytnou zástavbu není nutné „obtěžovat“ obyvatele hlukem. Dále při hloubení tunelu budou sice chráněny hlukem boky a strop tunelu, ale hluk se bude šířit směrem k budově „Hradu“, bývalé ředitelství BOPO. V tomto objektu sídlí mateřská školka, ordinace lékaře, tj. chráněné vnitřní prostory staveb. Není uvedeno hodnocení vlivu na chráněné vnitřní prostory. Dále vliv stavby na polikliniku Vltavínská atd.
Nedostatečně popsané jednotlivé fáze z pohledu časového HMG, popisu jednotlivých úseků stavby s vlivem na hodnocení dopadů do životního prostředí.
Nedostatečně popsaná doba uzavírky a odhadovaný termín uzavírky. V závěru je psáno, že se jedná o krátkodobé navýšení hlukové zátěže. Stavba bude trvat cca 4 roky, toto není krátkodobé. Např. sčítací úsek na Stařeč 6-5946 je uveden, že nebude využit při uzavírce. Kudy se budou dostávat auta při uzavírce 3 z Boroviny dostávat do města? Jelikož v té samé uzavírce budou muset auta ze Starce jet po objízdné trase dlouhé cca 35 km. Nehodnocen vliv na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z obsahu originálu vyjádření není patrné, co je míněno bodem 1.2.8. Každopádně protihluková opatření musí být realizovatelná a budou ověřena v rámci měření. Délka stavebních prací bude upřesňována v navazující projektové přípravě a následně i po výběru zhotovitele stavby. Každopádně přehled předpokládaných uzavírek a omezení na dotčené komunikační síti byl vyžádán jako doplňující podklad v souladu s §9) zákona č.100/2001 Sb., který je doložen v Příloze 1 předkládaného posudku.

VE35j) B.II:1 Půda - zábor půdy - obhajoba této varianty. Proč není pro ostatní projekty nové byty, výrobní areály a obchody není zábor půdy žádný problém?

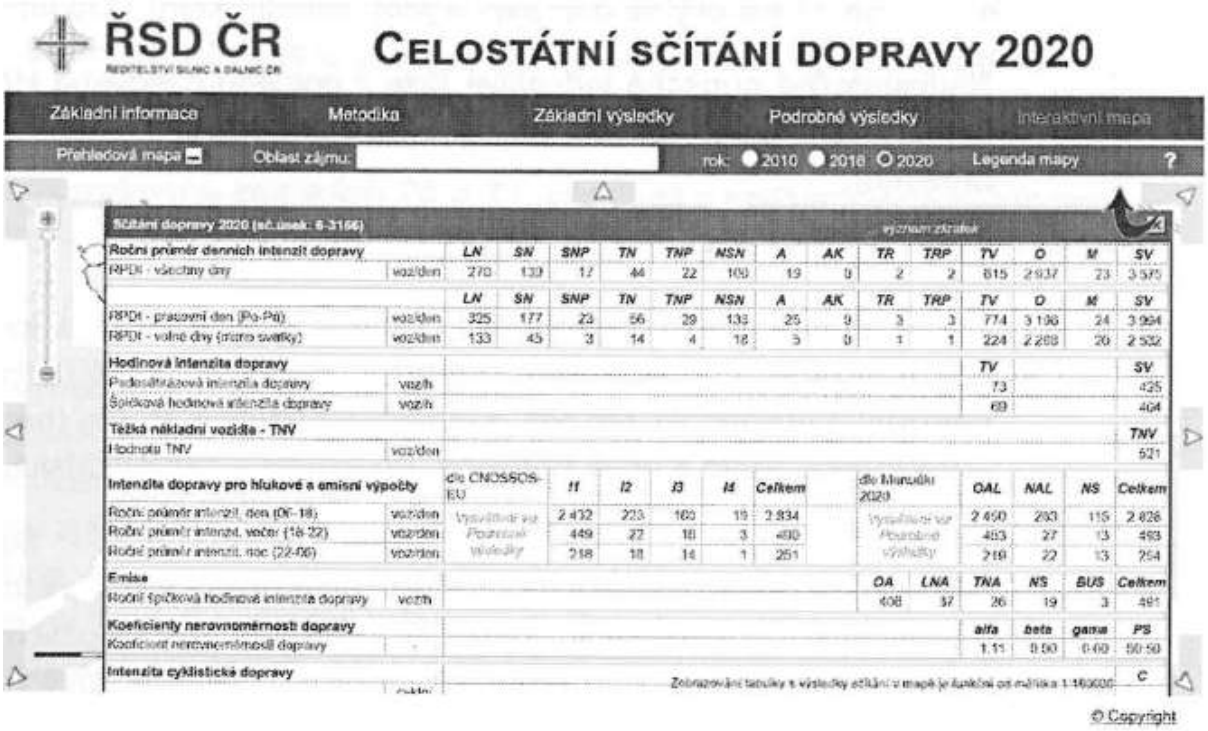
Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení vlivů na zábor ZPF je v dokumentaci vyhodnocen standardním způsobem. Uvedené konstatování vyplývá z kapitoly „zdůvodnění záměru" a vychází z informací, které vedly v předcházejícím procesu ke schválení koridoru pro realizaci záměru v koridoru stanoveném v rámci Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

VE 35k) B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru
Exogenní varianta byla v rámci pořizování konceptu ÚP VÚC vyhodnocena jako neakceptovatelná.
Hlavními důvody byly zejména nesouhlas dotčených obcí (u obchvatu Havlíčkova Brodu je také nesouhlas a je nutné toto s obcemi řešit a nabídnout kompenzace), podstatně delší trasa s vyššími investičními náklady (není pravda - investiční náklady by byly řádově nižší-viz.tab.níže) a nižší dopravní účinnost spočívající v omezeném řešení vnitroměstských dopravních vztahů.

Obec	Cena mil.Kč	Délka km	Cena za km	Pozn.	Zdroj
Slavětice	225,6	3,2	70,5	Bez DPH	Obchvat Slavětic za 225 milionu. Pomůže dopravě i výstavbě Dukovan - Třebíčský deník
Brtnice	600,5	3,8	158,04	S DPH	Kraj Vysočina zahájil práce na klíčovém obchvatu Brtnice na trase Jihlava - Třebíč: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Zašovice	228	2	114	Bez DPH	Obchvat Velkého Meziříčí postaví Kraj Vysočina za 388 milionů korun: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Velké Meziříč	388,7	2,4	161,96		Kraj Vysočina zahájil stavbu obchvatu Zašovic na trase mezi Jihlavou a Třebíči: Tiskové zprávy: Kraj Vysočina
Třebíč průchvat	4205,6	5,992	701,87	Bez DPH	Stavba obchvatu Třebíče prošla posouzením vlivu na životní prostředí - Ředitelství silnic a dálnic s. p. pro kraj Vysočina
Třebíč obchvat	1 782	11	162		Výpočet s nejdražší vysoutěženou variantou + výkup pozemků v Třebíči bude výrazně dražší než mimo Třebíč

Obchvat Zašovice je pro cca 3,5 tisíce aut denně.
Celostátní sčítání dopravy 2020



Stanovisko zpracovatele posudku:

Zdůvodnění umístění záměru pouze shrnuje podklady, které vedly ke schválení koridoru dle Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraji Vysočina.

VE 35k) Str.30 Období výstavby
Výše uvedený transport materiálu v bodu Období výstavby je odhad dle popsaného množství materiálu na cca 78 500 nákladních vozů s návěsovou vanou o objemu 26 m^3.
Není do toho započítána doprava:

- techniky (dieselgenerátory, jeřáby, bagry....)
- betonu na betonáže
- ocelových konstrukcí
- Betonu na mosty
- Osobní přeprava - od dělníků, přes techniky a specialisty
- Cisterny s vodou na snížení prašnosti
- Ostatní technologie (kabely, potrubí, prefabrikáty, izolace atd.)

Toto budou další vyšší desítky tisíc, možná sto tisíc vozidel po dobu výstavby, tj. mezi roky 2028 - 2031. Odhad nárůstu počtu vozidel související s výstavbou v Třebíči a okolí přes 150 tisíc za dobu výstavby. Není nikde v přílohách hodnoceno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Citované přesné nároky na dopravu v uvedené kapitole uvedeny nejsou a ani být uvedeny nemohou, protože bez rozpracování zásad organizace výstavby, které musí zahrnovat i požadavky vzešlé z procesu EIA nemohou být tyto zásady objektivně vypracovány; současně budou dále upřesňovány po výběru zhotovitele stavby.

VE 35l) Str.31 Elektrická energie - Období výstavby
Při stavbě se předpokládá zajištění elektřiny pomocí motorových generátorů. Mimo tunel v Borovině. Nutnost zajistit odhlučněné generátory a umístit v dostatečné

vzdálenosti od obytných domů. Kde budou stát generátory v oblastech bez zařízení staveniště?
Nejsou uvedeny zdroje nebo omezení na známá zařízení - diesel generátory (odhlučněné nebo neodhlučněné, motorová pila při kácení, sbíječky, bourací kladiva při bourání budov, vibrační technika, čerpadla na odčerpání podzemní vody - možná i provoz v noci, pilotovací zařízení atd. Není uveden vliv hluku při kácení 539 stromů mimo les a likvidace větví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je celkem logické, že proces EIA nemůže suplovat finální projekt stavby, tudíž ani nemůže řešit otázku umístění jednotlivých stavebních mechanismů. Může však stanovit požadavky na minimalizaci vlivů pro etapu výstavby, což proces EIA naplňuje.

VE 35m) Str.34 Aktivní mobilita - Období výstavby
Nedostatečně popsané jednotlivé fáze z pohledu vlivu na kvalitu života v Třebíči a okolí. Např. odklony veřejné dopravy (linkové i MHD). Vliv na omezení průchodnosti pro pěší a cyklisty v období výstavby (např. Borovina - Poliklinika, Stará a nová Borovina, Poliklinika a zahrádkářská kolonie....).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky z uvedené připomínky jsou zapracovány v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska.

VE 35n) Str.64 Archeologické nálezy. Dle obrázku 15 se dá očekávat na 2 až 3 místech zdržení výstavby z důvodů nálezů archeologických nálezů (2x skoro jistota a 1x pravděpodobnost 50-100%). Jinak není uvedeno žádné opatření ke snížení rizika zdržení a tím i prodražení stavby průchvatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Archeologický průzkum je nezbytnou součástí přípravy stavby, nikoliv procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 35o) Str.65 Staré ekologické zátěže Bod 2 - areál BOPO - aktuálně je skoro celý areál zrekonstruován. Chybí riziko indikované ve vrtu J116 (viz. Str.95), popř. celá oblast bývalé cihelny –

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pokud je obsahem uvedené připomínky problematika identifikovaných starých ekologických zátěží, potom je tato problematika ošetřena odpovídající podmínkou v návrhu závazného stanoviska.

VE 35p) Str.71 Hluková zátěž Dle směrnice WHO jsou prokázány negativní účinky, proč není dodrženy tyto limity bez zhodnocení vhodnější variantu skutečného obchvatu. Tuto směrnici posuzovat v období výstavby i provozu. Negativní účinky hluku jsou popsány na stránkách 70 a 71, výsledek z podkladových studií není žádný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pokud je obsahem této poněkud nesrozumitelné připomínky snad názor, že nejsou řešena protihluková opatření zajišťující plnění hygienického limitu hluku, potom lze odkázat na příslušné pasáže hlukové studie, kde jsou tato opatření popsána.

VE 35q) Str.122 Celkové zhodnocení stavu
Po vyhodnocení složek ŽP lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření (v období výstavby nejsou skoro žádné navržené opatření) překročení únosného zatížení území - nesouhlasím (viz.bod 1.21 a další citace z EIA). Na základě čeho je toto konstatování pro období výstavby i dalšího provozu a s čím je porovnáno, když chybí další realizovatelná varianta. Nulová varianta je dle usnesení vlády nerealizovatelná varianta - vyškrtnout tuto variantu odporující usnesení vlády.
V případě neprovedení záměru lze předpokládat…Bez realizace záměru nedojde k odlehčení jádrových částí města od tranzitní dopravy…Varianta jakékoliv další nové silnice toto vyřeší a pokud se nebude stavět uvnitř města, tak to nezpůsobí sekundární problémy (zvýšení hluku, prašnosti, zácpy v Třebíči při kumulaci rozšiřování infrastruktury v souvislosti s rozvojem města). Dopravní infrastruktura je již několik let vyčerpaná (všechny hlavní tahy jsou v době špičky absolutně neprůjezdné bez dlouhodobého zdržení)

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka pravděpodobně opět směřuje k jinému variantnímu řešení, proto k ní ze strany posudku není žádný nový komentář.

VE 35r) Str.123 Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví - období výstavby
Během stavebních činností - … - může dojít k jisté míře znečištění ovzduší a k hlukovému zatížení území. Studie ukazují, že k překročení na více místech bude po dobu pravidelně docházet s „navrženými“ opatřeními např. kontaktní osoba na stížnosti, informování o dobách prací, vysvětlení důležitosti akce, doba k možnostem větrání apod.
Výstavba bude mít negativní dopady na dotčenou část obyvatelstva + obyvatele na oficiálních i neoficiálních objízdných trasách.
V kapitolách D.I.2 a D.I.3 nejsou po dobu výstavby dostatečná a nejsou uvedeny rizika.
Uvedené vlivy budou mít pouze omezený rozsah a dočasný charakter. Jedná se výrazné bagatelizování negativních vlivů bez návrhu opatření a posouzení dalších variant, popř. návrhy sankcí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví řeší problematiku trvalých vlivů souvisejících s provozem. Neřeší se etapa výstavby, která je proměnlivá a není trvalá. Problematika vlivů souvisejících s etapou výstavby již byla komentována v předcházejících bodech této kapitoly.

VE 35s) Jak budou jezdit z okolních obcí v době uzavírky do Třebíče (např. školní autobusy ze Starče na ZŠ Bartuškova, nebo děti ze Stříteže a Kožichovic, dále pracující z těchto obcí do města apod.) Jak bude vypadat v době uzavírek provoz MHD např. sídliště za rybníkem, kolem STOP-SHOPu apod. ?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené dotazy jsou nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí a spadají do navazující projektové přípravě záměru. Každopádně pro vypořádání i této připomínky byl oznamovatel požádán podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění o doplňující informaci:

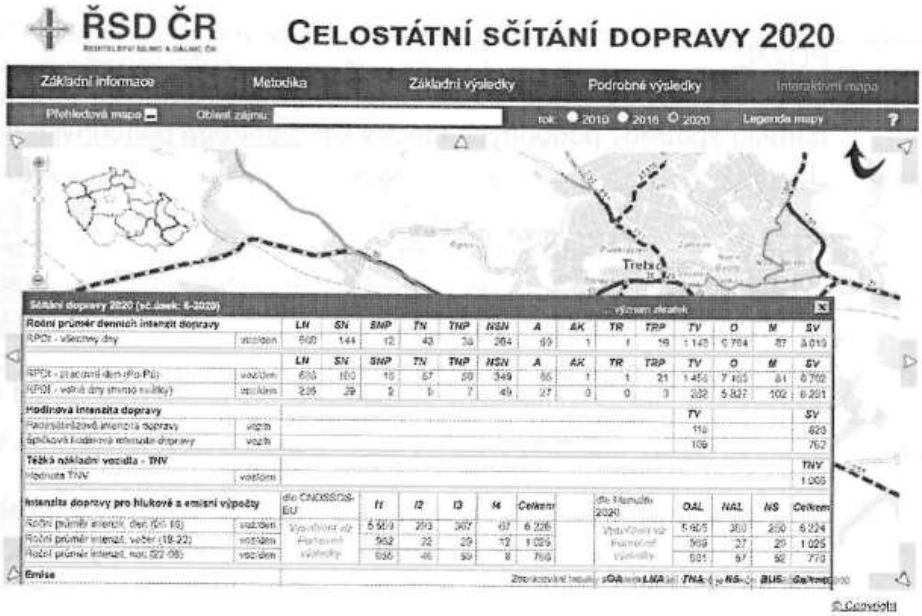
„Po celou dobu výstavby bude umožněna doprava Staříč – Č. Hospoda – Pražská, další alternativou je Staříč – Koželužská – A. Hobzy (během úprav křižovatky Řípovská – Koželužská po ul. T. Bati).

Ze Stříteže a Kožichovic bude doprava do Třebíče vedena po ul. Znojemské nebo Hrotovické. Po jedné z těchto ulic bude vždy provoz umožněn, tyto komunikace budou propojeny dočasnou komunikací jižně od Stop-shopu.

Pro zpřístupnění sídliště Za rybníkem bude sloužit propojení komunikace Revoluční – Fibichova nad tunelem.

MHD během stavby bude řešena těsně před výstavbou a během ní se Zhotovitelem stavby dle podrobného harmonogramu stavby, který v době procesu posuzování vlivů na životní prostředí není znám. Součástí projektu je jen předběžný harmonogram výstavby, který ale Zhotovitel zpřesní (zohlední zimní období, nasazení strojů a pracovníků apod.)".

VE 35t) Studie ve sčítacích úsecích je nerealistický
Stav pro rok 2020 - Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 Počet aut za Červenou Hospodou - 8019 aut



Cesta do města přes Libušino údolí – 5179 aut

Sumář:
Pokud zavřu silnici v Libušině údolí budou všechny vozidla svedeny na ulici Pražská, tj. 8019 + 5719= 13738 v počtech z r.2020. v příloze - uzavírka 3 je odhad intenzity dopravy s uzavírkou před Třebíčí v r.2029 12709 vozidel. To cca o 1000 vozidel méně než součet úseků v r.2020.
POZN:
Rok 2020 byl COVID-ový rok s vlivem omezení pohybu to ukazuje i graf nárůstů spotřeby pohonných hmot v ČR Spotřeba pohonných hmot v ČR - ČAPPO.

Nafta	Nafta	Benzín	Celkem	Navýšení
2020	4275	1468	5743	100%
2025	5494	1830	7324	127,5%

Vliv Covidu ukazuje i výrazný propad prodeje pohonných hmot v r. 2020.

Dle uváděného množství materiálu nutného k transportu - výkopy (koeficient nakypření 1,3), násypy, kamenivo pro betony a asfalt na silnice bude potřeba převést cca 78,5 tisíc vozů o objemu korby 26 m^3. Ve výčtu chybí osobní auta na dovoz pracovníků, auta s dovozem techniky, jeřábů, voda, beton a ocel na mosty, pilíře....To budou další vyšší desítky až 100 tisíc vozů za 4 roky stavby.

Aktuálně je rozvoj mobility výrazně větší, dále nárůst dopravy v souvislosti se stavbou obchvatu, bytů, polikliniky a dalšího rozvoje města se dá spíše očekávat nárůst mezi 5 a 10 tisíci vozidel mezi roky 2020 a 2030.

Požadavek: Doplnit do studií hluku a emisí realistické a nejhorší úseky (např. 9.května v Třebíči, Stařeč, Červená Hospoda, Hrotovice, Jaroměřice nad Rokytnou atd. s reálnými dopady na vliv v době výstavby nejen obyvatel Třebíče, ale i na objízdných trasách ve vzdálenosti dle NV 272/2011, tj. na fasádě nejbližších domů. Dále zapracovat vliv stavby obchvatu (nejen vliv převozu materiálu, ale i pohyb osobních vozů s pracovníky a další navýšení dopravy dle rozvoje regionu v souvislosti s výstavbou nových bloků (stavby v Třebíči, začátek stavby nových bloků JE Dukovany.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není zcela patrná podstata uvedené připomínky, která směšuje etapu výstavby s etapou provozu; avšak lze pravděpodobně vyvodit, že se jedná o požadavky

související s upřesněním vyhodnocení hlukové zátěže jak v etapě výstavby, tak i etapě provozu. Problematika již byla v této kapitole komentována a odpovídající podmínky jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska. Ke zdůvodnění dopravního modelu lze odkázat na vyjádření zpracovatele DIP v Příloze č.1 předkládaného posudku.

VE 35u) Studie posuzuje parametry ve vzdálenosti 10 m od osy silnice. Dle NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací stanovuje hluk na fasádě domu ve většině posuzovaných míst najdeme fasádu domu ve vzdálenosti 3 - 4 m od osy silnice. (§.2 základní pojmy: r) prostorem významným z hlediska pronikání hluku prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak); Vypočtené hodnoty ve vzdálenosti 10 m nejsou v souladu se NV 272/2011.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výstupy z tohoto posouzení obecně dokladují, k jakým dočasným /tedy ne trvalým změnám majícím vliv na veřejné zdraví/ bude docházet v době uzavírek. Nejedná se tedy o trvalý stav. Každopádně však je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka související s aktualizací hlukového posouzení objízdných tras.

VE 35v) V závěru studie je napsáno, že převýšení noční limitů až o 9 dB je v pořádku i z pohledu NV 272/2011 - nesouhlasím z důvodů:

- „podhodnocených vstupních dat o intenzitě dopravy“ (chybí kumulace dnes známých dopadů na obyvatelstvo, vč. vlivu stavby)
- Nejsou hodnocena kritická místa v průběhu výstavby na objízdných trasách (např. 6-2023; 6-2020, 6-7040,6-1810;6-4765; 6-1790)
- Hodnoty ve vzdálenosti 10 m od osy silnice

Proč je řešen hluk např. na uzavírce č.8 na sčítacím úseku 6-6976
(počet vozů 5854 vozidel). Neřešeny hodnoty hluku na sčítacím úseku 6-3252 - 10 326 vozů a některé domy jsou cca 3 m od osy silnice nebo na sčítacím úseku 6-2023 - 17 017 vozů. Obdobně další úseky - viz.1.7.2) a pokud obdobně chybí pro další vlivy, tak doplnit i další vlivy.
Díky navigacím nebudou objízdné trasy plně využívány, tj. budou zasaženy objížďkami ve velkém i obce mimo objízdné trasy např. cesta EDU - Borovina a obce západně od Třebíče už nyní je využívána trasa přes Jaroměřice n. Rokytnou, Horní Újezd nebo ke Kuchyňce se vyplatí jet přes Číměř a Vladislav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro hluk z objízdných tras byly projektantem obchvatu vybrány potřebné uzávěry a tato situace byla posouzena.

Vzdálenost 10 m od silnice je referenční vzdálenost. Hluk na objízdných trasách je počítán před a během vlastní uzavírky a popis nárůstu či snížení hlukové zátěže. Jedná se o krátkodobou expozici, tedy nejedná se o trvalé řešení a nařízení vlády nezohledňuje daná krátkodobá působení (zvýšeného) hluku. Až bude stavba dokončena, bude na objízdných trasách obdobný hluk (obdobná dopravní zátěž) jako před vlastní realizací obchvatu (v některých místech třeba i snížení, pokud se jedná o úsek, který odvede dopravu na vlastní obchvat.

Objízdné trasy se definují po konzultaci s Policií ČR a téměř nikdy nelze postihnout všechny možnosti kudy mohou řidiči jezdit. Jedná se doplňkové posouzení, nepůjde o dlouhodobé působení na lidské zdraví.

Z hlediska řešených profilů byly hodnoceny takové úseky, kudy budou vedeny rozhodující objízdné trasy s významnější intenzitou dopravy. K problematice hluku na objízdných trasách, kde se tazatel doptává, proč nejsou řešeny i úseky 6-2023 a 6-3252 se vychází z Uzávěry 3. Tato uzávěra řeší uzavření provozu na ul. Koželužské v úseku mezi silnicí I/23 až do obce Stařeč. Po výše uvedených úsecích není pro danou variantu Uzávěry 3 vedena objízdná trasa, proto ani na nich nebylo provedeno posouzení změny hlukové zátěže na objízdných trasách, protože zde nedojde ke změně dopravy související s danou Uzávěrou 3.

Předpoklad vyjadřovatele vztahující se k situacím na objízdných trasách nejsou z hlediska procesu EIA ovlivnitelné.

VE 35w) Studie udává dvě hodnoty nepřesností ± 0,2 dB (SW Sound Plan 9.1) a obecně je možno prostřednictvím použitého programu ± 2 dB. Požadavek: Uvést konkrétní nepřesnost výpočtu pro tuto studii a udanou nepřesnost zohlednit ve výpočtech, tj. . Revidovat výpočty v souladu s nařízením vlády 272/2011.

Studie neuvádí dle požadavku zákona návrhy eliminací rizik a způsob monitorování aktuální situace na objízdných trasách.
Požadavek: V případě překročení limitů stanovit opatření (např. monitoring hluku při realizaci, minimalizace doby objízdné trasy, mobilní hlukové stěny apod.).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení hlukové zátěže v etapě provozu je provedeno v souladu s NV 272/2011 Sb. Nejistota hlukové studie se vždy uvádí, ale KHS sleduje vypočtené hodnoty, ne hodnoty s nejistotou.

Relevantní požadavky z uvedené připomínky jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Hodnocení na objízdných trasách dle předpokládaného harmonogramu uzavírek doložených v Příloze č.1 posudku

VE 35x) Závěrečná žádost. Z uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení v souladu s ustanovením vlády (vyškrtnuta nulová varianta) včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví

obyvatel. Nedostatečně vyhodnoceny dopady na životní prostředí z vlastních stavebních činností (doprava, dieselové agregáty, pilotovací zařízení, nemožnost procházet mezi jednotlivými částmi Třebíče...). Nebyly pro studie vybrány nejkritičtější úseky. Dále uvedení zavedení monitoringu negativních vlivů na životní prostředí (hluk, prašnost apod.) s navrženými nápravnými opatřeními přímo do dokumentace EIA. Nejsou objektivně vyhodnoceny odhady nárůstů dopravy se zvýšenou kumulací výstavby v okolí Třebíče dle socioekonomické studie a akčního plánu Třebíč, vč. jeho objízdných tras. Do varianty průchvatu doplnit HMG uzavírek (silničních, cyklistických i pěších v době výstavby a jejich náhradní trasy).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadované variantní řešení zůstává z již uvedených důvodů ze strany posudku bez komentáře. Další připomínky jsou sumarizací celého vyjádření, tudíž lze odkázat na předcházející body tohoto vyjádření.

VE 36) Vyjádření č.39

Podstata vyjádření:

VE 36a) Nedostatečné vyhodnocení zdravotních rizik při dlouhodobé expozici hluku
Dokumentace opakovaně konstatuje, že samotné splnění hygienických limitů automaticky nezaručuje úplnou ochranu veřejného zdraví a odkazuje na zdravotní účinky hluku popisované WHO. Přesto je vlastní hodnocení převážně redukováno na formální posouzení splnění limitních hodnot.
Dokumentace tak dostatečně nehodnotí zejména:

- dlouhodobé zdravotní dopady chronické hlukové zátěže,
- rušení spánku,
- zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění,
- dopady na psychickou pohodu obyvatel,
- dopady na děti a další citlivé skupiny obyvatel.

Požaduji proto:

- doplnění detailního hodnocení zdravotních dopadů i při hodnotách pod hygienickými limity,
- vyhodnocení souladu s doporučeními WHO,
- doplnění hodnocení dlouhodobé expozice nočnímu hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K hodnocení rizik pro účely ochrany veřejného zdraví je povinná autorizace dle zákona č.258/2000 Sb., resp. v procesu EIA odborná způsobilost pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb., a vyhlášky MZ č. 490/2000 Sb.

Metodické postupy hodnocení zdravotních rizik byly vypracované Agenturou pro ochranu životního prostředí USA (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice na základě kterých bylo toto hodnocení provedeno. Tudíž uvedenou připomínku nelze považovat za relevantní.

VE 36b) Významná nejistota hlukového modelu

Dokumentace uvádí nejistotu výpočtového modelu ve výši ±2 dB. V případě lokalit pohybujících se v blízkosti hygienických limitů představuje tato nejistota zásadní problém, protože může fakticky znamenat překročení limitních hodnot.

Dokumentace neprokazuje dostatečně robustně, že:

- limity budou dodrženy i při nepříznivých provozních podmínkách,
- nedojde k podhodnocení hlukové zátěže,
- model odpovídá reálnému budoucímu provozu.

Požaduji:

- doložení citlivostní analýzy modelu,
- vyhodnocení „worst-case" scénáře,
- doplnění konzervativnější varianty dopravního zatížení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nejistota hlukové studie se vždy uvádí, ale KHS sleduje vypočtené hodnoty, ne hodnoty s nejistotou.

Dokumentace pracuje s dopravním modelem, který byl komentován v předcházející části této kapitoly. Výpočet je proveden standardním postupem. Tudíž uvedené požadavky nelze považovat za relevantní.

K „worst-case“ scénáři lze uvést, že aktuální posouzení pracuje s výhledovými roky 2030 a 2050; vstupní data mají charakter maximálních možných hodnot, tj. horního odhadu. Posouzení tedy metodicky pokrývá nejnepříznivější reálně očekávatelnou situaci. Ani případné doplnění samostatného kartogramu pro rok maximálního zatížení tak nezmění nabyté závěry, které již vycházejí z horního odhadu.

VE 36c) Nedostatečný počet výpočtových bodů

Pro hodnocení rozsáhlého liniového záměru je použit omezený počet výpočtových bodů. Dokumentace neprokazuje, že byly reprezentativně zahrnuty všechny potenciálně dotčené lokality.

Není zřejmé:

- podle jakého klíče byly body vybírány,
- zda byly zahrnuty všechny exponované objekty,
- zda byly hodnoceny lokální akustické efekty v členitém terénu.

Požaduji:

- doplnění hustší sítě výpočtových bodů,
- samostatné hodnocení nejvíce exponovaných lokalit,
- doplnění podrobnější hlukové mapy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

U žádných hlukových posouzení zejména liniových staveb nelze předpokládat, že budou řešeny všechny hygienicky významné objekty dotčené záměrem. Vždy jsou vybírány reprezentativní body pro dané úseky a pro potřeby celkového hodnocení posléze slouží hlukové mapy a v nich znázorněná hluková pásma tak, jako v předloženém akustickém posouzení.

VE 36d) Nedostatečné posouzení vlivů v okolí tunelových portálů

Dokumentace uvádí, že tunel bude větrán přirozeně. Současně však není dostatečně analyzována koncentrace emisí a hluku v okolí tunelových portálů, zejména směrem k obytné zástavbě Fibichovy ulice a Boroviny.

Chybí zejména:

- detailní rozptylové posouzení portálových oblastí,
- vyhodnocení krátkodobých koncentrací NO_2,

- posouzení kumulace emisí při dopravních špičkách,
- vyhodnocení hlukových dopadů v bezprostředním okolí portálů,
- modelace při nepříznivých meteorologických podmínkách.

Požaduji:

- samostatné detailní hodnocení obou portálových oblastí,
- doplnění rozptylové studie,
- návrh konkrétních zmírňujících opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17w) této kapitoly.

VE 36e) Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů
Dokumentace dostatečně nehodnotí:

- souběh hlukové a imisní zátěže,
- vlivy dalších komunikací,
- budoucí rozvoj dopravy v území,
- synergii s dalšími zdroji znečištění.

Hodnocení působí izolovaně a neodpovídá reálné situaci v území.
Požaduji:

- doplnění kumulativního hodnocení,
- zohlednění dalších existujících i plánovaných dopravních staveb,
- vyhodnocení souhrnné zdravotní zátěže obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Prognóza intenzit dopravy byla provedena pomocí koeficientů vývoje mezioblastních vztahů KVY podle TP 225 (intenzity linkových autobusů zůstávají na úrovni základního roku). Koeficienty prognózují vývoj v horizontu 30 let. Rozdíly v hodnotách koeficientů podle velikosti sídel a délky cest byly do 2 %, proto nebyly tyto parametry pro stanovení koeficientů uvažovány. Protože po roce 2040 dle TP 225 dojde k poklesu intenzit osobních vozidel, a těžká doprava roste již výrazně pomaleji, byl dokumentován i tento výhledový rok. Přehled roků, pro které byla provedena prognóza (základním rokem je rok 2025):

- *2030: teoretický rok zprovoznění Záměru;*
- *2040: rok, kdy je nejvyšší poptávka po dopravě u osobních automobilů;*
- *2050: výhledový rok (za 20 let od zprovoznění Záměru).*

Tudíž nelze souhlasit s názorem, že by hodnocení neodpovídalo reálné situaci v území.

Kumulativní vlivy ze souběhu hlukové a imisní zátěže metodicky z hlediska různých účinků těchto vlivů nelze metodicky provést. Každopádně oba uváděné vlivy jsou z hlediska vlivů na veřejné zdraví hodnoceny.

VE 36f) Nedostatečné vyhodnocení dopadů na obytnou zástavbu Fibichovy ulice, Hájenek a staré Boroviny
Dokumentace nedostatečně řeší ochranu obytné zástavby v oblasti Fibichovy ulice a přilehlé části Boroviny, které budou významně zatíženy:

- hlukem z dopravy,
- emisemi z provozu,

- zvýšenou koncentrací dopravy v prostoru tunelových portálů,
- světelným znečištěním,
- vizuálními dopady stavby.

Postrádám zejména:

- detailní vyhodnocení hlukové zátěže přímo u obytných objektů,
- samostatné hodnocení nočního hluku,
- posouzení odrazů hluku v městské zástavbě,
- identifikaci nejvíce exponovaných objektů.

Požaduji:
doplnění samostatného podrobného hodnocení lokality Fibichovy ulice a Boroviny,
podrobnější vyhodnocení vlivů na kvalitu bydlení obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené lokality jsou zjevně v imisním i akustickém posouzení hodnoceny, jak je patrné z modelově zvolených výpočtových bodů.

VE 36g) Nedostatečný rozsah a účinnost protihlukových stěn
Předložená dokumentace neprokazuje, že navržené protihlukové stěny poskytují dostatečnou ochranu obyvatel přilehlé zástavby.
Za zásadní nedostatky považuji zejména:

- nedostatečnou délku navržených protihlukových stěn,
- nedostatečnou výšku ochranných prvků,
- absenci ochrany některých exponovaných úseků,
- chybějící variantní posouzení účinnějších řešení,
- nedostatečné řešení hluku v okolí tunelových portálů a mostních objektů.

Dokumentace současně neprokazuje, že byla posouzena:

- možnost vyšších protihlukových stěn,
- kombinace stěn a zemních valů,
- využití vícevrstvých vegetačních bariér,
- použití nízkohlučných povrchů vozovky,
- dodatečná ochrana nejvíce zatížených obytných objektů.

Požaduji proto:

- přepracování návrhu protihlukových opatření,
- prodloužení protihlukových stěn v exponovaných úsecích,
- navýšení jejich účinnosti a výšky,
- doplnění kombinace protihlukových opatření se zelenými clonami,
- závazné stanovení následného kontrolního měření hluku po uvedení stavby do provozu,
- realizaci dodatečných opatření v případě překročení nebo hraničních hodnot hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výpočtový model je modelován ve 3D, osa komunikace je též ve 3D. Vlastní výpočet je prováděn v moderním a technologicky vyspělém software, kde je například veškerý povrch terénu uvažován jako odrazivý. Tedy výpočetní model je položen na stranu bezpečnou a je zde tedy již do výpočtu vložena další rezerva. Tudíž není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil nedostatečnost navržených protihlukových opatření. Každopádně v návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka jak z hlediska aktualizace hlukového posouzení, tak i monitoring hlukové zátěže.

VE 36h) Nedostatečné řešení zeleně a vegetačních clon
Dokumentace podceňuje význam vegetačních opatření jako plnohodnotného ochranného prvku.

V oblasti obytné zástavby postrádám:
- dostatečně široké zelené pásy,
- víceetážové vegetační clony,
- návrh dlouhodobě funkční izolační zeleně,
- kombinaci vegetace s protihlukovými stěnami,
- konkrétní plán následné péče a obnovy vegetace.

Požaduji:
- výrazné posílení vegetačních opatření,
- výsadbu vzrostlé stromové vegetace,
- vytvoření souvislých izolačních pásů,
- závazné zajištění dlouhodobé údržby vegetace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky formulované zejména orgánem ochrany přírody jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 36i) Riziko negativního ovlivnění spodních vod a stability území v oblasti Zeleného kopce
Dokumentace nedostatečně vyhodnocuje rizika spojená se zásahem do hydrogeologických poměrů v oblasti Zeleného kopce.

Z dokumentace není dostatečně zřejmé:
- jak bude stavba ovlivňovat proudění podzemních vod,
- zda může dojít ke snížení hladiny spodní vody,
- zda byly dostatečně posouzeny možné drenážní efekty tunelových a zářezových částí stavby,
- jak budou řešeny změny odvodnění území,
- zda nehrozí destabilizace svahů nebo změna vlhkostních poměrů v okolí staveb.

Za zvláště problematické považuji možné negativní ovlivnění nemovitostí v lokalitě Zelený kopec, kde může změna hydrogeologických poměrů:
- negativně ovlivnit zdroje vody,
- způsobit vysychání podloží,
- změnit vsakování a odtokové poměry,
- potenciálně ovlivnit stabilitu stavebních konstrukcí.

Požaduji proto:
- doplnění podrobného hydrogeologického průzkumu,
- samostatné posouzení vlivů na spodní vody v oblasti Zeleného kopce,
- vyhodnocení rizika drenážního efektu stavby,
- monitoring hladiny podzemních vod před zahájením, během i po realizaci stavby,
- návrh závazných kompenzačních opatření pro případ negativního ovlivnění studní, podzemních vod nebo stability okolních nemovitostí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vlivů na podzemní vody je dle názoru zpracovatele posudku zpracována

korektně s upozorněním na lokality, kde jsou tato rizika významná. V rámci posudku byla upřesněna doporučení do návrhu závazného stanoviska, která obsahují i relevantní požadavky uvedeného vyjádření.

VE 36j) Na základě výše uvedeného mám za to, že dokumentace:
- neprokazuje dostatečně minimalizaci zdravotních dopadů záměru,
- obsahuje významné nejistoty modelování,
- nedostatečně chrání obyvatele Fibichovy ulice, staré Boroviny a lokality Zelený kopec,
- podceňuje potřebu účinných protihlukových a vegetačních opatření,
- a vyžaduje doplnění před vydáním závazného stanoviska EIA.

Požaduji proto:
- vrácení dokumentace k dopracování,
- přepracování návrhu protihlukových opatření,
- doplnění detailního hydrogeologického posouzení lokality Zelený kopec,
- doplnění podrobného hodnocení dopadů na obytnou zástavbu Fibichovy ulice a Boroviny,
- nové vyhodnocení zdravotních a kumulativních vlivů záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zdravotní dopadu záměru jsou posouzeny v rámci samostatné studie vlivů na veřejné zdraví, které je zpracováno korektně a ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví nebyly vzneseny připomínky. Případné nejistoty modelování vycházejí z podkladů, které jsou v předprojektové fázi přípravy záměru k dispozici. Právě proces EIA stanovuje podmínky pro navazující projektovou přípravu záměru, které nejistoty modelování jednak upřesní a následně ověří. Není patrné, z čeho vyjadřovatel vyvodil „podcenění protihlukových opatření". Požadavek na podrobný hydrogeologický průzkum a požadavky ve vztahu ke zdrojům podzemních vod jsou zapracovány do příslušné podmínky návrhu závazného stanoviska.

VE 37) Vyjádření č.40

Podstata vyjádření:

VE 37a) Jsem vlastníkem pozemku parc. č. st 2753/1, evidovaného na LV 7766 v katastrálním území Třebíč, o výměře 8423 m^2, jehož součástí je víceúčelová stavba č. p. 204 (ulice Hrotovická). Tyto nemovitosti jsou dlouhodobě využívány k podnikatelským účelům a jsou pronajímány více subjektům, které v daném areálu vykonávají ekonomickou činnost a zaměstnávají celkem 34 zaměstnanců. Podle předložené dokumentace má být na uvedených nemovitostech realizována část záměru, což může vést k demolici staveb nebo zásadnímu omezení jejich využití. S takovým zásahem, bez adekvátní náhrady, zásadně nesouhlasím.

Navržený záměr představuje mimořádně intenzivní zásah nejen do vlastnického práva, ale i do existující podnikatelské činnosti, která je v areálu dlouhodobě provozována. Realizací záměru by došlo k narušení nebo faktickému zániku těchto aktivit, k zásahu do práv nájemců a k přímému ohrožení pracovních míst a v nezanedbatelné míře i k jejich zániku. Takové dopady přitom nelze považovat za vedlejší nebo zanedbatelné, ale naopak za významné socioekonomické důsledky, které musí být v procesu EIA podrobně a věrohodně vyhodnoceny.

Současně považuji za zásadní nedostatek, že dokumentace neumožňuje objektivně posoudit nezbytnost tohoto zásahu, protože nepředkládá skutečné varianty řešení.

Bez jejich porovnání nelze ověřit, zda by bylo možné záměr realizovat způsobem, který by zachoval stávající funkční areál nebo alespoň výrazně omezil zásah do něj. Tento nedostatek činí dokumentaci v klíčové části nepřezkoumatelnou, neboť neumožňuje porovnat dopady jednotlivých variant a určit, která z nich je nejméně zatěžující pro obyvatele, vlastníky i podnikatelské subjekty.

Z hlediska principu proporcionality zdůrazňuji, že ani existence veřejného zájmu na realizaci dopravní infrastruktury nemůže sama o sobě ospravedlnit nepřiměřený zásah do soukromého vlastnictví a likvidaci funkčního podnikatelského areálu, pokud nebyla jednoznačně prokázána jeho nezbytnost a současně nebylo prokázáno, že neexistuje méně zatěžující řešení. V opačném případě by šlo o nepřijatelný postup, kdy by veřejný zájem byl uplatňován bez respektu k základním právům dotčených osob a bez řádného hledání šetrnějších variant.
V návaznosti na výše uvedené požaduji, aby dokumentace EIA byla zásadním způsobem doplněna a přepracována, zejména takto: Požaduji, aby bylo samostatně a výslovně posouzeno kritérium: minimalizace demolic, minimalizace záborů soukromých nemovitostí a minimalizace zásahů do existujících podnikatelských aktivit a pracovních míst. Toto kritérium musí být použito jako jeden ze základních parametrů pro porovnání variant, které musí zahrnovat i řešení směřující k zachování stávajících staveb nebo alespoň k výraznému omezení zásahu do areálu.
Požaduji, aby byly konkrétně a věrohodně vyhodnoceny dopady záměru na:

- existující podnikatelské subjekty v dotčeném areálu,
- zaměstnanost (včetně konkrétního vyčíslení dopadu na 34 pracovních míst),
- ekonomickou stabilitu dotčených subjektů,
- širší lokální ekonomiku.

Současně výslovně uvádím, že schválení záměru v této podobě by představovalo nepřijatelný precedens, kdy by bez prokázání nezbytnosti a bez variantního posouzení docházelo k likvidaci funkčních podnikatelských provozů a pracovních míst v rozporu s principy proporcionality a ochrany vlastnického práva.
Zároveň nedostatečně vyhodnocuje socioekonomické dopady záměru, včetně dopadů na zaměstnanost, a neobsahuje konkrétní a závazné podmínky ochrany dotčených subjektů.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Veřejný zájem je takový zájem, který je možné považovat za obecný či obecně prospěšný zájem, případně zájem společnosti jako celku (jeho nositelem je tzv. veřejnost). Veřejný zájem nemůže být v rozporu s právními předpisy. Posuzovatelem a prosazovatelem veřejného zájmu mohou být pouze orgány veřejné moci. Veřejný zájem v konkrétní věci je zjišťován v průběhu správního řízení na základě poměřování nejrůznějších partikulárních zájmů, po zvážení všech rozporů a připomínek. Z odůvodnění rozhodnutí, jehož ústředním bodem je otázka existence veřejného zájmu, pak musí zřetelně vyplynout, proč veřejný zájem převážil nad řadou soukromých, partikulárních zájmů. Veřejný zájem je třeba nalézt v procesu rozhodování o určité otázce (typicky např. o vyvlastňování) a nelze jej v konkrétní věci a priori stanovit. Z těchto důvodů je zjišťování veřejného zájmu v konkrétním případě typicky pravomocí moci výkonné. Tudíž z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí bez komentáře.

VE 37b) Požaduji, aby dokumentace obsahovala realistické a konkrétní vyhodnocení dopadů výstavby, včetně:

- hluku, prašnosti, vibrací a emisí,
- organizace staveništní dopravy,
- dopadu na přístupnost a provoz v dotčeném areálu,
- vyhodnocení nejhorších možných scénářů, nikoli pouze průměrných hodnot.

Požaduji, aby stanovisko EIA obsahovalo konkrétní, závazné a vymahatelné podmínky, zejména:

- ochranu dotčených staveb a jejich pasportizaci před zahájením stavby,
- průběžný monitoring hluku, prašnosti a vibrací,
- závazný plán organizace stavby a tras staveništní dopravy,
- zajištění minimalizace omezení podnikatelské činnosti v dotčeném území.

Tyto podmínky musí být formulovány tak, aby byly přímo převzaty do navazujících správních řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky týkající se minimalizace vlivů souvisejících s etapou výstavby z hlediska vlivů na životní prostředí jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Majetkoprávní vztahy nejsou náplní procesu EIA a musí být řešeny v rámci navazující projektové přípravy.

VE 38) Vyjádření č.41

Podstata vyjádření:

VE 38a) Nedostatečné vyhodnocení zdravotních rizik při dlouhodobé expozici hluku
Dokumentace opakovaně konstatuje, že splnění hygienických limitů samo o sobě nemusí znamenat úplnou ochranu veřejného zdraví a odkazuje na zdravotní účinky hluku popisované WHO. Současně však vlastní hodnocení redukuje převážně na formální posouzení splnění limitních hodnot.

Dokumentace tak dostatečně nehodnotí:

- dlouhodobé zdravotní dopady chronické hlukové zátěže,
- rušení spánku,
- zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění,
- dopady na psychickou pohodu obyvatel,
- dopady na děti a zvlášť citlivé skupiny obyvatel.

Požaduji proto:

- doplnění detailního hodnocení zdravotních dopadů i při hodnotách pod hygienickými limity,
- vyhodnocení souladu s doporučeními WHO,
- doplnění hodnocení dlouhodobé expozice nočnímu hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobné vyjádření jako pod bodem 36a) na který lze odkázat.

VE 38b) Dokumentace uvádí nejistotu výpočtového modelu ve výši +- 2dB. V případě lokalit pohybujících se v blízkosti hygienických limitů představuje tato nejistota zásadní problém, protože může fakticky znamenat překročení limitních hodnot.

Dokumentace neprokazuje dostatečně robustně, že:

- limity budou dodrženy i při nepříznivých provozních podmínkách,
- nedojde k podhodnocení hlukové zátěže,
- model odpovídá reálnému budoucímu provozu.

Požaduji:

- doložení citlivostní analýzy modelu,
- vyhodnocení „worst-case" scénáře,
- doplnění konzervativnější varianty dopravního zatížení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobné vyjádření jako pod bodem 36b) na který lze odkázat.

VE 38c) Pro hodnocení rozsáhlého liniového záměru je použit omezený počet výpočtových bodů. Dokumentace neprokazuje, že byly reprezentativně zahrnuty všechny potenciálně dotčené lokality.
Není zřejmé:

- podle jakého klíče byly body vybírány,
- zda byly zahrnuty všechny exponované objekty,
- zda byly hodnoceny lokální akustické efekty v členitém terénu.

Požadujeme:

- doplnění hustší sítě výpočtových bodů,
- samostatné hodnocení nejvíce exponovaných lokalit,
- doplnění podrobnější hlukové mapy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobné vyjádření jako pod bodem 36c) na který lze odkázat.

VE 38d)
Nedostatečné posouzení vlivů v okolí tunelových portálů
Dokumentace uvádí, že tunel bude větrán přirozeně. Současně však není dostatečně analyzována koncentrace emisí a hluku v okolí tunelových portálů.
Chybí zejména:

- detailní rozptylové posouzení portálových oblastí,
- vyhodnocení krátkodobých koncentrací NO_2,
- posouzení kumulace emisí při dopravních špičkách,
- vyhodnocení hlukových dopadů v bezprostředním okolí portálů.

Požaduji:
samostatné detailní hodnocení obou portálových oblastí,
doplnění modelace při nepříznivých meteorologických podmínkách,
návrh konkrétních zmírňujících opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17w) této kapitoly.

VE 38e) Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů
Dokumentace dostatečně nehodnotí:

- souběh hlukové a imisní zátěže,
- vlivy dalších komunikací,
- budoucí rozvoj dopravy v území,
- synergii s dalšími zdroji znečištění.

Hodnocení působí izolovaně a neodpovídá reálné situaci v území.
Požaduji:

- doplnění kumulativního hodnocení,
- zohlednění dalších existujících i plánovaných dopravních staveb,
- vyhodnocení souhrnné zdravotní zátěže obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobné vyjádření jako pod bodem 36e) na který lze odkázat.

VE 38f) Nedostatečné vyhodnocení citlivých skupin obyvatel
Dokumentace pouze obecně zmiňuje citlivé skupiny obyvatel, avšak neprovádí jejich konkrétní identifikaci ani samostatné hodnocení.
Postrádám zejména:

- vyhodnocení dopadů na děti,
- školy a školská zařízení,
- seniory,
- osoby se zvýšenou zdravotní zranitelností,
- dlouhodobě obývané lokality.

Požaduji:

- samostatné hodnocení citlivých receptorů,
- identifikaci nejvíce ohrožených skupin obyvatel,
- návrh specifických ochranných opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na studii hodnocení vlivů na veřejné zdraví, kde se u popisu hodnocení uvádí: Třetí etapou standardního postupu je hodnocení expozice. Na základě znalosti dané situace se sestavuje expoziční scénář, tedy představa, jakými cestami a v jaké intenzitě a množství je konkrétní populace exponována dané škodlivině.

Cílem je postihnout nejen průměrného jedince z exponované populace, nýbrž i reálně možné případy osob s nejvyšší expozicí. Za tímto účelem se identifikují nejvíce citlivé podskupiny populace, u kterých předpokládáme zvýšenou expozici nebo zvýšenou zranitelnost.

U hlukové expozice se na rozdíl od expozice chemickým látkám podstatně více uplatňují různé okolnosti a vlivy ekonomického, sociálního či psychologického charakteru, které modifikují a spoluurčují výsledné zdravotní účinky.

VE 38f) Nedostatečně transparentní dopravní prognózy
Závěry dokumentace jsou zásadně závislé na dopravních prognózách pro roky 2030 a 2050.
Dokumentace však nedostatečně vysvětluje:

- vstupní předpoklady modelu,
- citlivost výsledků na změnu intenzit dopravy,
- riziko podhodnocení budoucí tranzitní dopravy,
- vliv indukované dopravy.

Požadujeme:

- zveřejnění podrobné metodiky dopravního modelu,
- doplnění alternativních scénářů vývoje dopravy,
- vyhodnocení konzervativnější varianty intenzit dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Metodika dopravního modelu, včetně kalibrace a použitých vstupních dat je v DIP uvedena. Z vyžádaného doplňujícího podkladu doloženého v Příloze 1 tohoto posudku vyplývá, že model v řešeném území byl vytvořen na základě sociodemografických údajů. Dále byl využit směrový dopravní průzkum na vjezdech do města, který zpřesnil

modelované předpoklady především ve vztahu k tranzitní, cílové a výchozí dopravě vůči řešenému území. Tento průzkum byl proveden v roce 2022 v rámci tvorby Plánu udržitelné městské mobility. Model byl kalibrován na výsledky CSD přepočtené na úroveň roku 2024 a následně 2025. Podrobněji v Příloze 1 předkládaného posudku.

VE 39) Vyjádření č.42

Podstata vyjádření:

VE39a) Není dostatečně posouzen vliv stavby na prostupnost území pro nemotorovou dopravu. Dokumentace podrobně popisuje Aktivní mobilitu v kap. B.II.6, včetně navržených opatření v rámci stavby, ale postrádá systematické zmapování stávajícího stavu, vyhodnocení rozsahu narušení, posouzení přiměřenosti navržených opatření, návrh kompenzačních opatření.

V dokumentaci chybí inventarizace, grafické znázornění a posouzení vlivu na stávající neformální pěší a cyklistické trasy. Dokumentace nenavrhuje kompenzační opatření ke zmírnění negativních vlivů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka realizovat řešení cyklodopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras a „Plánem udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 -.2027 – akční plán“ v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras. Předprojektová dokumentace neřeší a nemůže řešit neformální trasy.

VE 39b) Nejsou posouzeny změny docházkových a dojezdových vzdáleností. Vlivem stavby dojde k přerušení stávajících přístupových tras. Dokumentace nevyhodnocuje přiměřenost obchůzek ani nenavrhuje kompenzační opatření. V případě ZK Nad Janovým mlýnem jde o významný nárůst vzdálenosti. Záměr tvoří novou dopravní bariéru procházející zástavbou a rekreačně využívaným územím. Chybí vyhodnocení bariérového efektu pro pěší a cyklisty. Chybí posouzení vzájemných vzdáleností mezi jednotlivými místy umožňujícími přechod bariéry. Chybí posouzení, zda jsou místa pro pěší a cyklisty dosažitelná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Řešení docházkových a dojezdových řešení není náplní procesu EIA a může být řešeno v rámci navazující projektové přípravy.

VE 39c) Dokumentace neposkytuje dostatečné záruky ochrany dotčených vlastníků studen. Dokumentace v kapitole D.I.4 a v části D.IV otevřeně připouští, že realizace záměru způsobí trvalé snížení hladiny podzemní vody o 2 až 4 m v úseku km 2,3 – 5,35, v extrémních místech (staničení km 3,2-3,3) až o 8 m. Dokumentace sama identifikuje ohrožené studny v zahrádkářských koloniích: Spytihněv, Svatopluka Čecha, Nad Janovým mlýnem.

Navržené opatření je formulováno následovně: "V případě ohroženi zdrojů podzemní vody bude zajištěn náhradní zdroj (např. prohloubení studny, napojení na vodovod)." Snížení hladiny podzemní vody je označeno jako trvalé. Dotčené osoby tedy přijdou o svůj vodní zdroj natrvalo, nikoli jen po dobu výstavby. Podmínka "v případě ohroženi" není dostatečně formulována – není stanoveno, jaký pokles hladiny nebo jaký pokles vydatnosti studny již představuje "ohroženi" opravňující k náhradě.

Není prováděna pasportizace stávajících studní před zahájením stavby, která by sloužila jako výchozí stav pro prokázání škody a následný nárok na náhradu. Není uveden závazný postup: kdo o ohroženi rozhoduje, v jakém časovém horizontu bude náhradní zdroj zajištěn, kdo nese náklady. Monitoring je navržen s frekvenci 1x za 2 měsíce, což muže byt nedostatečně pro zachycení rychlých změn hladiny v průběhu intenzivních stavebních prací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, ve které je zahrnuta většina uváděných připomínek, které lze v rámci procesu EIA považovat za relevantní.

VE 39d) Dokumentace identifikuje vliv na 6 VKP ze zákona jako středně silný. Dokumentace zmiňuje zmírňující opatření ve stavební fázi, nicméně kompenzační opatření jsou navržena nedostatečně, převážně mimo lokality VKP nebo vůbec. Dokumentace nepojmenovává ani nevyhodnocuje zákonnou povinnost vyplývající z §4 zák.č.114/1992 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována ve vztahu k opatřením kompenzujících zásahy do VKP řada doporučení, která vychází z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závazné stanovisko k zásahu do VKP musí být součástí navazující projektové přípravy v rámci žádosti o Jednotné environmetální stanovisko. Bude věcí příslušného orgánu ochrany přírody, zdali toto závazné stanovisko vydá na základě podkladů uvedených v žádosti o toto stanoviska, které zejména budou zahrnovat právě výstupy z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, pokud nejprve příslušný úřad v procesu EIA vydá souhlasné závazné stanovisko.

VE 40) Vyjádření č.43

Podstata vyjádření:

VE 40a) Požaduji zpracování a vyhodnocení variant vedení přeložky silnice I/23 mimo zastavěnou část místní části Borovina.

Stávají jediná navržená varianta byla do územního plánu vymezena před více než 20 lety, tedy v době, kdy existovaly zcela názory a poznatky v oblasti tvorby měst, urbanismu a řešení dopravy. Výstavba průjezdního úseku silnice I. třídy skrz město, zcela bez ohledu na stávající zástavbu, veřejné prostory, koncepci města a přirozené vazby v území, je reliktem smýšlení osmdesátých let a v roce 2026 je nepřijatelný.

Varianty je třeba navzájem srovnat v trase až po invariantní bod, kterým je na západě přibližně most přes Stařečský potok mezi Krahulovem a Čechočovicemi. Zatímco západně od tohoto místa byla silnice I/23 v minulosti směrově i výškově napřímena, směrem na východ má silnice velké množství závad, které bude výhledově nutné řešit i v případě, že nebudou vyřešeny stavbou obchvatu Třebíče.

Posuzovaná varianta prochází v těsné blízkosti obytných domů a zásadním způsobem přerušuje stávající zaužívané vazby v území a znehodnocuje veřejné prostory lesoparku Libušino a Terovské údolí a předprostoru bývalé továrny Bopo, který je dodnes klíčovým veřejný prostorem celé Boroviny. Dochází k přerušení páteřní trasy MHD, která není v návrhu záměru nijak nahrazena! V trase Revoluční - Řípovská - Koželužská projíždí dvě ze tří páteřních linek třebíčské MHD (linky 1 a 5). Borovina je

nejvzdálenější části města a spojení MHD je pro ni proto ze všech částí města nejdůležitější.

Výše uvedené problémy navrhované trasy by šlo vyřešit změnou části trasy tak, aby se zástavbě Boroviny vyhnula a Terovské údolí pouze v nejužším místě kolmo překřížila vysokým mostem. Takovouto variantu v minulosti rozpracoval mimo jiné i známý třebíčský dopravní inženýr Evžen Žamberský, situaci návrhu přikládám na konci tohoto dokumentu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Komentovat jiná variantní řešení posudku nenáleží. Je posuzována varianta, která je v souladu se s Aktualizací č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

VE 40b) Požaduji zpracování a vyhodnocení variant MÚK Brněnská a ul. Brněnská
Řešení MÚK Brněnská je navrženo nesmyslně velkoryse. Dopravní řešené zabírá a znehodnocuje obrovskou plochu v cenné říční nivě řeky Jihlavy. Silnice I/23 velkorysým obloukem o výrazně větším poloměru než na mnoha další navazujících obloucích zatáčí do ul. Brněnská, kde silnice prochází oboustrannou zástavbou s potřebou podélného i příčného pohybu pěších, cyklistů, zastávek MHD a velkým množstvím sjezdů na okolní nemovitosti. V rámci křižovatky jsou přitom vzájemně kolizně navrženy frekventované směry obchvat > Velké Meziříčí a Velké Meziříčí > obchvat a není řešena nevhodné napojení ul. Brněnská-západ na ul. Rafaelova. Předcházející verze jihovýchodní části obchvatu, projednávaná podle kódem „VYS440", navrhovala uspořádání křižovatky prostorově mnohem úsporněji, přitom klíčové dopravní parametry byly stejné (bezkolizní vedení trasy I/23) nebo i lepší (přímější napojení II/360 bez vzájemné kolize protisměru, kratší a přímější trasy MHD).

Průchod silnice I/23 ul. Brněnská v navržené podobě není vhodný. Na vnitroměstský úsek s oboustrannou zástavbou s potřebou podélného i příčného pohybu pěších, cyklistů, zastávek MHD a velkým množstvím sjezdů na okolní nemovitosti z obou stran navazují úseky extravilánového charakteru (na východě modernizovaný extravilánový úsek do Vladislavi a připravovaný obchvat Vladislavi a na západě dlouhý úsek obchvat Třebíče s mimoúrovňovými křižovatkami (nejbližší úrovňová křižovatka bude až na druhé straně města u Janova mlýna)). Takováto konfigurace nabádá k překračování povolené rychlosti v ul. Brněnská a zvýšenému riziku dopravních nehod, zranění a úmrtí a zvýšení hluku v zástavbě.

V této lokalitě by měly být vyhodnoceny varianty s cílem navrhnout řešení, které bude ve směru I/23 homogenní charakter - buď na průchod ul. Brněnská navázat křižovatkou v parametrech vnitroměstské komunikace, nebo naopak na velkorysou křižovatku navázat přeložkou mimo zástavbu v ul. Brněnská.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z vyžádaných doplňujících podkladů dle §9 odst.(4) zákona ze sdělení projektanta vyplývají následující skutečnosti:

1 – poloha okružní křižovatky (dále jen OK) neumožňuje napojení ul. Rafaelovy a Brněnské před hranicí koridoru ZUR, takže úprava by zasáhla mimo koridor,

2 – objekty bydlení na ul. Brněnské nelze přímo napojit sjezdem na větev mimoúrovňové křižovatky. ŘSD je má napojené ramenem z okružní křižovatky. Pokud by takto bylo uvažováno i v případě řešení, které navrhuje pan K., bylo by nutné OK

zvětšit. Rampa mimoúrovňové křižovatky a trasa obchvatu se navíc přibližuje k této zástavbě, což by vyvolalo větší zatížení hlukem těchto objektů a větší nároky na protihluková opatření,

3 – napojení ul. Sportovní na OK by zasáhlo do stávajícího mostního objektu. Bylo by nutné zdemolovat stávající a postavit nový most. Takováto úprava by opět zasáhla mimo koridor ZÚR,

4 – poloměr oblouku na hlavní trase obchvatu by vyžadoval zvětšení příčného klopení vozovky na 5% (v našem řešení 2,5%). Vzhledem k tomu, že je most nad řekou, hrozí riziko námrazy a ohrožení BESIP.

5 – rozštěp MÚK by zasáhl do mostního objektu, což je komplikace při návrhu objektu. Opěra mostu by byla těsně za hranou řeky, což neumožní vedení obslužné / přístupové komunikace kolem opěry do Lorenzových sadů a areálu pana K.

6 – svahy zářezu (nejsou v návrhu vykresleny) by zasáhly mimo koridor stanovený v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR).

VE 40b) V případě, že uvedeným připomínkám nebylo v plném rozsahu vyhověno, požaduji níže uvedené:
Požaduji prodloužení termínu pro podání připomínek k záměru
Veřejné projednání záměru proběhne až po termínu k podání připomínek. Zveřejněná dokumentace není dostatečně čitelná a vypovídající, neobsahuje odpovědi na zásadní otázky. Pro kvalifikované podání připomínek je nezbytné vyslechnout si odborný výklad na veřejném projednání a mít možnost položit dotazy a dostat na ně kvalifikované odpovědi.

Požaduji opakování procesu zjišťovacího řízení s řádně čitelnými a správnými podklady
Zveřejněná dokumentace neobsahuje výkresy v potřebné podrobnosti. Situační výkres je i po maximálním zvětšení nečitelný, nelze z něj vyčíst dopady na udržitelnou dopravu - chodník, cyklostezky, přechody pro chodce, cyklopřejezdy, zastávky MHD atd. (viz obr. 1). K záměru se tedy nelze dostatečně kvalifikovaně vyjádřit. Pro vyjádření je nutné vycházet z dalších veřejně dostupných zdrojů, které jsou však s ohledem na autorství (ŘSD a Město Třebíč) silně manipulativní a zkreslující a záměrně se vyhýbají problematickým místům.

Ulice Fibichova, která bude záměrem dotčena nejvíce, je v dokumentaci označována jako ul. „Fibichovská". To znemožňuje strojové vyhledání a dohledání potřebných informací ve standardech běžných v roce 2026.

Požaduji přejmenování záměru a jeho následné nové projednání
obecné češtině se pod pojmem „obchvat" rozumí silnice vedoucí mimo zastavěnou část sídel. To potvrzuje i definice obchvatu na české Wikipedii: „Silniční obchvat je pozemní komunikace odvádějící automobilovou dopravu mimo hustě obydlené části měst." Byť odborné normy nejsou v názvosloví jednoznačné a striktní, pro potřeby komunikace záměru s veřejností, což je i právě probíhající proces EIA, je třeba vycházet z obecně zaužívané praxe českého jazyka.

Požaduji doplnění infrastruktury pro pěší, cyklisty a veřejnou dopravu v množství a kvalitě tak, aby byly naplňovány koncepční a strategické dokumenty města Třebíče (např. Plán udržitelné městské mobility), Kraje Vysočina, České republiky a Evropské unie.

Posuzovaný záměr vytvoří na území města nová dosud neexistují spojení, která nebudou atraktivní jen pro IAD, ale i pro pěší a cyklisty. Pokud nebude nově budovaná trasa doplněna o souběžnou stezku pro pěší a cyklisty, budou se pěší a cyklisté muset pohybovat přímo ve vozovce, případně po krajnici. To bude pro pěší a cyklisty nepohodlné a hlavně nebezpečné. Současně bude docházet ke zdržování automobilového provozu a nová trasa nebude pro IAD oproti stávající trase o tolik výhodnější než předpokládá předložená dokumentace.

Posuzovaný záměr kříží na území města existující spojení, která nejsou adekvátně nahrazena. Jedná se zejména o oblast Boroviny, kde je v předprostoru Bopa přetnuta páteřní trasa MHD, ale pěší a cyklistická. Navržený nadchod s točitou rampou výrazně prodlouží a zneatraktivní trasu pro pěší a cyklisty. Průjezdnost MHD není nijak řešena! V blízkosti polikliniky Vltavínská v návrhu chybí zastávky MHD pro obsluhu Polikliniky linkami MHD využívajícími „obchvat".

V místě křížení s ul. Hrotovická není na západní straně křižovatky zohledněna potřeba budoucího křížení s připravovanou cyklotrasou (stezkou pro pěší a cyklisty) z Třebíče do Dukovan.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Termíny jsou v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí stanovené zákonem a nejsou tedy ovlivnitelné žádným z účastníků procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

V rámci posuzovaného záměru oznamovatel předložil dokumentaci v rozsahu přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.; zjišťovací řízení proto nemohlo proběhnout.

Detailu typu chodníků, přechodů pro chodce apod. musí být řešeny v navazující projektové přípravy. Požadavek realizovat řešení cyklotrasy v návaznosti na záměrem křižující trasy je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Termín Fibichovská ulice se v celém textu dokumentace nevyskytuje.

Přejmenování záměru není námětem pro proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve vztahu k připomínce křížení města byl oznamovatel požádán podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění o doplňující informaci:

„Spojení autobusových zastávek Za rybníkem – Koželužská – Revoluční bude možné i po výstavbě obchvatu. Mezi zastávkami Koželužská – Revoluční bude vedena doprava přes tunel a po ul. Pražské.

Zastávka Poliklinika bude obsluhována dle stávajícího schématu. Snahou je omezit přístup pěších a cyklistů na trasu obchvatu a upřednostnit motorovou dopravu. Proto nejsou na trase navrženy autobusové zastávky ani souběžné chodníky a stezky pro cyklisty. Pěší a cyklistické trasy jsou vedeny jinými koridory mimo trasu silnice I. třídy.

Propojení lávkou s rampou v Borovině je z důvodu zajištění bezbariérového řešení pro pěší a cyklisty a zároveň mimoúrovňového křížení silnice I. třídy v místech, kde dnes propojení existuje (Křižovatka Koželužská – Řípovská).

Podél ulice Hrotovické je navržena úprava a propojení stávajících chodníků vč. zpřístupnění / napojení stezky do Lorenzových sadů. Na ul. Hrotovické je navržena mimoúrovňová křižovatka. V případě pohybu cyklistů po ul. Hrotovické nebude tedy docházet k úrovňovému křížení obchvatu (silnice I. třídy). Případné označení budoucí

cyklotrasy je v režii města.

VE 40c) Navrhovaná trasa „obchvatu" přerušuje páteřní trasu MHD, která není v návrhu záměru nijak nahrazena! V trase Revoluční - Řípovská - Koželužská projíždí dvě ze tří páteřních linek třebíčské MHD (linky 1 a 5). Dokumentaci návrhu proto požaduji:
doložit návrh linkového vedení MHD a umístění zastávek MHD
vyhodnotit zhoršení docházkových vzdáleností na zastávky ze všech relevantních zdrojů a cílů dopravy;
vyhodnotit nárůst finančních nároků na dotování provozu v důsledku nárůstu vozokilometrů, příp. vyhodnotit dopady zhoršení obsluhy území v případě omezení dopravní obslužnosti v případě zachování objemu ujetých vozokilometrů (snížení atraktivity MHD a z toho plynoucí nárůst IAD);
doložit, jak má být MHD obsluhován areál Bopo, který dnes plní funkci lokálního centra (Dům dětí a mládeže, Alternátor, lékárna, lékařské ordinace, mateřská škola, střední škola a další občanská vybavenost), jak ve směrem k centru města, tak směrem ke staré Borovině

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky týkající se dokladování linkového vedení MHD, docházkové vzdálenosti apod. nenáleží do procesu posuzování vlivů na ŽP. Podstatné je, že model dopravy zohledňuje v predikcích i pohyb MHD. Každopádně zastávky MHD zůstávají zachovány. Docházkové vzdálenosti se tedy nemění. Spojení autobusových zastávek Za rybníkem – Koželužská – Revoluční bude možné i po výstavbě obchvatu. Mezi zastávkami Koželužská – Revoluční bude vedena doprava skrze tunel a po ul. Pražské a Seifertově. Taktéž obsluha zastávky Dům dětí a mládeže bude zajištěna v obdobném režimu jako dnes.

Vyhodnocování jakýchkoliv finančních nároků není náplní procesu EIA.

VE 40d) Požaduji vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů předloženého záměru a to včetně všech záměrů a změn, která tato stavba vyvolá.
Namodelovaný pokles intenzit dopravy na stávajícím průtahu a některých dalších komunikacích by byl reálný pouze v případě, že by spolu s výstavbou obchvatu došlo k realizaci opatření pro snížení jejich atraktivity pro IAD (zklidnění, snížení kapacity, preference MHD, pěší a cyklistické dopravy). Bez jejich realizace dojde vlivem indukce dopravy k nárůstu dopravy a ve výsledku tedy k nárůstu objemu IAD na území města oproti nulové variantě. Předložená dokumentace žádná výše uvedená opatření neobsahuje a uvedené závěry tak nejsou pravdivé.
Grafické zpracování je manipulativní, má vyvolávat dojem, že má obchvat větší pozitivní dopady, než ve skutečnosti může mít. Úseky, kde nedochází k žádným změnám intenzit (0) jsou vyznačeny zeleně, stejně jako úseky, kde dochází k poklesu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci přiřazení intenzit dopravy na výhledovou komunikační síť (prognóza) byl použit tento postup:

- Zapojení výhledových komunikací do komunikační sítě v dopravním modelu.

- Výpočet intenzit generované dopravy významnými výhledovými zdroji dopravy.

- *Provedení prognózy pomocí koeficientů vývoje intenzit mezioblastních (mezizónových vztahů). Koeficienty jsou rozdílné pro vnitřní, cílovou, výchozí a tranzitní dopravu vůči řešenému území. Koeficienty vyjadřují saturaci komunikační sítě v intravilánu (nižší růst poptávky) i atraktivitu nových komunikací (vyšší růst poptávky po dopravě pro tranzit , cílovou a výchozí dopravu). Dopravní význam nejlépe vystihují rozdílové kartogramy dopravy. Vliv výstavby přeložky I/23 dokumentují například níže uvedené charakteristiky na referenčních profilech.*

Podrobněji lze odkázat na Přílohu č.1 předkládaného posudku.

VE 40e) Vyvolaná kompletní přestavba ul. Fibichova
Jedinou reálnou možností, jak alespoň částečně vyřešit výše uvedený problém s přerušením trasy MHD je kompletní přestavba ul. Fibichova a Okružní, která však není v této dokumentaci nijak vyhodnocena. Přestavba nyní klidné obytné ulice na páteřní trasu vyvolá rozsáhlé kácení a zřejmě i demolice a přesun fotbalového hřiště. Do stávajícího uličního profilu, který má v některých místech pouhých 7 metrů mezi ploty (navíc se značným výškovým rozdílem), není reálné umístit obousměrnou komunikaci pro provoz MHD, opatření pro cyklisty a alespoň jednostranný chodník o minimální normou požadované šířce (2,25 m). Má-li tato trasa sloužit jako páteřní spojení mezi starou a novou Borovinou (což po přerušení stávající trasy kolem Bopa musí), musí dojít k úpravám (rozšíření vozovky, doplní cykloopatření a chodníků, přechodů, křižovatek a napojení) na celém tahu, včetně křižovatky s ul. Koželužská.

Neuvedení takto zásadní vyvolané investice ve vyhodnocení záměru je nepřípustné, je to ukázkový příklad „salámové metody". Krom stavebních zásahů je třeba vyhodnotit i budoucí provoz, který zde lze předpokládat značný - bude to jediné možné spojení pro všechny druhy dopravy mezi starou a novou Borovinou, mimo jiné hlavní spojení celé nové Boroviny s jediným supermarketem k lokalitě. Ulice Fibichova přitom v hodnoceném dopravním modelu chybí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Imisní, jakož i hluková zátěž související s komunikací Fibichova je v dokumentaci hodnocena. Uvedené komunikaci se posudek věnuje a k problematice vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je ve vztahu k ulici Fibichova formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska.

VE 40f) Kolize s železniční tratí
Vyhodnotit kolize se všemi možnými variantami modernizace železniční tratě (zdvojkolejnění a napřímení oblouku na výjezdu z města), v současnosti nevhodná poloha zastávky ve směrovém oblouku
Vyhodnotit negativní ovlivnění provozu na železnici a systém VDV při výstavbě tunelu - výluky a s dm spojený nárůst přepravy IAD, srovnat s variantami, které nevyžadují stavbu tunelu pod trať a nové mimoúrovňové křížení se železnicí by bylo realizováno formou nadjezdu nad tratí, který lze na rozdíl od tunelu realizovat při minimální množství denních výluk.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dokumentace vyplývají následující skutečnosti:

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka

pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most.

V rámci kumulativních vlivů byla vzata v potaz případná elektrizace a zkapacitnění železniční trati č. 240 vedené ve stávajícím koridoru městem Třebíč. Železniční koridor a navrhovaná trasa obchvatu se kříží ve dvou místech (v oblasti Boroviny, kde bude obchvat veden tunelem a poté v Lorenzových sadech, jehož údolí překonává železnice mostním objektem). Dle vyjádření Správy železnic, státní organizace není v současné době v plánu investic Správy železnic zařazena žádná navazující stavba, která by vycházela ze schválené „Studie proveditelnosti tratí Zastávka u Brna – Třebíč/Křižanov – Jihlava/Znojmo“.

Detaily související s případnými výlukami apod , jdou nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 41) Vyjádření č.44

Podstata vyjádření:

Jsme vlastníky nemovitosti, evidované v katastru nemovitostí pod č. LV 4034 a LV 15497 – zastavěná plocha a nádvoří a součástí je podsklepená garáž. Podle dostupných informací má být určená k demolici, s čímž zásadně nesouhlasíme. Samo uvažované řešení dopravy ulicí Fibichova je velmi diskutabilní jak z hlediska dopravního, tak i bezpečnostního. Oblast tzv. Cihelny, kudy má vést tunel obchvatu sloužila jako skládka uhlí a poté jako skládka odpadu a nepotřebného materiálu.

Z uvedených důvodů by bylo vhodné, aby dokumentace byla doplněna o variantní řešení navrženého záměru. Jako řešení vidím porovnání tří variant dopravního řešení, včetně jejich posouzení z hlediska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Řešení majetkoprávních vztahů není náplní procesu EIA a musí být řešeno v rámci navazující projektové přípravy.

Ve vztahu k ulici Fibichova je formulováno odpovídající doporučení do návrhu závazného stanoviska.

Na problematiku starých ekologických zátěží dokumentace upozorňuje. V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu ke starým ekologickým zátěžím formulováno odpovídající doporučení.

Ve vztahu k uvedené připomínce týkající se variant lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 42) Vyjádření č.45

Podstata vyjádření:

VE 42a) Z čistě profesního hlediska bych se měl vyjádřit k Oznámení záměru zpracovanému v roce 2018 firmou EPPROJ s.r.o. Problematiku obchvatu města však považuji za natolik důležitou, že jsem se rozhodl vyjádřit i k ní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Náplní posudku je dokumentace EIA, která byla předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. K jiným dokumentům se posudek nevyjadřuje.

VE 42b) Fragmentace krajiny: v rámci záměru dochází k úplnému přerušení stávajícího pěšího spojení z ulice Bartuškova do Libušina údolí. Současně toto řešení znemožňuje obhospodařování celého prostoru, který má přístup pro techniku jen z dnešní ulice Koželužská. Dalším příkladem fragmentace krajiny je odříznutí zbytku Lorenzových sadů. Z výše uvedených důvodů zvolená varianta odporuje platné Politice krajiny ČR s výhledem do roku 2050.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není náplní posudku řešit vztah mezi ZÚR a jinými koncepčními materiály, což je náplní jiných procesů, nikoliv jednoho konkrétního záměru. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka realizovat řešení cyklodopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras a „Plánem udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 -.2027 – akční plán“ v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras.

Neexistuje stávající pěší spojení mezi ul. Bartuškovou a Libušiným údolím. Obsluha Libušina údolí a přístup techniky bude umožněn z ul. T. Bati. Obsluha Lorenzových sadů je zajištěna přístupovou komunikací z ulice Hrotovické, přístup od ul. Sportovní není stavbou dotčen.

VE 42c) Zvolená varianta má přebytek materiálu vyčíslený na 518 000 m^3. Dokumentace neřeší využití tohoto materiálu. Potíž spočívá v tom, že podobného materiálu je v regionu nadbytek, čehož důkazem je v dokumentaci zmíněný záměr „Realizace terénních úprav v k.ú. Pozáďky“ případně současný stav areálů skladujících podobné materiály. Dokumentace EIA předpokládá zpracování více než 300 000 m^3 v recyklačním zařízení na k.ú. Kožichovice při dočasném deponování přebytku v zařízeních na k.ú, Krahulov a Chlístov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika konečného řešení nakládání s přebytečným materiálem musí být aktualizována v rámci navazující projektové přípravy. V tomto smyslu je formulována odpovídající podmínka do návrhu závazného stanoviska.

VE 42d) Dokumentace EIA výslovně připouští významné ovlivnění hydrogeologických poměrů v úseku km 2,3 – 5,35. Pokles hladiny podzemní vody však může mít vliv i na další přežití trvalých porostů na plochách dotčených poklesem, kde může v důsledku sucha dojít k jejich odumírání kumulací se stresem z uvolnění porostního zápoje. Tento potenciální vliv dokumentace EIA vůbec neřeší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k ovlivnění zdrojů podzemní vody jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky.

Ve vztahu k uvedené připomínce lze uvést, že v citovaném úseku uvedené riziko nelze vyloučit. Připomínku lze považovat za relevantní, a proto do podmínky týkající se minimalizace vlivů na biodiverzitu je zapracován požadavek v místech případně předpokládaného rizika ovlivnění dřevin zejména v úseku km 2,30 – 5,35 nedostatkem podzemní vody již preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu a tyto návrhy zapracovat do projektu vegetačních úprav.

VE 42e) Větratelnost Terovského údolí. Konstatování, že vedení obchvatu sice zvýší koncentraci škodlivin v ovzduší tohoto rekreačního území, ale nebude vyšší než v běžném obytném území považuji za naprosté nepochopení funkce rekreačního zázemí města.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví k uvedenému uvádí: vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné. Nepatrné rozdíly celkové imisní expozice, dané v případě záměru obchvatu Třebíče imisním příspěvkem dopravy v hodnocených variantách, jsou hluboce pod citlivostí používaných vztahů expozice a účinku pro kvantitativní hodnocení rizika znečištění ovzduší jednotlivých škodlivin, odvozených statistickou meta-analýzou výsledků epidemiologických studií.

VE 43) Vyjádření č.46

Podstata vyjádření:

VE 43a) Je vznesen požadavek na výslovné posouzení variant minimalizujících demolice jako samostatné kritérium. Požaduji, aby dokumentace obsahovala jednoznačné, konkrétní a odborně ověřitelné zdůvodnění, proč nelze zvolit šetrnější řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí a msí být řešen v rámci navazující projektové přípravy.

VE 43b) Požadavek na závazné podmínky. Požaduji zejména tyto podmínky:

- provést na náklady investora pasportizaci okolních staveb v bezprostředním okolí tunelu/portálu
- zřídit geotechnický a geodetický monitoring s předem stanovenými mezními hodnotami, při jejichž překročení bude stavba omezena/zastavena a budou přijata nápravná opatření
- stanovit limity vibrací u obytných staveb, měření provádět průběžně a výsledky transparentně zveřejňovat dotčeným vlastníkům.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V relevantní podobě jsou vedené požadavky zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Avšak stanovovat jakékoliv konkrétní ve vyjádření požadované „mezní hodnoty“ nelze očekávat od procesu posuzování vlivů na životní prostředí, jehož smyslem je formulovat závazné podmínky, jejichž rozpracování a naplňování musí být součástí navazující projektové přípravy a konkretizovány na základě dalších provedených průzkumů. Limity vibrací nestanovuje dokumentace EIA, protože vyplývají z příslušné legislativy.

VE 43c) Vzhledem k rizikům historických zátěží požaduji před zahájením zemních provést cílené průzkumy v dotčeném prostoru a nastavit režim nakládání s výkopovou zeminou. Závazně stanovit postup, jak se bude postupovat při zjištění kontaminace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace specifikuje potenciální zásahy do lokalit staré ekologické zátěže. V návrhu závazného stanoviska je proto ve vztahu k uvedené připomínce formulována podmínka do podrobného inženýrskogeologického průzkumu zahrnout identifikované lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu stanovit postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod.

VE 43d) Požaduji stanovit závazné trasy staveništní dopravy, vyloučit průjezd těžké techniky rezidenčními ulicemi v bezprostředním okolí, stanovit časová omezení a technická opatření /čištění, omezení rychlosti atd. Požaduji, aby organizace stavby obsahovala i vyhodnocení dopadů staveništní dopravy a aby byla posouzena v „nejhorším realistickém scénáři“, nikoliv pouze obecně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Některé z požadavků, které jsou výše formulovány a které lze na úrovni procesu EIA považovat za relevantní, jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 44) Vyjádření č.47

Podstata vyjádření:

Je vyjádřen souhlas s navrhovaným řešením obchvatu tak, jak je navržen. Zásadně nesouhlasím s navrhovaným řešením pana Baráka a Dětí Země.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k obsahu vyjádření se strany posudku bez komentáře. Jedná se o vyjádření podporující záměr. Jiné varianty posudku nepřísluší komentovat.

VE 45) Vyjádření č.48

Podstata vyjádření:

Dokumentace vůbec neřeší stav na křižovatce ulic Rafaelova x Míčova a Rafaelova x Samešova. Vybudováním obchvatu zcela jistě dojde k nárůstu dopravy a větším dopravním komplikacím.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá například z porovnání přílohy č.1 (stávající stav) a přílohy č.2 (stav s obchvatem) se doprava na komunikaci Rafaelova nemění.

VE 46) Vyjádření č.49

Podstata vyjádření:

VE 46a) Většina dokumentace předložené v rámci EIA není aktuální s ohledem na relativně novou lokalitu v blízkosti plánovaného obchvatu – lokalitu Za poliklinikou. S rodinou bydlíme v rodinném domě v této lokalitě. Není pro nás dost možné posoudit vliv obchvatu na nás.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lokalita „Za poliklinikou“ je v hlukové i rozptylové studii reprezentována výpočtovým bodem č.25.

VE 46b) Dokumentace hodnotí hluk pouze pro posuzované řešení. Bez variantního posouzení nelze objektivně posoudit, zda zvolené řešení není zbytečně zatěžující. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví vychází z posuzované trasy a neporovnává zdravotní dopady variant.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce týkající se variant lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 47) Vyjádření č.50

Podstata vyjádření:

VE 47a) S dnes prosazovaným obchvatem, který ve skutečnosti ani opravdovým obchvatem není, nesouhlasím. Jako člověk, který má rád přírodu, se na to dívám spíš z pohledu milovníka přírody, než z pohledu zpohodlnělého uživatele auta. Nelíbí se mi, že prosazované řešení se nevyhne Terovskému údolí a čtvrti Borovina. Z tohoto úhlu pohledu už je pro mě přijatelnější tzv. kompromisní varianta velkého obchvatu, o kterém se také mluví. Městským úřadem v Třebíči prosazované řešení se mi nelíbí tím spíš, že v roce 1998 tehdejší zastupitelstvo schválilo jinou kompromisní variantu, která byla i zanesena do územního plánu a dle mých informací se vyhnula Terovskému údolí i Koželužské ulici. Je zásadní chybou, že dnes se o této variantě vůbec nemluví. V článku v třebíčském Zpravodaji se píše, že městem projede o 7000 aut méně.

Předpokládám, že je tím myšlen počet aut, která jedou po průtahu. Mimochodem po průtahu, který je v Třebíči jizvou, jejímž důsledkem bylo nenávratné zničení části historické Třebíče a narušení přirozených spojnic ve městě. (Navíc nadjezd u nemocnice s pravoúhlými zatáčkami není podle mého názoru technicky dobře vyřešen a doporučoval bych velmi zvážit, zda by dodatečná oprava byla možná.)

Předpokládám, že statistika se 7000 auty se týká běžného všedního dne a jen průjezdu Bráfovou ulicí. Celkový počet aut za den ale nemá tu správnou vypovídací hodnotu.

V koncepcích obhajujících obchvat se řeší zvyšující počet aut, ale zřejmě už se asi moc neřeší, z jakých důvodů se počet aut zvyšuje a kolik je aut v Třebíči vzhledem k počtu obyvatel nebo počtu rodin. Je snaha budovat všude možně v Třebíči parkoviště nebo odstavné plochy pro auta, ale už se zřejmě neřeší, jak a proč jsou využívána.

Chápu, že může být nutné, aby ve vesnicích měla rodina víc aut, pokud její členové pracují na různých místech mimo trvalé bydliště. Nepokládám ale za nutné, aby víc aut měla rodina v Třebíči, pokud pracující z této rodiny v Třebíči také pracují. Tím spíš, že v Třebíči funguje městská autobusová doprava. Člověk bydlící a pracující v Třebíči tedy podle mého názoru jezdit do práce autem nemusí. A ježdění autem do práce a z práce (s jedním člověkem v autě) je pravděpodobně jedním z hlavních důvodů občasného ucpání průtahu.

Nechápu to zpohodlnění či lenost pravděpodobně nemálo obyvatel Třebíče, kteří nemohou jít 0,5 km do práce pěšky, nebo nemohou alespoň použít MHD, ale musí jet

autem. Já jsem pracoval 11 let ve čtvrti Borovina, což je od mého domova skoro 4 km a těch 11 let jsem opravdu denně tam i zpět chodil nebo běhal pěšky (a možná i proto mohu ve svých téměř 70 letech stále pracovat na plný úvazek). MHD jsem nepoužil snad 20 nebo 30 let (a i tehdy to bylo výjimečně). Neexistuje, abych jel na Polikliniku autem nebo MHD...

Abych si vzal auto na velký nákup? Neexistuje. (Naposled před několika dny jsem nesl z obchodu přes 700 m ve dvou rukách velký nákup o celkové váze 36 kg. Jistě to nemůže dělat každý a je to takové extrémní "blbnutí". Ale možná i toto koresponduje s mým biologickým věkem... Nikdo není tak moc vytížený (snad s výjimkou matek samoživitelek s malými dětmi), aby nemohl jít pro nákup dvakrát (důchodci třeba pětkrát).) Vím, byl jsem teď možná zbytečně osobní. Ale chci tím na příkladu nebo jinými slovy říct, že zahlcení centra města je i o způsobu života, ne o počtu obyvatel Třebíče. Můžete mi říct, že jsem starý nebo že jsem zaspal dobu a možná budete mít pravdu. Ale já si nejsem jistý, zda lenost rovná se pokrok.

Podle mého názoru je koncepční chyba, že supermarkety jsou i uvnitř města. Kdyby byly mimo město a byly dostupné po vnějším okruhu (když už nemálo lidí má tu potřebu jezdit pro nákupy autem), centrum města by bylo jistě dopravně odlehčené. Dopravu ve městě bych omezil dopravními značkami. Nepouštěl bych do centra auta typicky s jedním řidičem jedoucím pár set metrů do práce nebo pro nákup.

Dnes prosazovaný obchvat ve skutečnosti obchvatem není, protože prochází městem. Byla by to další jizva v Třebíči. Zastánci této verze "obchvatu" by se ale mohli vyhnout tomu do jisté míry posměšnému označení průchvat, kdyby tento "obchvat" nazvali pravým jménem. Tedy např. jihozápadní městský okruh. Protože o nic jiného než o městský okruh podle mého názoru opravdu nejde. Nazývat městský okruh (vede po okraji města) obchvatem (vede úplně mimo město) je samozřejmě podvod v použití slova s jiným významem (jako kdybychom chodník nazývali silnicí). Důvod a důsledky takového neférového přístupu a neférového pojmenování raději nechci domýšlet.
Co bych tedy navrhoval? Vrátit se k návrhu z roku 1998. Byť i tato varianta je možná spíš městským okruhem (detaily neznám), ale alespoň je šetrnější k přírodě. Protože se vyhýbala Terovskému údolí i Koželužské ulici, musela být lepší, než ta dnes prosazovaná varianta a prosím o uvedení zásadního důvodu, proč se o této variantě dnes nejedná. Dále bych doporučoval omezit dopravu v centru výše naznačeným způsobem (dopravní značení, pěší zóny, zóny bez aut, vše i za cenu zrušení některých supermarketů ve městě a jejich odstěhování za město).
Dále: Preferovat zdravý způsob života a pohyb s pohonem vlastních nohou před leností, zpohodlněním a zbytečným ježděním přes centrum obyvateli Třebíče, kteří mohou chodit pěšky, jet na kole, nebo použít MHD. Možná by se pak ukázalo, že další průtah vlastně není potřeba a že řešením je mimo zástavbu vedoucí vnější městský okruh sloužící i jako obchvat a zajišťující dostupnost k supermarketům. Neudělejme obdobnou chybu, jaká se udělala s průtahem. Než špatný další průtah nebo průchvat nebo obchvat, tak raději žádný. V každém případě pokládám za nutné před jakoukoliv verzí okruhu či obchvatu udělat pořádnou časovou a důvodovou analýzu využití přetěžovaných ulic s využitím výše uvedených myšlenek (předpokládám, že taková analýza neexistuje). Děkuji za pochopení, za reakci i za Váš čas. Snad tato obsáhlá připomínka bude námětem nejen k zamyšlení...

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se spíše o názor vyjadřovatele v souvislosti s obecným využíváním automobilů ve městě, který však není nijak uchopitelný ve vztahu k posuzované dokumentaci a vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. K posuzované trase lze pouze uvést, že do procesu EIA bylo předloženo řešení, které je v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje Vysočina.

VE 48) Vyjádření č.51

Podstata vyjádření:

VE 48a) Nedostatečné posouzení alternativních variant vedení obchvatu s menším dopadem na kvalitu života obyvatel.

Nesouhlasím s tím, že dokumentace EIA dostatečně a objektivně posoudila možné varianty vedení obchvatu I/23. Z textu dokumentace vyplývá, že současná tzv. endogenní varianta byla fakticky stabilizována již kolem roku 2004 a následně postupně převzata do zásad územního rozvoje a územních plánů dotčených obcí. Dokumentace EIA tak podle mého názoru nepůsobí jako skutečně otevřené posouzení různých možných řešení, ale spíše jako potvrzení dlouhodobě preferované varianty. Za nedostatečné považuji zejména zdůvodnění odmítnutí exogenní varianty. Dokumentace uvádí jako hlavní důvody nesouhlas okolních obcí, vyšší investiční náklady, delší trasu a nižší dopravní účinnost z pohledu vnitroměstských vztahů. Současně však není dostatečně vysvětleno, proč je za přijatelné považováno vedení kapacitní komunikace v bezprostřední blízkosti rozvíjejících se obytných oblastí Třebíče a proč byly dopady na kvalitu života obyvatel vyhodnoceny jako méně významné než ekonomické či technické parametry stavby.

Od prvních studií a posouzení navíc uplynulo více než 20 let a charakter města Třebíče se mezitím výrazně změnil. Došlo k rozvoji nových rezidenčních lokalit, změně využití území i nárůstu počtu obyvatel v oblastech, které mají být nově zasaženy dopravní stavbou. Vznikla zde občanská vybavenost a veřejný prostor sloužící rodinám, dětem a dalším obyvatelům města. Domnívám se proto, že závěry původních studií již nemusí odpovídat současné situaci ani budoucímu rozvoji města.

Požaduji doplnění dokumentace EIA o nové a aktuální variantní posouzení vedení obchvatu, včetně reálného porovnání variant z hlediska dopadů na obyvatelstvo, kvalitu života, urbanistický rozvoj města a veřejné zdraví. Současně požaduji, aby byly varianty posouzeny na základě aktuálního stavu území a současné intenzity obytného využití dotčených lokalit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 48b) Hluková studie nezohledňuje nově obydlené domy v ulici Tomáše Bati a další nové obytné oblasti v blízkosti stavby.

Hluková studie podle dostupných podkladů nezohledňuje aktuální stav obytné zástavby v dotčeném území, zejména nově obydlené domy v ulici Tomáše Bati, které jsou využívány k trvalému bydlení od roku 2023, ani další nově vzniklou rezidenční zástavbu v bezprostřední blízkosti plánované trasy (stav k roku 2026). Tyto objekty již

plní funkci chráněných venkovních prostor staveb, a proto měly být zahrnuty do hodnocení hlukové zátěže.

Zástavba v ulici Tomáše Bati se navíc nachází v přímé vizuální i prostorové vazbě na plánovanou komunikaci, kdy z některých míst je na trasu přímý výhled, což může přispívat k intenzivnějšímu vnímání hluku a omezenému přirozenému útlumu. Lokalita se zároveň nachází v údolním terénu, který může podporovat odraz a kumulaci hlukových vln, a tím vést k vyšší reálné hlukové zátěži, než jakou předpokládají modelové výpočty.

Dalším podstatným faktorem je skutečnost, že v této části nejsou navržena žádná odpovídající protihluková opatření, přestože se jedná o obytné území, které je na hluk z okolních zdrojů citlivé. Vnímání hluku je zde navíc ovlivněno i směrováním větru, kdy dochází k přenosu hlukové zátěže z širšího městského prostředí, což se projevuje například slyšitelností městských akcí při příznivých podmínkách. To dále dokládá, že lokalita je na šíření hluku výrazně citlivá a vyžaduje podrobnější a aktuální vyhodnocení, než jaké poskytuje předložená studie.

Obr. 1 - vyznačení údolního charakteru v oblasti Libušina údolí - podporuje šíření hluku a emisí

Z uvedených důvodů požaduji aktualizaci hlukové studie tak, aby zahrnovala:

- veškerou aktuálně existující obytnou zástavbu v ulici Tomáše Bati a dalších dotčených lokalitách,
- nově vznikající a rozestavěné obytné soubory v oblasti Boroviny, Horka-Domky a navazujících rozvojových území,
- a rovněž zástavbu, u níž lze důvodně předpokládat její obydlení v době realizace a uvedení stavby do provozu.

Současně požaduji podrobnější vyhodnocení potřeby konkrétních protihlukových opatření ve vztahu k těmto lokalitám.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není smyslem hlukového posouzení hodnotit každý hygienicky významný objekt. Vždy je vybrán modelový bod reprezentující dané území; další informace potom poskytují grafické výstupy hlukové studie.

Každopádně tak jako u jiných liniových staveb je i v uvedeném případě formulována podmínka na aktualizaci hlukové studie (a případně i návrhu protihlukových opatření) včetně monitoringu hluku v rámci navazující projektové přípravy záměru.

VE 48c) Rozptylová studie nezohledňuje nově obydlené domy v ulici Tomáše Bati a další nové obytné oblasti v blízkosti stavby.
Rozptylová studie znečištění ovzduší vychází z předpokladu, že příspěvky emisí z plánované stavby jsou ve všech výpočtových horizontech (2030 a 2050) nízké a pod úrovní imisních limitů, přičemž celkový vliv záměru je hodnocen jako méně významný až přijatelný bez významných negativních dopadů. Tento závěr je však založen především na modelových výpočtech a agregovaných datech, které dostatečně nereflektují reálnou situaci v konkrétně dotčeném území, zejména v oblasti ulice Tomáše Bati.

Dokumentace sama uvádí, že dominantní vliv na imisní situaci má tzv. pozaďové znečištění, které je z velké části tvořeno širší dopravní zátěží mimo modelovanou silniční síť. Tím je fakticky relativizován samotný příspěvek posuzovaného záměru, aniž by byl dostatečně vyhodnocen jeho dopad v bezprostředním okolí nově vzniklé obytné zástavby. Tento přístup může vést k podhodnocení skutečné zátěže v místech, kde se emise kumulují v těsné blízkosti obytných objektů.

Zásadní nedostatek spočívá také v tom, že rozptylová studie nepracuje s plnou aktuální strukturou obytné zástavby v dotčeném území, zejména v ulici Tomáše Bati, kde již existují trvale obývané objekty. Tyto stavby jsou přitom přímo exponovány plánované dopravní trase a měly být zahrnuty jako relevantní referenční body pro posouzení imisní zátěže.

Dalším problematickým aspektem je skutečnost, že modelové hodnocení pracuje s obecnými klimatickými a emisními předpoklady, které nemusí dostatečně zachytit lokální podmínky údolní polohy této části Třebíče (viz. Obr. 1). Omezené proudění vzduchu a specifická konfigurace terénu mohou vést k horší disperzi škodlivin a jejich delšímu setrvání v nižších vrstvách atmosféry v prostoru obytné zástavby, což může znamenat vyšší reálnou zátěž, než jakou uvádí model.

Přestože dokumentace konstatuje, že nárůst znečištění z provozu je ve všech výpočtových horizontech nižší než 1 % imisního limitu a že nejsou překročeny limity na žádném z nejbližších obytných objektů, toto hodnocení je založeno na prahových hodnotách, které nemusí dostatečně odrážet kumulativní a lokální dlouhodobé působení zátěže v již existujících obytných lokalitách.

Celkově tak lze konstatovat, že závěr o „přijatelnosti bez významných negativních vlivů“ je založen na silně agregovaném modelovém přístupu, který dostatečně nezohledňuje aktuální stav osídlení v bezprostřední blízkosti plánované stavby ani specifické podmínky lokality ulice Tomáše Bati.

Požaduji přepracování rozptylové studie tak, aby reflektovala nejen současný stav obytné zástavby, ale i pokračující rezidenční rozvoj v oblasti Boroviny, Horka-Domky a

dalších navazujících lokalitách, které budou pravděpodobně obydleny v době dokončení a provozu záměru.

Současně požaduji podrobnější vyhodnocení lokálních podmínek šíření emisí v údolní poloze dotčeného území a kumulativních dopadů na nově rozvíjené obytné oblasti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je znázorněno v tabulce č. 3 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné.

Navíc zde lze předpokládat významnou nejistotu ve smyslu podhodnocení skutečné úrovně expozice obyvatel při výpočtu imisního příspěvku v území ohraničeném souvislou zástavbou, kterou nelze na rozdíl od hluku jednoduše ověřit a kvantifikovat měřením.

Nepatrné rozdíly celkové imisní expozice, dané v případě záměru obchvatu Třebíče imisním příspěvkem dopravy v hodnocených variantách, jsou hluboce pod citlivostí používaných vztahů expozice a účinku pro kvantitativní hodnocení rizika znečištění ovzduší jednotlivých škodlivin, odvozených statistickou meta-analýzou výsledků epidemiologických studií.

Jak je uvedeno na str. 31 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, kvantifikace zdravotních rizik pro nízkou úroveň expozice danou vypočteným příspěvkem z hodnocené dopravy proto nemůže poskytnout validní a prokazatelné výsledky, neboť jsou vysoce převýšeny nejistotou metod hodnocení i výchozích podkladů.

Obsahem hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší bylo proto především současné imisní pozadí města Třebíč dle údajů ČHMÚ a zákonem stanovená úroveň ochrany zdraví, daná platnými imisními limity.

Výpočet byl sice provedený i pro průměrný imisní příspěvek ve 47 výpočtových bodech rozptylové studie, umístěných u nejbližší a nejvíce ovlivněné obytné zástavby, který byl vztažený na vědomě nadhodnocený počet 7 000 obyvatel zástavby v širším okolí současné a budoucí trasy komunikace.

Kromě toho lze uvést, že SYMOS'97 je gaussovský rozptylový model uvedený v české legislativě (Vyhláška č. 330/2012 Sb.) jako jeden z referenčních modelů pro hodnocení kvality ovzduší. Jedná se tedy o jeden z referenčních modelů pro zpracování rozptylových studií podle § 11 odst. 9 zákona.

SYMOS'97 používá údaje o terénu, které je možno získat nejsnadněji prostřednictvím exportu dat z prostředí GIS. Metodika SYMOS'97 „zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou“. Topograficky posuzovaná lokalita není vysokohorský terén s výraznými úzkými údolími, kde by recirkulační proudění bylo dominantním jevem; jde o mírně zvlněný terén, pro který je použití gaussovského modelu SYMOS'97 s korekcemi na vertikální členitost terénu metodicky adekvátní.

Každopádně tak jako u jiných liniových staveb je i v uvedeném případě formulována podmínka na aktualizaci rozptylové studie v rámci navazující projektové přípravy záměru.

VE 48d) Negativní dopad stavby na Libušino údolí .
Libušino údolí představuje významnou přírodně-rekreační lokalitu v bezprostřední blízkosti zástavby Třebíče, která je využívána pro každodenní pohyb, rekreaci a kontakt obyvatel s přírodou. Tato funkce je založena na zachovalosti území, jeho biologické rozmanitosti a relativně nízké míře rušení. Dokumentace EIA sama potvrzuje, že realizace záměru povede k zásahu do širokého spektra biotopů a živočišných druhů, včetně těch vázaných na mokřady, lesní porosty, křoviny i suché trávníky. Zásahy nejsou omezeny pouze na okrajové nebo již silně degradované části území, ale zahrnují i kvalitnější a ekologicky hodnotnější lokality, včetně mokřadu u Spojovací ulice a fragmentů skalních stepí v Libušině údolí.

Z hlediska fauny EIA výslovně uvádí likvidaci nebo zásadní narušení biotopů řady zvláště chráněných druhů, včetně obojživelníků (např. rosnička zelená), plazů a desítek druhů ptáků a bezobratlých. U části těchto druhů je přiznán přímý zásah do rozmnožišť, zimovišť nebo potravních stanovišť. Přestože je vliv v dokumentaci formálně hodnocen jako „mírně negativní“ nebo „únosný“, tento závěr je podmíněn rozsáhlými kompenzačními a zmírňujícími opatřeními, jejichž účinnost je nejistá a časově odložená.

Zásadním problémem je, že dojde k trvalé změně charakteru území - z kompaktního přírodního a rekreačního prostoru se stane území fragmentované liniovou dopravní stavbou s trvalým provozem. To znamená nejen přímou ztrátu části biotopů, ale také dlouhodobé zvýšení hlukového, světelného a provozního rušení, které EIA sama připouští zejména v blízkosti Libušina a navazujících údolí.

Současně dokumentace uvádí riziko sekundární degradace prostředí, zejména ruderalizaci a šíření invazních druhů, což může vést k postupnému zhoršování kvality zbylých přírodních částí údolí i mimo samotný zábor stavby.

Celkově tak nelze považovat dopad za lokální a omezený pouze na trasu záměru. Jedná se o zásah, který snižuje ekologickou i rekreační hodnotu Libušina údolí jako celku, a tím oslabuje jeho funkci jako jednoho z klíčových přírodních prostorů pro obyvatele Třebíče.

Požaduji podrobnější vyhodnocení dlouhodobých dopadů záměru na rekreační a ekologickou funkci Libušina údolí, včetně posouzení kumulativních vlivů fragmentace území, hluku, světelného rušení a degradace biotopů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je třeba konstatovat, že vlivy záměru na přírodní složky lze označit za významné a akceptovatelné pouze za předpokladu respektování řady doporučení a podmínek, jak v samotném dotčeném území, tak i realizací řady dalších opatření, která lze považovat za opatření kompenzační ve vztahu k dopadům záměru na definované přírodní složky.

Dokumentace ve vztahu k vlivům na biologickou rozmanitost definuje řadu doporučení, která lze považovat za minimum pro akceptovatelnost vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na biodiverzitu, a která jsou dále posudkem rozpracována i s ohledem na obsah obdržených vyjádření. Lze vyvodit závěr, že při respektování uvedených podmínek formulovaných do návrhu závazného stanoviska by mohl být záměr doporučen k realizaci i z pohledu orgánů ochrany přírody.

VE 48e) Riziko vzniku kongescí a snížení kapacity dopravní sítě v oblasti Libušina údolí a Boroviny v důsledku nevhodně koncipovaného napojení obchvatu na intravilán

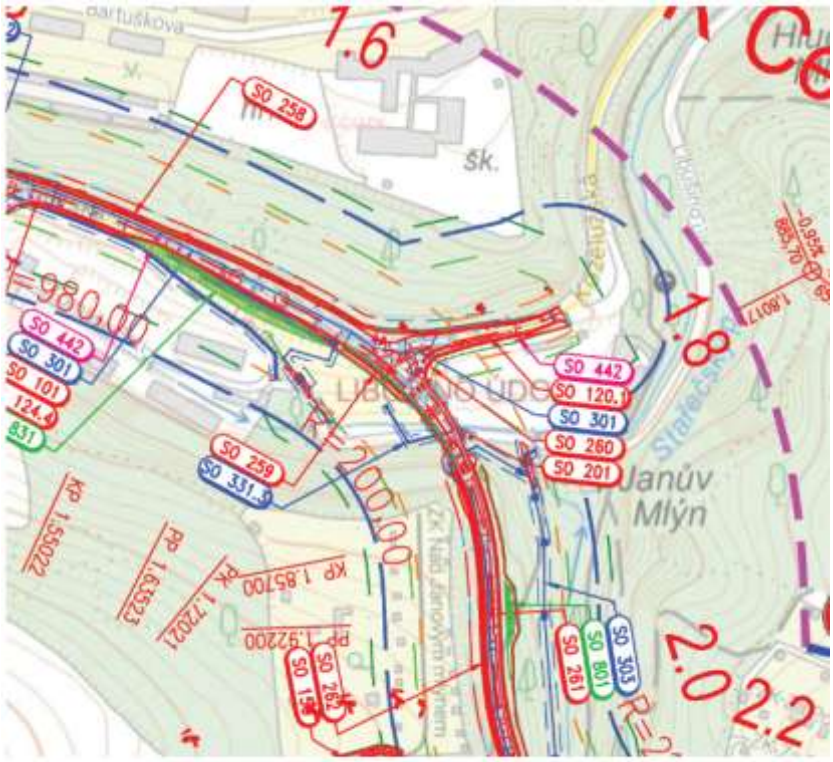
města

Navržené napojení obchvatu v prostoru Libušina údolí představuje významný bod konvergence tranzitní a městské dopravy. Dochází zde ke střetu dvou odlišných dopravních funkcí - plynulého průtahu (obchvat) a lokální obslužné dopravy směřující do centra města.

Z tohoto důvodu lze očekávat:

- Snížení plynulosti dopravy v místě napojení, kde bude docházet ke křížení a přestupování dopravních proudů (vjezd/ výjezd z obchvatu + místní doprava).
- Vznik kongescí v dopravních špičkách, kdy kapacita křižovatkového uzlu nemusí odpovídat kumulované intenzitě dopravy.
- Zpětné ovlivnění přilehlých komunikací, zejména směrem na Borovinu, kde může docházet k „zahušťování“ provozu a sekundárním kolonám.
- Kumulativní efekt dopravy, kdy obchvat neodděluje tranzitní dopravu od městské, ale naopak ji v tomto bodě soustřeďuje.

Důsledkem je nejen snížení dopravní propustnosti, ale i sekundární dopady na obyvatelstvo v Borovině (hluk, emise, zhoršení pohybu v dopravní špičce).



Obr. 2 - detail křižovatky v Libušině údolí (zdroj: Situace širších vztahů EIA)

Požaduji doplnění dopravního modelu a kapacitního posouzení napojení obchvatu v oblasti Libušina údolí a Boroviny, včetně vyhodnocení rizika vzniku kongescí a sekundárních kolon v navazující městské síti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na základě vyžádané doplňující informace podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění oznamovatel prostřednictvím zpracovatelů DIP doplnil, že kapacitní posouzení křižovatek se provádí dle TP 188.

Pro potřeby zpracování Konceptu DSP ze kterého vychází technický podklad pro EIA zpracovatelé DIP připravili odbočující proudy vozidel na vybraných křižovatkách, včetně křižovatky uvedené na obrázku. Následně byly projektantem (SHB) použity právě na kapacitní posudky vybraných křižovatek a následný návrh tvaru křižovatek. Navržené stykové křižovatky včetně řadících pruhů, budou schopny dopravní zátěž přenést.

VE 48g) Nedostatečné řešení návaznosti obchvatu Třebíče na navazující úsek obchvatu Okříšek a neřešené kumulace dopravní zátěže v mezilehlém úseku.
V předložené dokumentaci EIA není dostatečně řešena funkční návaznost plánovaného obchvatu Třebíče (I/23) na připravovaný obchvat Okříšek, zejména z hlediska kontinuity dopravního proudu a kapacitní plynulosti celé trasy.
Mezi těmito dvěma stavbami se nachází úsek, který zůstává v převážně stávajícím parametru (jednopruhové uspořádání), bez adekvátního kapacitního posílení. Tím dochází k vytvoření tzv. „dopravního hrdla“, které zásadně omezuje efekt obou obchvatových staveb jako celistvého systému.

Takto navržené řešení může vést k:
- přesunu kongescí (kolon) z nových obchvatových úseků do mezilehlého nekapacitního úseku,
- degradaci účinku investice do obchvatů, kdy nedojde ke skutečnému odvedení tranzitní dopravy mimo intravilány,
- zvýšení dynamického brzdění a rozjezdů vozidel, což má negativní dopady na emise, hluk i bezpečnost provozu,
- nerovnoměrnému zatížení komunikace I/23 s rizikem tvorby sekundárních kolon v navazujících sídelních celcích.

Z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí i dopravní účelnosti se jedná o nedostatek koncepčního řešení v rámci širší dopravní osy, kdy jednotlivé stavby nejsou posuzovány jako funkčně propojený celek. Tím může být zkreslen očekávaný přínos záměru pro odvedení tranzitní dopravy a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčeném území.
Požaduji doplnění dokumentace o komplexní posouzení návaznosti obchvatu Třebíče na obchvat Okříšek jako funkčně propojeného dopravního systému, včetně vyhodnocení kumulativních dopadů v mezilehlém úseku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na základě vyžádané doplňující informace podle §9 odst.(4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění oznamovatel sdělil, že podkladem pro DIP použitý v rámci zpracování EIA byl dokument „I/23 Třebíč, obchvat - DSP; Tahový dopravní model přeložky silnice I/23“ (12/2024), který zohledňuje právě navazující úseky a jejich plánované úpravy. V dokumentaci EIA tedy jsou vyhodnoceny všechny relevantní kumulativní vlivy a stejně tak je ve výhledu posouzena přeložená silnice I/23 v parametrech dvoupruhové komunikace nejen na obchvatu Třebíče, ale i v navazujících úsecích. Obchvat Okříšek je zahrnut, viz ilustrační obrázek dále.

VE 48h) Nedostatečné vyhodnocení vlivů záměru na veřejnou hromadnou dopravu (MHD) a sociální dostupnost dopravy v dotčených částech města Třebíče.
Předložená dokumentace EIA neobsahuje dostatečné vyhodnocení dopadů navrhované stavby na systém veřejné hromadné dopravy (MHD) ani na dostupnost dopravy pro obyvatele dotčených částí města, zejména Boroviny.

Realizací záměru dochází k zásadní prostorové fragmentaci území a k vytvoření nových dopravních bariér, které mohou vést k faktickému „odříznutí“ části obytných území od stávajících pěších, obslužných a dopravních vazeb. Toto riziko se týká především Boroviny, kde návrh komunikace vytváří výrazný liniový prvek s omezenou průchodností území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení na veřejnou hromadnou dopravu je nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Tato problematika v případě realizace záměru je otázkou na provozovatele MHD v Třebíči; lze předpokládat, že při schvalovacím procesu v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje byla případná změna koncepce MHD v souvislosti s posuzovaným záměrem řešena.

VE 48i) Riziko nedostatečného odvedení tranzitní dopravy na obchvat z důvodu jeho nízké atraktivity a tím zachování zátěže na stávající městské komunikační síti (zejména Bráfova ulice).

Navržené řešení neprokazuje dostatečnou dopravní atraktivitu obchvatu ve vztahu k očekávané tranzitní dopravě. Vzhledem k jeho trasování, délce, rychlostním parametrům a celkové cestovní době lze důvodně předpokládat, že část řidičů nadále upřednostní stávající průjezd městem, pokud bude vnímaný jako časově srovnatelný nebo výhodnější.

Tento stav může vést k tzv. „rozdělení dopravního proudu“ (traffic diversion instability), kdy obchvat nepřebírá dominantní část tranzitní dopravy, ale funguje pouze jako alternativní trasa. V důsledku toho nedojde k očekávanému odlehčení Bráfovy ulice, kde může nadále docházet k tvorbě kolon a kumulaci dopravní zátěže.

Zároveň existuje riziko indukovaného chování řidičů, kdy při předpokladu uvolnění původní trasy může část dopravy zůstávat na stávající síti, čímž se efekt obchvatu dále snižuje. V dokumentaci EIA není dostatečně prokázáno, že nový obchvat bude v reálných dopravních podmínkách preferovanou trasou pro relevantní podíl tranzitní dopravy.

Požaduji doplnění dokumentace o podrobnější analýzu reálného chování tranzitní dopravy a skutečné atraktivity obchvatu v porovnání se stávající trasou průjezdu městem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou připomínku nepřísluší hodnotit procesu EIA. Ten vyhodnocuje velikost a významnost vlivu záměru, který byl do procesu EIA předložen. Lze předpokládat, že uvedené aspekty byly zohledněny v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje kraje Vysočina, kdy byl vymezen koridor pro posuzovaný záměr. Pro posuzovaný záměr byl využit model dopravy doložený v příloze posuzované dokumentace. K tomuto modelu lze dále odkázat na Přílohu 1 předkládaného posudku.

VE 48j) Omezení dalšího rozvoje obytné a smíšené městské struktury v oblasti ulice Tomáše Bati a souvisejícího území Boroviny a zhoršení kvality života místních obyvatel.
Navrhovaný záměr má potenciál negativně ovlivnit další rozvoj území Boroviny, které tvoří kombinace obytné zástavby a významných veřejných a vzdělávacích funkcí. V bezprostředně dotčeném území se nachází zejména Dům dětí a mládeže (DDM), venkovní dětské hřiště a anglická mateřská škola, spolu s další občanskou vybaveností. Tyto prvky představují klíčovou infrastrukturu pro každodenní život obyvatel a významně přispívají k sociální a komunitní funkci lokality.
Realizace záměru může vést ke snížení atraktivity území pro bydlení i veřejné využití v důsledku zvýšené dopravní zátěže, hlukové a imisní expozice a zásahu do urbanistické struktury. Tím dochází k oslabení podmínek pro přirozený rozvoj obytné funkce i navazujících veřejných a volnočasových aktivit, které v současnosti tvoří základ funkční a sociální stability této části města.
V širším kontextu je rozvoj Boroviny dlouhodobě spojen s posilováním její živé obytné a komunitní funkce. Realizace záměru může tento trend oslabit a vést k postupnému snížení vitality území jako aktivní městské čtvrti.
To je v rozporu s deklarovanou dlouhodobou vizí této lokality, která je veřejně komunikována heslem: „Borovina živá dodnes."
Požaduji doplnění dokumentace o vyhodnocení vlivu záměru na další urbanistický a komunitní rozvoj oblasti Boroviny, včetně dopadů

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená připomínka směřuje k problematice územního plánu a rozvojových koncepcí města. Tudíž nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí posuzovaného záměru.

VE 48k) Nadměrná zátěž obyvatel v okolí stavby během realizace záměru, zejména zvýšený hluk, prašnost, vibrace a dopravní omezení.
Navržená doba výstavby v délce cca 4 let představuje dlouhodobý, kontinuální zásah do životního prostředí obyvatel dotčených lokalit. Z hlediska kumulace vlivů (hluk, prašnost, vibrace, emisní zátěž a zásahy do dopravní obslužnosti) jde o významně nadlimitní a dlouhodobě působící zátěž, jejíž intenzita a délka trvání zásadně překračuje rámec běžně akceptovatelných dočasných stavebních vlivů v intravilánu.
Dokumentace EIA sice formálně pracuje s časovým rozsahem stavebních prací 7:00-21:00 (resp. 7:00-19:00 jako jádro činností), nicméně tento režim fakticky znamená každodenní expozici obyvatel zvýšeným hlukovým a souvisejícím imisním vlivům po

dobu mnoha let. Takto nastavený rozsah nelze považovat za marginální či krátkodobý vliv, ale naopak za strukturální zásah do obytného prostředí s dlouhodobým kumulativním efektem.
Z akustické části dokumentace přitom vyplývá, že u části stavebních mechanismů dochází k překračování hygienických limitů hluku (zejména při nasazení těžké techniky a logistice stavby). Navržená opatření jsou převážně organizační povahy (omezení pracovní doby, vypínání motorů, informování obyvatel), aniž by byla prokázána jejich reálná schopnost zajistit soulad se zákonnými limity v praxi. Jedná se tedy o opatření, která neeliminují zdroj ani intenzitu zátěže, ale pouze formálně regulují její průběh.
Zásadní nedostatek dokumentace spočívá v tom, že nepřezkoumává dostatečně variantní řešení z hlediska minimalizace zásahu do obytné zástavby, a to jak ve vztahu k trase, tak k organizaci výstavby. Pokud existuje technicky či prostorově realizovatelná varianta s nižší zátěží obyvatel, nebylo v dokumentaci EIA prokazatelně doloženo, že byla vyhodnocena v rozsahu odpovídajícím požadavkům na posouzení variant podle zásad procesu EIA (tj. reálné porovnání environmentálních dopadů, nikoliv pouze popis jedné preferované varianty).
Současně je problematické, že dokumentace implicitně přenáší část dopadů na obyvatelstvo (např. informovanost, omezení větrání, adaptace na hluk) jako nástroj mitigace. Takový přístup fakticky přesouvá odpovědnost za eliminaci dopadů z původce záměru na dotčenou populaci, což je z hlediska principů ochrany veřejného zdraví a preventivní funkce EIA nepřijatelné.
Z výše uvedeného vyplývá, že závěry dokumentace v části hodnocení vlivů výstavby neprokazují dostatečně, že záměr je z hlediska ochrany obyvatelstva optimalizován, ani že navržená opatření jsou schopna zajistit dodržení zákonných limitů v reálných podmínkách výstavby. Proces EIA tak v této části nevykazuje dostatečnou míru úplnosti a přezkoumatelnosti, zejména ve vztahu k variantnímu řešení a kumulativnímu působení vlivů.

Požaduji doplnění dokumentace o podrobnější a přezkoumatelné vyhodnocení kumulativních vlivů výstavby na obyvatelstvo, včetně variantních opatření minimalizujících zásah do obytného prostředí a doložení reálné účinnosti navržených mitigací.

<u>Stanovisko zpracovatele posudku:</u>

Podrobné vyhodnocení etapy výstavby z hlediska vlivů na ovzduší nelze očekávat od procesu EIA, není-li znám zhotovitel stavby a jeho Zásady organizace výstavby. Právě proto nastavuje proces EIA závazné podmínky, které musí být respektovány i v etapě výstavby zhotovitelem stavby. Záměr nepochybně bude v etapě výstavby ovlivňovat dopravy v rámci města. Pro etapu výstavby je v návrhu závazného stanoviska formulována řada podmínek do zásad organizace výstavby, která by měla směřovat k omezování hlukové i imisní zátěže včetně požadavku na vyhodnocení akustické a imisní zátěže, a to včetně monitoringu hluku v etapě výstavby

VE 48l) Nepřehlednost a snížená čitelnost dopravních výkresů. Grafické přílohy dokumentace, zejména výkresy širších vztahů a dopravních schémat, jsou zpracovány způsobem, který při běžném i zvětšeném zobrazení výrazně snižuje jejich čitelnost a přehlednost. Výkresy obsahují velké množství grafických prvků a popisných informací (poznámky, šipky, značky, dopravní směrování), které se místy překrývají a vedou k vizuálnímu zahlcení. V důsledku toho nejsou v řadě částí jednoznačně rozlišitelné

klíčové informace, zejména směrování jízdních pruhů, řešení odbočení a prostorové vedení dopravních vazeb. Chybí dostatečná hierarchizace a oddělení jednotlivých vrstev informací, které by umožnilo zaměřit se na konkrétní prvek bez současného zahlcení ostatními daty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výkresy, které jsou dokladovány v příloze č.2 posuzované dokumentace jsou dle názoru zpracovatele posudku čitelné, včetně všech popisných informací, které jsou u výkresů uvedené.

VE 48m) Dokumentace nedostatečně reflektuje současný stav území, zejména rozvoj obytné zástavby a změny využití města, ke kterým došlo od původních variantních studií. Současně nebylo dostatečně prokázáno, že navržené řešení představuje variantu s nejmenšími dopady na kvalitu života obyvatel a životní prostředí.
Z uvedených důvodů požaduji:

- doplnění a přepracování dokumentace v rozsahu výše uvedených připomínek,
- aktualizaci hlukových, rozptylových a dopravních podkladů podle současného stavu území,
- doplnění variantního posouzení záměru,
- důsledné přezkoumání kumulativních dopadů stavby na obyvatelstvo a městské prostředí.

Současně žádám, aby byly všechny uvedené připomínky řádně vypořádány v navazujících fázích procesu EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky předložené vyjadřovatelem, které se týkají vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a které jsou relevantní na úrovni předprojektové přípravy záměru předloženého do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou zohledněny v návrhu závazného stanoviska. Aktualizace hlukové a rozptylové studie je standardním požadavkem u všech liniových staveb z důvodů, které jsou uvedeny v příslušných kapitolách předkládaného posudku.

VE 49) Vyjádření č.52

Podstata vyjádření:

VE 49a) Zásadním nedostatkem dokumentace je absence variantního řešení. Je třeba provést porovnání ve variantním řešení záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce týkající se variant lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 49b) Poškození životního prostředí. Trasa obchvatu prochází skrz dva významné lesoparky – Libušino a Terovské údolí. Nebylo zhodnoceno, jaký vliv bude mít stavba na rekreační charakter oblasti. Taktéž není řešena forma náhrady stromů a rostlin, stejně jako lokalit pro živočichy. Není zmínka o tom, jak silnice naruší krajinný ráz v oblasti zmíněných lesoparků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace vliv na obě lokality hodnotí jako poměrně významné, avšak akceptovatelné při respektování navržených podmínek. Navržené podmínky jsou v rámci posudku aktualizovány a rozšířeny o relevantní doporučení, která byla uplatněna v rámci procesu EIA, a to včetně formy náhrady stromů. Krajinný ráz bude nepochybně realizací záměru ovlivněn tak jako u jiných liniových staveb při realizaci mostních těles. Bude věcí navazujícího řízení, zdali při respektování podmínky závazného stanoviska investor získá příslušný souhlas orgánu ochrany přírody k zásahu do krajinného rázu.

VE 49c) Po realizaci obchvatu dojde k přenosu hluku, který se bude týkat především obyvatel v ulici Spojenců. Ve studií jsou sice uvedena některá protihluková opatření, ale i při jejich využití dojde k prokazatelnému zhoršení životního prostředí. Studie nezohledňuje ani budovy v těsné blízkosti Koželužské ulice, kde je již řadu let fungující mateřská škola, v blízkosti Dům dětí a mládeže. Je požadováno zohlednit také plánovanou výstavbu rodinných domů dle Územního plánu města Třebíč.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ulice Spojenců je v hlukové studii reprezentovaná výpočtovými body 3 až 12, ulice Koželužská výpočtovým bodě č.13. Výsledky hlukového posouzení při navrženém řešení nepředpokládají překračování hygienických limitů hluku. Obecně není nutné v hlukovém posouzení řešit individuálně každý výpočtový bod. Pro dané úsek z intenzit dopravy je vždy vybrán objekt, na kterém je doložena zněna hlukové zátěže před a po realizaci obchvatu. Hygienický limit podle § 30 a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se vztahuje na chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, které musí reálně existovat. Dokud v dané ploše nestojí stavba pro bydlení nebo jiný chráněný objekt, limit se tam formálně neuplatňuje.

VE 49d) Dopravní intenzity. Zarážející je zásadní nesoulad předchozí dokumentace EIA a současné dokumentace EIA v intenzitách dopravy na plánovaném obchvatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce týkající se variant lze odkázat na vypořádání pod bodem 17c) této kapitoly. Dále lze odkázat na Přílohu č.1 předkládaného posudku.

VE 49e) Ulice Fibichova. Dle EIA má v souvislosti s realizací záměru dojít k zásadní změně dopravního režimu v této ulici. Ulice má být napojena prostřednictvím komunikace nad tunelem na ulici Revoluční, má se stát obousměrnou a má na ní být převedena doprav MHD. To bude znamenat nárůst dopraví zátěže v ulici, která k tomuto účelu nebyla stavebně uzpůsobena. Zásadním problémem je, že nárůst dopravy je zde pouze odhadován a není podložen konkrétním a projednaným dopravním řešením. Bez reálného dopravního projektu a jeho vyhodnocení nelze dopady na obyvatele spolehlivě posoudit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Imisní, jakož i hluková zátěž související s komunikací Fibichova je v dokumentaci hodnocena. Uvedené komunikaci se posudek věnuje a k problematice vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je ve vztahu k ulici Fibichova formulována podmínka do návrhu závazného stanoviska.

VE 49f) Hodnocení krajinného rázu. V závěru dokumentace se konstatuje, že vliv záměru je na krajinný ráz žádný až slabý, což je především s ohledem na zásah městských lesoparků více než diskutabilní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 18i) této kapitoly.

VE 50) Vyjádření č.53

Podstata vyjádření:

Nesouhlasím s průchvatem městem, protože by nám vedl přímo pod domem (Tomáše Bati 1070) a tím pádem by se tam zvýšil hluk a bylo by narušeno klidné obývání bytu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Komunikace Tomáše Bati je v hlukovém posouzení reprezentována modelovými výpočtovými body č.25 a č.26. Jak vyplývá z hlukového posouzení, jak ve stavu bez realizace záměru, tak i s realizací záměru je spolehlivě plněn hygienický limit pro denní i noční dobu. Každopádně v návrhu závazného stanoviska je jak podmínka na aktualizaci hlukové studie, tak i návrh monitoringu hluku požadující měřením zjistit jak výchozí stav, tak i stav po realizaci záměru.

VE 51) Vyjádření č.54

Podstata vyjádření:

Jedná se o zbytečně nákladné řešení s ohledem na plánovaný tunel v Borovině a mimoúrovňové křižovatky v severní části Třebíče. Není brán ohled na lesoparky, nehledě na blízký kontakt s obyvatelstvem Boroviny, kterému má vést pod okny. Toto řešení bude kumulovat hluk a imisní zátěž. Dojde k zablokování současných dopravních cest, které nebude možné užívat. Požaduji zpracování variantního řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Procesu posuzování vlivů na životní prostředí nepřísluší hodnotit náklady na realizaci stavby. V návrhu závazného stanoviska je formulována řada podmínek směřujících k možné eliminaci a kompenzaci vlivů na přírodní prostředí. Hlukové posouzení předkládá opatření, která zajišťují ve výhledu plnění hygienických limitů jak pro denní, tak pro noční dobu.

Není patrné, co vyjadřovatel míní „zablokováním“ dopravních cest. V rámci stavby jsou navržena taková opatření, aby po výstavbě byla umožněna obsluha veškerých nemovitostí. Dojde k přerušení ulic Koželužská – Řípovská, ale propojení ulice Spojenců – Řípovská bude zachováno (upraveno). Z Řípovské bude možno na ul. Koželužskou najet přes ul. Pražskou a tunel. Dle projektu bude doplněno propojení ulic Revoluční – Fibichova, jako náhrada za zrušení propojení Řípovská – Vrchlického. Komunikace Fibichova je komentována v příslušné kapitole posudku včetně podmínky v návrhu závazného stanoviska.

Ve vztahu k požadavku na variantní řešení lze odkázat na vypořádáni pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 52) Vyjádření č.55

Podstata vyjádření:

VE 52a) Záměr musí být posouzen minimálně ve dvou variantách aktivního řešení, aby bylo možné porovnat dopady na obyvatelstvo a životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k požadavku na variantní řešení lze odkázat na vypořádáni pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 52b) Plánovaný obchvat přebudovává stávající Koželužskou ulici na silnici I. třídy. Tato ulice dne slouží jako lokální komunikace s odpovídající intenzitou provozu. Po realizaci záměru po ní bude doprava celého regionu v objemu přes 8 000 vozidel za den. Obyvatelé bezprostředně přilehlých obytných domů budou vystaveni zcela jiné hlukové a emisní zátěži, než jaká odpovídá dnešnímu stavu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ano, z DIP vyplývá výše uváděný údaj po realizaci záměru. Komunikace je reprezentovaná v hlukové studii výpočtovým bodem č.24. Z výsledků výpočtu vyplývá, že zjištěné hodnoty jsou pod hygienickým limitem jak pro denní, tak pro noční dobu.

VE 52c) Hluková studie nevychází z žádného reálného měření hluku v lokalitě. Před vydáním závazného stanoviska musí být provedeno akreditované měření skutečného stavu hluku v lokalitě, které by sloužilo jako kalibrační podklad pro ověření přesnosti modelu. V budově Tomáš Bati 1083 je zřízen Dům dětí a mládeže. Protože před budovou není žádná budova, reálné hodnoty budou za provozu určitě vyšší.

Požaduji proto, aby bylo před vydáním závazného stanoviska bylo provedeno akreditované měření hluku stávajícího stavu.

V budově Tomáše Bati 1100, přímo u plánované komunikace je zřízena Dětská školka a reálné hodnoty za provozu budou určitě vyšší než připouští normy na zdraví dětí.

Umístění silnice I. třídy v přímé blízkosti mateřské školy a Domu dětí a mládeže považuji za neslučitelné s principem předběžné opatrnosti zakotveným v zákoně o ochraně veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Součástí podmínek v návrhu závazného stanoviska je mimo aktualizace hlukové studie formulován i požadavek na monitoring hlukové zátěže pro vyhodnocení stávajícího stavu. Ulice T. Bati je v hlukové studii reprezentovaná výpočtovými body č.27 (T. Bati 1085) a č.28 (T. Bati 1988). Z hodnot uvedených v hlukové studii nevyplývá překračování hygienického limitu ani ve stávajícím, ani v navrhovaném stavu. Hlukové posouzení hodnotí pouze objekty v souladu s platnou legislativou (NV 272/2011 Sb.). Dále lze odkázat na vypořádání pod body 53c) a 53e). Legislativa ve vztahu k veřejnému zdraví nezná „normy pro zdraví dětí“.

VE 52d) Požaduji aby dokumentace obsahovala také konkrétní mechanismu kompenzace pro obyvatele, kteří budou vystaveni nadlimitnímu hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podmínky závazného stanoviska jsou formulovány tak, aby ani etapa výstavby neumožňovala vystavení obyvatelstva nadlimitnímu hluku. Jinak kompenzační opatření, která by se mohla projevit na soukromém majetku v důsledku realizace záměru jsou obsahem podmínek závazného stanoviska.

VE 52e) Dokumentace EIA se nevěnuje dopadu záměru na bezpečnost dětí pohybujících se v lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dodržování pravidel silničního provozu není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 53) Vyjádření č.56

Podstata vyjádření:

VE 53a) Variantní posouzení. Dokumentace EIA posuzuje záměr pouze v jedné aktivní variantě. Přestože v roce 2018 proběhla komparativní studie (HaskoningDHV), která hodnotila tři varianty, tato studie je již sedm let stará a nevychází ze současného stavu území.

Od roku 2018 došlo k výraznému rozvoji obytné zástavby v lokalitě BOPO, která v době zpracování studie nebyla v takovém rozsahu existující ani plánovaná. Aktuální varianta trasy vede v blízkosti této nové obytné čtvrti, kde žijí převážně mladé rodiny s dětmi, přičemž tato skutečnost nebyla v roce 2018 dostatečně zohledněna.

Bez aktualizovaného variantního porovnání, které by reflektovalo dnešní stav zástavby, nelze objektivně posoudit, zda zvolená trasa představuje nejméně škodlivé řešení z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí. Jiná města v regionu (Brtnice, Okříšky) volí trasování obchvatů mimo zastavěné území — není zřejmé, proč má být v Třebíči dopravní zátěž pouze přesunuta z jedné lokality do jiné (Bráfova ulice -> Borovina).
Jsem přesvědčen, že cíl záměru — odvedení tranzitní dopravy z centra Třebíče — je legitimní a potřebný. Způsob jeho dosažení však musí být posouzen komplexně, na základě aktuálních dat a ve více variantách, aby bylo možné rozhodnout, které řešení je skutečně nejméně škodlivé pro obyvatele, přírodu i krajinu. Tuto podmínku současnou dokumentaci nesplňuje, a proto nesouhlasím s jejím schválením ve stávající podobě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 53b) Zásadní změna charakteru komunikace v blízkosti obytné zástavby
Plánovaný obchvat v úseku procházejícím lokalitou Borovina nevede novou trasou v nezastavěném území, ale přebudovává stávající Koželužskou ulici na silnici I. třídy. Tato ulice dnes slouží jako lokální komunikace s odpovídající intenzitou provozu. Po realizaci záměru po ní bude vedena tranzitní doprava celého regionu v objemu přes 8000 vozidel denně, včetně těžké nákladní dopravy. Zároveň zůstane fyzická vzdálenost komunikace od přilehlé obytné zástavby stejná — záměr nemění polohu silnice, pouze dramaticky mění její dopravní funkci a zatížení.

Obyvatelé bezprostředně přilehlých obytných domů tak budou vystaveni zcela jiné hlukové a emisní zátěži, než jaká odpovídá dnešnímu stavu, aniž by se změnilo cokoliv na samotné zástavbě.
Dokumentace tuto kvalitativní změnu charakteru komunikace dostatečně nevyhodnocuje a nezohledňuje její dopady na každodenní život obyvatel dotčené lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 52b) této kapitoly.

VE 53c) Hluk v období provozu — metodické výhrady
Hluková studie (Enviroad, 03/2026) využívá výpočetní model SoundPLAN bez doložení jeho kalibrace na reálné měření v dotčené lokalitě. Výpočtový bod č. 27 (BD Tomáše Bati 1085) se nachází v údolí Boroviny, kde terénní konfigurace způsobuje výraznější šíření a odrazy zvuku než v otevřeném terénu. Tento efekt tzv. „údolního zesílení“ není v dokumentaci explicitně zohledněn ani komentován, přestože může mít nezanedbatelný vliv na přesnost predikce.

Jako doklad nedostatečnosti modelu uvádím, že již nyní — bez plánované komunikace — je hluk ze stávající silnice I/23 (úsek 27) zřetelně slyšitelný v bytě ve 3. nadzemním podlaží i při zavřených oknech, zejména při průjezdu těžkých vozidel. To naznačuje, že skutečné akustické podmínky se mohou od standardního modelového prostředí lišit a reálné hodnoty hluku mohou být vyšší, než uvádí predikce.

Navíc hluková studie nevychází z žádného reálného měření hluku v lokalitě — jedná se výhradně o modelový výpočet. Hlukové mapy jsou zpracovány ve výšce 2 m nad zemí a hodnoty pro vyšší podlaží jsou následně matematicky dopočítávány.

Před vydáním závazného stanoviska požaduji provedení akreditovaného měření skutečného stavu hluku v lokalitě, které by sloužilo jako kalibrační podklad pro ověření přesnosti modelu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Model stávajícího terénu vychází z vrstevnicového podkladu (plánu), kde je zohledněn

tvar terénu. Údolí jsou v dané lokalitě plně postihnuta. Výpočtový software SoundPlan počítá na stranu bezpečnou jako veškerý povrch terénu i budov jako plně odrazivý, což neodpovídá realitě, protože v reálu jsou veškeré materiály a povrchy kolem nás vždy určitou měrou pohltivé. Daný program tedy počítá na stranu bezpečnou.

Slyšitelnost hluku a překračování hygienických limitů jsou dvě rozdílné věci. To že slyšíme hluk z komunikace ještě nedokládá překračování hygienického limitu, protože hygienický limit je parametr ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

Dokladovat výchozí stav akustické situace měřením je obsahem příslušné podmínky návrhu závazného stanoviska.

VE 53d) Hluk v období výstavby. Dokumentace uznává, že v průběhu čtyřleté výstavby (2028-2031) lze v dotčeném území očekávat dočasné překračování hygienických limitů hluku v důsledku provozu těžké stavební mechanizace (nakladač 76 dB, nákladní vozidlo 78 dB ve vzdálenosti 10 m). Požaduji, aby dokumentace obsahovala také konkrétní mechanismus kompenzace pro obyvatele, kteří budou po dobu čtyř let vystaveni nadlimitnímu hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace citovanou skutečnost „nepřiznává“, ale upozorňuje, jaká opatření musí být po výběru zhotovitele stavby respektována právě pro vyloučení rizika překračování hygienického limitu.

VE 53e) Chybějící protihlukové opatření u bodu č. 27
Pro výpočtový bod č. 27 (BD Tomáše Bati 1085) hluková studie nepředpokládá žádné protihlukové opatření. Predikované hodnoty dosahují až 48,7 dB(A) ve dne a 41,4 dB(A) v noci — tedy v rozsahu, kde rezerva pod zákonným limitem (60/50 dB) činí přibližně 11, respektive 9 dB.

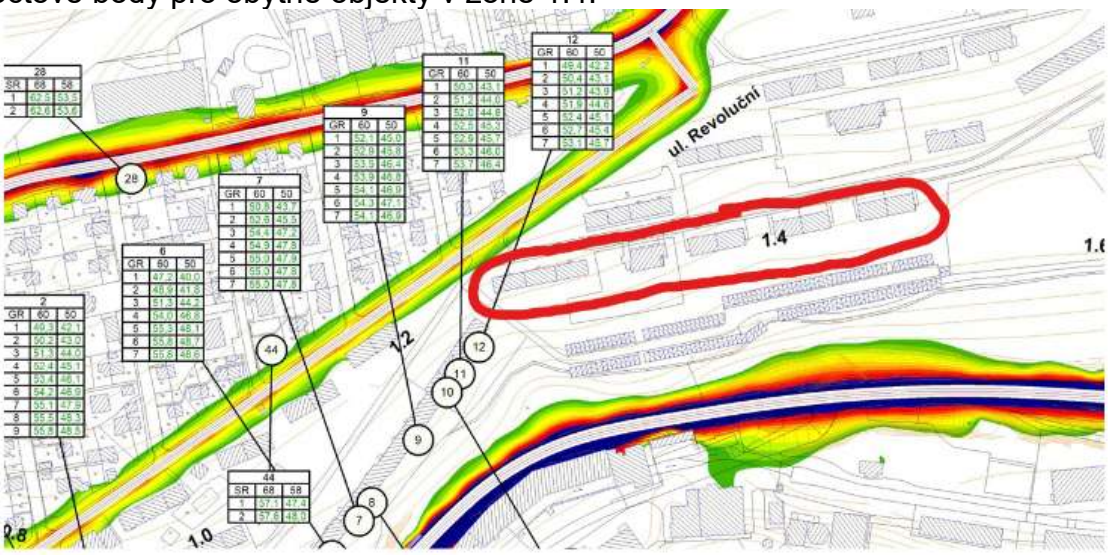
Tato rezerva se však jeví jako nedostatečná v kontextu metodických výhrad popsaných výše: výpočetní model nebyl kalibrován na reálné měření v lokalitě a nezohledňuje efekt údolního terénu, který může zesilovat šíření a odrazy zvuku. Pokud jsou skutečné hodnoty hluku — jak naznačuje každodenní zkušenost obyvatel — vyšší než modelová predikce, nelze při absenci kalibračního měření vyloučit, že reálná hluková zátěž se zákonným limitům přiblíží nebo je překročí.

Za těchto okolností je absence protihlukového opatření pro tuto lokalitu nedostatečně odůvodněná. Požaduji proto, aby před vydáním závazného stanoviska bylo provedeno akreditované měření hluku stávajícího stavu v lokalitě bodu č. 27, výsledky byly porovnány s modelem a na základě tohoto srovnání bylo rozhodnuto, zda je absence protihlukového opatření oprávněná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 53c) s tím že je patrné, jak bylo v tomto bodě poukázáno, že použitý software zohledňuje kromě terénu i objekty, tudíž v tomto případě i objekt mezi komunikací Koželužská a Tomáše Bati s objektem č.p. 1085, jak je patrné z uvedeného obrázku.

VE 53f) Chybějící hodnocení pro obytnou zástavbu v oblasti ul. Bartůškova (zóna 1.4)
Z hlukové situace aktivní varianty je patrné, že oblast obytné zástavby nacházející se na svahu nad plánovanou komunikací v lokalitě označené jako zóna 1.4 (ul. Bartůškova, ul. Revoluční a okolí) není v hlukové studii zastoupena žádným výpočtovým bodem. Přitom se jedná o bytové domy přímo exponované vůči trase obchvatu. Zvuk šířící se z údolí směrem vzhůru po svahu naráží na menší odpor než v rovinatém terénu, což může vést k vyšší hlukové zátěži, než odpovídá standardním modelovým předpokladům. Absence výpočtových bodů v této lokalitě znamená, že hlukový dopad na tamní obyvatele nebyl vůbec posouzen. To považuji za závažné procesní pochybení, které je v rozporu s účelem EIA — tedy komplexním posouzením vlivů záměru na obyvatelstvo. Požaduji, aby byly do hlukové studie doplněny výpočtové body pro obytné objekty v zóně 1.4.



Stanovisko zpracovatele posudku:

Lokalita ul. Bartůškova se nachází ve větší vzdálenosti než sousední výpočtový bod č. 12, proto zde nebyl vkládán žádný další výpočtový bod, neboť sem nezasahují izofony hlukové zátěže, které jsou plně vykresleny podél daného obchvatu a vůbec nedosahují dané lokality ul. Bartůškovy. Podél obchvatu se v dané lokalitě nachází zárubní zeď, která mění morfologii daného terénu (plně modelováno v hlukové studii).

VE 53g) Zátěž obyvatel v průběhu čtyřleté výstavby
Dokumentace připouští, že v průběhu výstavby (2028-2031) lze očekávat překračování hygienických limitů hluku a zvýšenou prašnost v okolí staveniště. Přitom se jedná o období čtyř let nepřetržité stavební činnosti v obydlené lokalitě. Čtyři roky představují z pohledu kvality života obyvatel — zejména rodin s malými dětmi, seniorů a osob s respiračními onemocněními — velmi dlouhou dobu. Požaduji proto, aby dokumentace obsahovala konkrétní plán ochrany obyvatel po celou dobu výstavby, včetně závazných limitů prašnosti a mechanismu pro podávání a vyřizování stížností.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky z uvedeného vyjádření jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 53h) Blízkost zařízení s vysokou koncentrací dětí
Plánovaná trasa obchvatu prochází v těsné blízkosti zařízení s vysokou koncentrací dětí, konkrétně mateřské školy a Domu dětí a mládeže na ulici Tomáše Bati. Přeměna stávající Koželužské ulice na silnici I. třídy vytvoří podmínky v okolí těchto zařízení, které jsou obtížně slučitelné s jejich účelem.
Dětské hřiště se nachází v těsné blízkosti plánované komunikace. Přestože je oploceno a situováno níže než vozovka, fyzická bariéra děti nechrání před hlukem ani emisemi z dopravy, kterým budou při pobytu na hřišti dlouhodobě vystaveny.
Dokumentace EIA se navíc nevěnuje dopadu záměru na bezpečnost dětí pohybujících se v lokalitě — včetně chodců a dětí docházejících do těchto zařízení. Zvýšená intenzita dopravy a nárůst počtu nákladních vozidel významně zvyšují riziko dopravních nehod v místech, kde se děti běžně pohybují.
Dlouhodobá expozice dopravnímu hluku je u dětí spojována se zhoršením schopnosti čtení a může negativně ovlivňovat pozornost a pracovní paměť. Děti představují zvláště citlivou skupinu, u níž mohou být negativní účinky výraznější než u dospělých.
Umístění silnice I. třídy v přímé blízkosti mateřské školy a Domu dětí a mládeže proto považuji za neslučitelné s principem předběžné opatrnosti zakotveným v zákoně o ochraně veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dodržování pravidel silničního provozu není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno standardními postupy.

Imisní respektive hluková zátěž je hodnocena ve studii vlivů na veřejné zdraví. Jak je znázorněno v tabulce č. 3 hodnocení vlivů na veřejné zdraví, vypočtený imisní příspěvek se i u nejbližších objektů obytné zástavby pohybuje v nepatrných hodnotách, které jsou pro celkovou imisní expozici a imisní limity, stanovené k ochraně zdraví, prakticky zanedbatelné.

Navíc zde lze předpokládat významnou nejistotu ve smyslu podhodnocení skutečné úrovně expozice obyvatel při výpočtu imisního příspěvku v území ohraničeném souvislou zástavbou, kterou nelze na rozdíl od hluku jednoduše ověřit a kvantifikovat měřením.

Jako podklad k detailnímu plošnému vyhodnocení efektu realizace obchvatu I/23 formou kvantitativní charakterizace rizika hluku pro exponované obyvatele byly proto zadavatelem poskytnuty konkrétní počty obyvatel zástavby situované v jednotlivých hlukových pásmech ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době a v 24hodinové Ldn. Počty dotčených obyvatel byly spočítány na základě kombinace izofon pro příslušnou situaci a časové období s vrstvou budov (aktuální dle RUIAN) doplněnou o informace o počtu obyvatel v dané budově z databáze SLDB 2021.

VE 53h) Zásah do Libušina a Terovského údolí

Plánovaná trasa obchvatu prochází Libušiným a Terovským údolím, které slouží obyvatelům Třebíče jako významná rekreační oblast a zároveň představuje významný krajinný prvek (VKP) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
Dokumentace EIA sama hodnotí vliv záměru na tento VKP jako středně silný a připouští trvalou likvidaci lesních porostů o rozloze přibližně 2,2 ha. Silnice s provozem 7-8 tisíc vozidel denně má vést přímo přes cenné přírodní biotopy, přičemž dokumentace sama uvádí silný dopad na zvláště chráněné a ohrožené druhy živočichů — například čápa černého, ledňáčka říčního či strakapouda prostředního.
Zároveň hrozí fragmentace lesních porostů, světelné rušení noční fauny, hlukové zatížení volně žijících živočichů a riziko vodní eroze lesní půdy během čtyřleté výstavby.
Tato oblast přitom není pouze přírodně cenná — jedná se o místo, které obyvatelé Třebíče každodenně využívají k procházkám, cyklovýletům a rekreaci. Záměr tak negativně ovlivňuje jak biodiverzitu území, tak kvalitu života obyvatel využívajících tuto lokalitu k odpočinku.
Rozsah a závažnost těchto vlivů na krajinný ráz, rekreační funkci území a biodiverzitu považuji za dostatečný důvod k tomu, aby bylo v rámci EIA posouzeno alternativní trasování obchvatu s menším dopadem na tuto lokalitu. Bez takového srovnání nelze objektivně rozhodnout, zda zvolená varianta představuje nejméně škodlivé řešení z hlediska vlivů na přírodu, krajinu a obyvatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována ve vztahu k opatřením kompenzujících zásahy do VKP řada doporučení, která vychází z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závazné stanovisko k zásahu do VKP musí být součástí navazující projektové přípravy v rámci žádosti o Jednotné environmetální stanovisko. Bude věcí příslušného orgánu ochrany přírody, zdali toto závazné stanovisko vydá na základě podkladů uvedených v žádosti o toto stanovisko, které zejména budou zahrnovat právě výstupy z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, pokud nejprve příslušný úřad v procesu EIA vydá souhlasné závazné stanovisko.

VE 53i) Narušení pěší prostupnosti území a bezpečnosti chodců

Přeměna Koželužské ulice na silnici I. třídy s předpokládaným provozem přes 8 000 vozidel denně, včetně těžké nákladní dopravy, vytváří významnou dopravní bariéru, která oddělí obytnou zástavbu BOPO od zbytku Boroviny. Nejbližší oficiální přechod pro chodce se nachází u BOPO Factory Gym, což pro obyvatele v okolí DDM a školských zařízení znamená výrazné prodloužení každodenních pěších tras.
Stávající Koželužská ulice je přitom obyvateli přirozeně překračována na více místech. Lesní stezky zakreslené v mapových podkladech slouží jako přirozená zkratka zejména pro děti a rodiče docházející z oblasti Základní školy Bartuškova do oblasti BOPO a Domu dětí a mládeže. Tento způsob pohybu je dnes možný vzhledem k charakteru a intenzitě provozu na stávající lokální komunikaci.
Po přeměně ulice na silnici I. třídy bude přecházení mimo vyhrazené přechody fakticky nemožné a nebezpečné. Dokumentace přitom vůbec neřeší, jak bude tato situace řešena — zda zůstanou tato místa přístupná nebo budou uzavřena. Obě varianty přitom představují problém, zejména z hlediska bezpečnosti dětí.
Požaduji, aby dokumentace obsahovala posouzení vlivu záměru na pěší prostupnost území a návrh konkrétních opatření — například doplnění bezpečných přechodů pro chodce nebo lávky pro pěší v místech stávajících přirozených tras.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uvedené požadavky související s návrhy konkrétních opatření souvisejících s bezpečnými přechody pro chodce, lávkami pro pěší apod. lze sice považovat za relevantní, avšak musí být uplatňovány v navazující projektové přípravě, nikoliv v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 54) Vyjádření č.57

Podstata vyjádření:

VE 54a) Záměr musí být posouzen minimálně ve dvou variantách aktivního řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k požadavku na variantní řešení lze odkázat na vypořádáni pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 54b) Plánovaný obchvat v úseku procházejícím lokalitou Borovina nevede novou trasou v nezastavěném území, ale přebudovává stávající Koželužskou ulici na silnici I. třídy. Tato ulice dnes slouží jako lokální komunikace s odpovídající intenzitou provozu. Po realizaci záměru po ní bude vedena tranzitní doprava celého regionu v objemu přes 8000 vozidel denně, včetně těžké nákladní dopravy. Zároveň zůstane fyzická vzdálenost komunikace od přilehlé obytné zástavby stejná — záměr nemění polohu silnice, pouze dramaticky mění její dopravní funkci a zatížení.
Obyvatelé bezprostředně přilehlých obytných domů tak budou vystaveni zcela jiné hlukové a emisní zátěži, než jaká odpovídá dnešnímu stavu, aniž by se změnilo cokoliv na samotné zástavbě.
Dokumentace tuto kvalitativní změnu charakteru komunikace dostatečně nevyhodnocuje a nezohledňuje její dopady na každodenní život obyvatel dotčené lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 52b) této kapitoly.

VE 54c) Hluková studie nevychází z žádného reálného měření hluku v lokalitě. Před vydáním závazného stanoviska musí být provedeno akreditované měření skutečného stavu hluku v lokalitě, které by sloužilo jako kalibrační podklad pro ověření přesnosti modelu. V budově Tomáš Bati 1083 je zřízen Dům dětí a mládeže. Protože před budovou není žádná budova, reálné hodnoty budou za provozu určitě vyšší.

Požaduji proto, aby bylo před vydáním závazného stanoviska bylo provedeno akreditované měření hluku stávajícího stavu.

V budově Tomáše Bati 1100, přímo u plánované komunikace je zřízena Dětská školka a reálné hodnoty za provozu budou určitě vyšší než připouští normy na zdraví dětí.

Umístění silnice I. třídy v přímé blízkosti mateřské školy a Domu dětí a mládeže považuji za neslučitelné s principem předběžné opatrnosti zakotveným v zákoně o ochraně veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 52c) této kapitoly.

VE 54d) Požaduji, aby dokumentace obsahovala také konkrétní mechanismus kompenzace pro obyvatele, kteří budou po dobu čtyř let vystaveni nadlimitnímu hluku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace citovanou skutečnost „nepřiznává“, ale upozorňuje, jaká opatření musí být po výběru zhotovitele stavby respektována právě pro vyloučení rizika překračování hygienického limitu.

VE 54e) Chybějící protihlukové opatření u bodu č. 27
Pro výpočtový bod č. 27 (BD Tomáše Bati 1085) hluková studie nepředpokládá žádné protihlukové opatření. Predikované hodnoty dosahují až 48,7 dB(A) ve dne a 41,4 dB(A) v noci — tedy v rozsahu, kde rezerva pod zákonným limitem (60/50 dB) činí přibližně 11, respektive 9 dB.

Tato rezerva se však jeví jako nedostatečná v kontextu metodických výhrad popsaných výše: výpočetní model nebyl kalibrován na reálné měření v lokalitě a nezohledňuje efekt údolního terénu, který může zesilovat šíření a odrazy zvuku. Pokud jsou skutečné hodnoty hluku — jak naznačuje každodenní zkušenost obyvatel — vyšší než modelová predikce, nelze při absenci kalibračního měření vyloučit, že reálná hluková zátěž se zákonným limitům přiblíží nebo je překročí.

Za těchto okolností je absence protihlukového opatření pro tuto lokalitu nedostatečně odůvodněná. Požaduji proto, aby před vydáním závazného stanoviska bylo provedeno akreditované měření hluku stávajícího stavu v lokalitě bodu č. 27, výsledky byly porovnány s modelem a na základě tohoto srovnání bylo rozhodnuto, zda je absence protihlukového opatření oprávněná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 53e) této kapitoly.

VE 54f) Zátěž obyvatel v průběhu čtyřleté výstavby
Dokumentace připouští, že v průběhu výstavby (2028-2031) lze očekávat překračování hygienických limitů hluku a zvýšenou prašnost v okolí staveniště. Přitom se jedná o období čtyř let nepřetržité stavební činnosti v obydlené lokalitě. Čtyři roky představují z pohledu kvality života obyvatel — zejména rodin s malými dětmi, seniorů a osob s respiračními onemocněními — velmi dlouhou dobu. Požaduji proto, aby dokumentace obsahovala konkrétní plán ochrany obyvatel po celou dobu výstavby, včetně závazných limitů prašnosti a mechanismu pro podávání a vyřizování stížností.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky z uvedeného vyjádření jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 54g) Blízkost zařízení s vysokou koncentrací dětí

Plánovaná trasa obchvatu prochází v těsné blízkosti zařízení s vysokou koncentrací dětí, konkrétně mateřské školy a Domu dětí a mládeže na ulici Tomáše Bati. Přeměna stávající Koželužské ulice na silnici I. třídy vytvoří podmínky v okolí těchto zařízení, které jsou obtížně slučitelné s jejich účelem.

Dětské hřiště se nachází v těsné blízkosti plánované komunikace. Přestože je oploceno a situováno níže než vozovka, fyzická bariéra děti nechrání před hlukem ani emisemi z dopravy, kterým budou při pobytu na hřišti dlouhodobě vystaveny.

Dokumentace EIA se navíc nevěnuje dopadu záměru na bezpečnost dětí pohybujících se v lokalitě — včetně chodců a dětí docházejících do těchto zařízení. Zvýšená intenzita dopravy a nárůst počtu nákladních vozidel významně zvyšují riziko dopravních nehod v místech, kde se děti běžně pohybují.

Dlouhodobá expozice dopravnímu hluku je u dětí spojována se zhoršením schopnosti čtení a může negativně ovlivňovat pozornost a pracovní paměť. Děti představují zvláště citlivou skupinu, u níž mohou být negativní účinky výraznější než u dospělých.

Umístění silnice I. třídy v přímé blízkosti mateřské školy a Domu dětí a mládeže proto považuji za neslučitelné s principem předběžné opatrnosti zakotveným v zákoně o ochraně veřejného zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 53h) této kapitoly.

VE 55) Vyjádření č.58

Podstata vyjádření:

VE 55a) Nedostatečné vyhodnocení zdravotních rizik při dlouhodobé expozici hluku
Dokumentace opakovaně konstatuje, že splnění hygienických limitů samo o sobě nemusí znamenat úplnou ochranu veřejného zdraví a odkazuje na zdravotní účinky hluku popisované WHO. Současně však vlastní hodnocení redukuje převážně na formální posouzení splnění limitních hodnot.
Dokumentace tak dostatečně nehodnotí:

- dlouhodobé zdravotní dopady chronické hlukové zátěže,
- rušení spánku,
- zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění,
- dopady na psychickou pohodu obyvatel,
- dopady na děti a zvlášť citlivé skupiny obyvatel.

Požadujeme proto:

- doplnění detailního hodnocení zdravotních dopadů i při hodnotách pod hygienickými limity,
- vyhodnocení souladu s doporučeními WHO,
- doplnění hodnocení dlouhodobé expozice nočnímu hluku.

Dokumentace pouze obecně zmiňuje citlivé skupiny obyvatel, avšak neprovádí jejich konkrétní identifikaci ani samostatné hodnocení.
Postrádáme zejména:

- vyhodnocení dopadů na děti,
- školy a školská zařízení,
- seniory,
- osoby se zvýšenou zdravotní zranitelností,
- dlouhodobě obývané lokality.

Požadujeme:

- samostatné hodnocení citlivých receptorů,
- identifikaci nejvíce ohrožených skupin obyvatel,
- návrh specifických ochranných opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení zdravotních rizik je v souladu se zadáním zaměřeno na hlukovou a imisní expozici obyvatel dotčeného území. Je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody SZÚ Praha AN 15/04 VERZE 51 a AN 17/152 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle § 83e zákona č. 258/00 Sb.

Současně jsou zohledněny aktuální poznatky o nebezpečnosti hodnocených látek pro lidské zdraví. U znečištění ovzduší se jedná zejména o podklady a údaje aktualizované směrnice WHO pro kvalitu ovzduší z roku 2021 a o souhrnné zprávy expertů WHO k polycyklickým aromatickým uhlovodíkům a benzenu ve venkovním ovzduší z roku 2021 a 2023.

Orgán ochrany veřejného zdraví k uvedenému hodnocení nevznesl žádné připomínky.

VE 55b) Nedostatečně transparentní dopravní prognózy
Závěry dokumentace jsou zásadně závislé na dopravních prognózách pro roky 2030 a 2050. Dokumentace však nedostatečně vysvětluje:

- vstupní předpoklady modelu,
- citlivost výsledků na změnu intenzit dopravy,
- riziko podhodnocení budoucí tranzitní dopravy,
- vliv indukované dopravy.

Požadujeme:

- zveřejnění podrobné metodiky dopravního modelu,
- doplnění alternativních scénářů vývoje dopravy,
- vyhodnocení konzervativnější varianty intenzit dopravy.

Na základě výše uvedeného mám za to, že dokumentace:

- neprokazuje dostatečně minimalizaci zdravotních dopadů záměru,
- obsahuje významné nejistoty modelování,
- nedostatečně hodnotí kumulativní vlivy a citlivé skupiny obyvatel,

a vyžaduje doplnění před vydáním závazného stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Metodika dopravního modelu, včetně kalibrace a použitých vstupních dat je v DIP uvedena. Z vyžádaného doplňujícího podkladu doloženého v Příloze 1 tohoto posudku vyplývá, že model v řešeném území byl vytvořen na základě sociodemografických údajů. Dále byl využit směrový dopravní průzkum na vjezdech do města, který zpřesnil modelované předpoklady především ve vztahu k tranzitní, cílové a výchozí dopravě vůči řešenému území. Tento průzkum byl proveden v roce 2022 v rámci tvorby Plánu udržitelné městské mobility. Model byl kalibrován na výsledky CSD přepočtené na úroveň roku 2024 a následně 2025. Podrobněji v Příloze 1 předkládaného posudku.

VE 55c) Podávám připomínku k navrhovanému obchvatu města Třebíče, neboť stávající návrh vůbec neřeší opravdové odklonění dopravy z města. Obchvat by se měl zásadně vyhýbat bytové a rekreační oblasti města, což se vůbec neplánuje. Navíc zasahuje do stávající zeleně bezprostředně navazující na hranici městské zástavby. Po plánovaném obchvatu bude doprava fakticky projíždět městem a především bytovou zástavbou, přičemž se městu vůbec nevyhne tak, jak je například řešen obchvat města Jihlavy.

Především z těchto důvodů navrhuji, aby povolení obchvatu ve stávající podobě Váš úřad nevydal, dokud nebude navržen nový koncept plnohodnotného obchvatu, který se obytným částem města Třebíč úplně vyhne.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Smyslem probíhajícího procesu posuzování vlivů je posoudit velikost a významnost vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví záměru, který je umístěn ve schváleném koridoru dle Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

VE *56) Vyjádření č.59*

Podstata vyjádření:

Obchvat by se měl zásadně vyhýbat bytové a rekreační oblasti města, což se vůbec neplánuje. Navíc zasahuje do stávající zeleně bezprostředně navazující na hranici

městské zástavby. Po plánovaném obchvatu bude doprava fakticky projíždět městem a především bytovou zástavbou, přičemž se městu vůbec nevyhne tak, jak je například řešen obchvat města Jihlavy.

Navrhuji, aby povolení obchvatu ve stávající podobě Váš úřad nevydal, dokud nebude navržen nový koncept plnohodnotného obchvatu, který se obytným částem města Třebíč úplně vyhne.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Smyslem probíhajícího procesu posuzování vlivů je posoudit velikost a významnost vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví záměru, který je umístěn ve schváleném koridoru dle Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina. Daší postup je na rozhodnutí příslušného úřadu v procesu EIA.

VE *57) Vyjádření č.60*

Podstata vyjádření:

Vyjadřuji nesouhlas se zničením Libušina údolí prostřednictvím obchvatu města Třebíč. Libušino údolí je nádherný lesopark sloužící k relaxaci, procházkám nejen obyvatel již zmíněného města, pořádají se zde ale i různé akce pro rodiny s malými dětmi. Navíc si myslím, že by byl obchvat velmi nákladnou záležitostí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Cílem procesu posuzování na životní prostředí je formulovat podmínky, za kterých by případně příslušný orgán ochrany přírody souhlasil s realizací záměru a vydal příslušná závazná stanoviska, pokud příslušný úřad v procesu posuzování vlivů na životní prostředí vydá k předloženému záměru souhlasné závazné stanovisko.

VE *58) Vyjádření č.61*

Podstata vyjádření:

Tato varianta obchvatu se mi vůbec nezdá vhodná, protože by nevratně narušila nejkrásnější lesopark Třebíče-Libušino údolí. Především by se takováto stavba:

- stala vizuálním hyzdičem v rekreační a relaksační části lesoparku, v místě, kde je soutok dvou potoků, zahradní kolonie Nad Janovým mlýnem, cesty pro pěší i cyklostezka
- dále by se v oblasti místo ticha a klidu objevil hluk projíždějících vozidel a to i kamiónů, včetně smogu z výfukových plynů
- všechny úniky ropných látek z projíždějících vozidel a posypové soli by se dostávali do Stařečského potoka a dále do Máchova jezírka a odsud dále až do řeky Jihlavy
- v lesoparku jsou zajímavé rostlinné druhy i obyvatelé živočišné říše. K těm, které bývají jmenovány mohu ještě přidat Žlunu zelenou, velké ropuchy a černou včelu
- nad Libušiným údolím je Terovské údolí, jehož klidový a rekreační charakter by byl také narušen, neboť tudy plánovaný průchvat by jej v podstatě přeřízl
- jižní část Třebíče by měla složitější rozvoj i pozemní komunikace a to je v této oblasti plánovaná výstavba. Navrhovaný průchvat by jistě zabral i dost místa
- v městské části Borovina by stavba i provoz také ubíraly z kvality života, především těch, kteří tu bydlí, ale i těch, kteří by sem zavítali třeba jen za nákupem, či na návštěvu

- plánovaný obří tunel by byl jistě náročnou i nákladnou stavbou
- průchvat v jižní části Třebíče by ponechal dopravu ve městě a neodklonil ji mimo město

Stanovisko zpracovatele posudku:

Trasa posuzovaného záměru je v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje Vysočina. Je nepochybné, že liniová stavba jako každá jiná vnáší do území určité negativní vlivy. Úkolem procesu EIA je posoudit, zdali je záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví realizovatelný, a pokud ano, tak za jakých podmínek, které by mohly dopady záměru do jednotlivých složek životního prostředí částečně eliminovat, respektive kompenzovat.

VE *59) Vyjádření č.62*

Podstata vyjádření:

/KUXP 2026 117 62
/KUJ 43392/2026

Připomínky k záměru I/23 Třebíč, obchvat (2. podání)
Kód záměru: VYS 1385 18. 05. 2026

[redacted]

Věc: Vyjádření k dokumentaci EIA záměru „I/23 Třebíč, obchvat"

Předložená dokumentace je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná, protože neposuzuje záměr ve skutečných variantách a zejména vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města, bez porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelmíně škodlivá.

Z níže uvedených důvodů žádám, aby byla dokumentace EIA doplněna o plnohodnotné variantní řešení, včetně porovnání navrženého záměru s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo město – mimo zastavěné území města, a aby tyto varianty byly objektivně vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Okruhy, ke kterým se vyjadřuji: hluk, veřejné zdraví, doprava, centrum města, zeleň/životní prostředí a trasa jako taková.

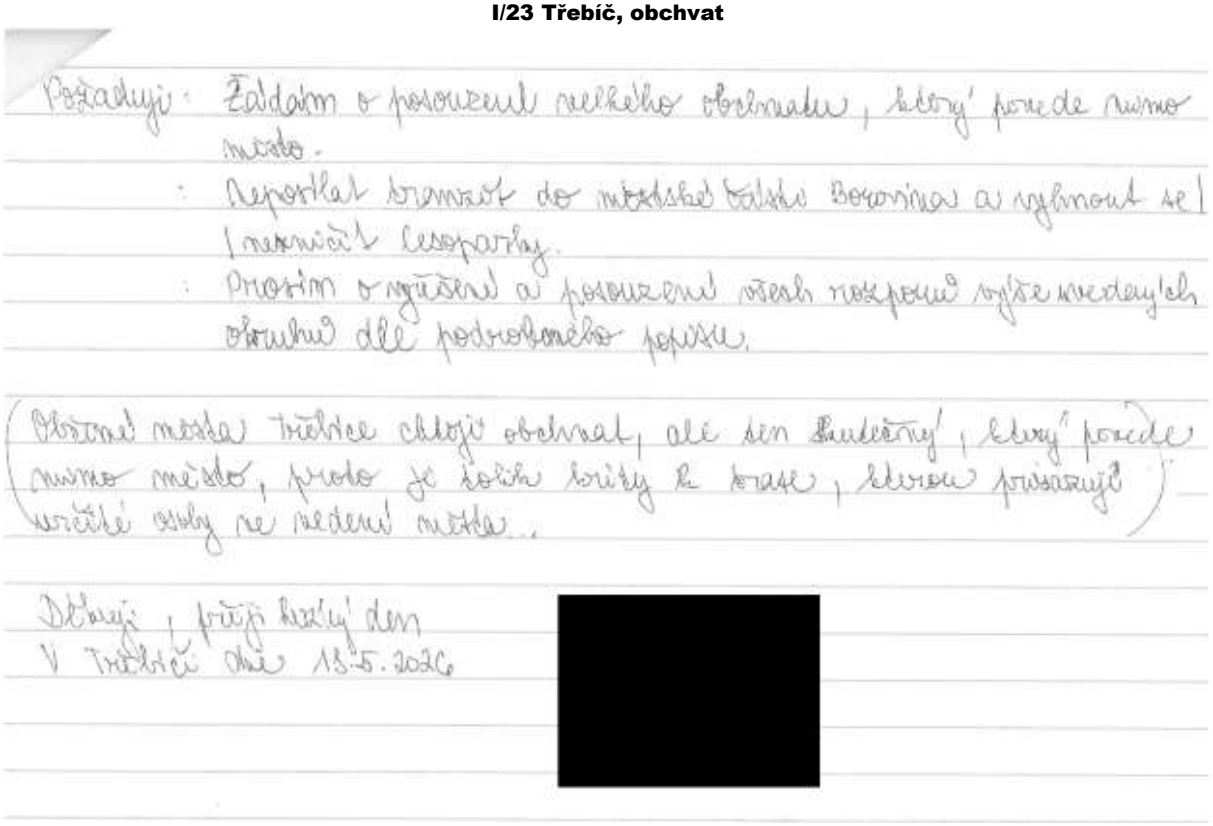
1. Na počátku stavby směrem na Jihlavu je skládka Žípovská zmola, skládka průmyslových odpadů = splašky z bývalé továrny/Borovinské fabriky. Při narušení skládky hrozí kontaminace životního prostředí, spodních vod, řeky Jihlavy v obci Žípov a v zahrádkářské kolonii Poušov. Hrozí zvýšená mobilita těžkých kovů včetně chromu při výstavbě nové silnice v bezprostřední blízkosti této skládky, skládka stále "pracuje".

2. „Tunel" – Výstavba tunelu má být v oblasti, kde je nestabilní podloží, jedná se o navážku. Při hloubení tunelu hrozí propadání se / hýbání se okolních domů / / paneláků.

3. Trasa obchvatu (spíše průchvatu) vede v bezprostřední blízkosti obytných čtvrtí, dětských hřišť, rekreačních pěších zón, zahrádkářských kolonií, přímo v lesoparcích, v biotopech a dokonce vedle velkého zdravotního zařízení Poliklinika. V obytných čtvrtí bude vysoké množství nadlimitního hluku. ATD
Na stavbě je vždy zároveň několik nákladních aut, strojů, různých zařízení, dělá se několik činností zároveň...
Bude samozřejmě několik let obrovského množství prachu ze stavby apod.
Je to trasa, která vede ve městě nikoliv mimo město, jak by měl ochvat vypadat. Neodvede se doprava tranzit mimo město, ale projde skrz něja navíc zničí lesoparky s dlouhou tradicí. V lesoparcích žijí cenné druhy živočichů, hrozí zničení unikátních biotopů. Jedná se o Libušino a Terovské údolí a také Lorenzovy sady. Jsou to odpočinkové zóny k rekreaci.
U zahrádkářské kolonie Libuše, Mojmír, Sv. Čecha hrozí, že jejich majitelé přijdou o vodu ve studních vzhledem k hloubení nové silnice – vedle zahrádkářských kolonií se má silnice hloubit 10 metrů + základy několik metrů vedle těchto chatových oblastí / zahrad.

1. „MHD" Při stavbě skrz Borovinu není nijak vyřešená autobusová doprava do centra města. Lidé z městské části Borovina a z obce Staříč se nebudou moci dostat do města.

Výstavbou obchvatu / průchvatu se zcela zatíží Borovina v mnoha ohledech.



Požaduji: Žádám o posouzení velkého obchvatu, který povede mimo město.
: Neposílat tranzit do městské části Borovina a vyhnout se / / nevničit lesoparky.
: Prosím o vyřešení a posouzení všech rozporů výše uvedených okruhů dle podrobného popisu.

(Obšemé města Třebíce chtějí obchvat, ale ten skutečný, který povede mimo město, proto je tolik kritiky k trase, kterou přisazují určité osoby ve vedení města.)

Děkuji, přeji hezký den
V Třebíči dne 13.5.2026

[redacted]

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaná trasa záměru vyplývá z Aktualizace č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

Posuzovaná dokumentace na staré ekologické zátěže upozorňuje, v rámci posudku jsou formulována odpovídající doporučení k zajištěni stavby tak, aby se vyloučila rizika spojená se samotnou stavbou.

Lze souhlasit s konstatováním, že vyloučit vliv výstavby tunelu na nejbližší objekty obytné zástavby je nezbytné potvrdit odpovídajícím monitoringem, který je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Stavba a následný provoz musí být realizována a provozována tak, aby byly plněny příslušné hygienické limity hluku. K tomu jsou formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Pro minimalizaci vlivů na faunu jsou respektovány v návrhu závazného stanoviska veškeré požadavky formulované orgánem ochrany přírody a které vyplynuly z biologického hodnocení zájmového území.

Z hlediska vlivů na podzemní jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky, které mimo jiné požadují v případě prokazatelné ztráty vody realizovat na náklady investora náhradní zásobování.

VE *60) Vyjádření č.63*

Podstata vyjádření:

Podstata vyjádření je totožná s vyjádřením pod bodem VE40.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem VE40) této kapitoly.

VE *61) Vyjádření č.64*

Podstata vyjádření:

Jeden průchvat už zde máme a já kategoricky nesouhlasím aby jenom pro to, že místní konšelé mají zájem vykupovat pozemky od svých kamarádů, kterým je účelově před časem prodali! Samozřejmě nejsem právník, a nemám na toto žádné důkazy, ale myslím, že k tomuto byjste měli hodně přihlížet! O tomto si povídá celá Třebíč. A určitě by to stálo za prošetření.

Teď si dovolím jít trochu k věci, jeden pruh a Třebíče už má město od 80 let minulého století, myslím si že druhý pruh vás rozhodně není potřeba! Co by Třebíč naopak potřeboval je skutečný obchvat tak aby se veškerá doprava která momentálně probíhá nebo projíždí městem dostala od města co nejdál Pokud vím tak studie které proběhly velký obchvat preferují z důvodu nižší ceny! Jak je možné že radnice ani nikdo jiný toto nezohledňuje? A druhá věc je že pokud uděláme obchvat neboli průchvat který navrhuje radnice města Třebíče tak povede opět městem zničí nádherné Libušino údolí musí se kvůli němu hloubit tunel a opět povede pod oknami našich spoluobčanů! To přece nikdo nemůže myslet vážně! Prosím aby moje námitka vůči stavbě průchvatu v Třebíči byla zaevidována!

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o názor vyjadřovatele, který nepochybně příslušný úřad zohlední při vydávání závazného stanoviska.

VE *62) Vyjádření č.65*

Podstata vyjádření:

Vzhledem k projektu obchvatu v takto citlivé lokalitě by dle mého názoru mělo být v procesu EIA dožadováno následující měření.

VE 62a) Měření ultrajemných částic (UFP/ PM0.1)

- V lokalitě se pohybují sportující děti a těhotné ženy (poliklinika). Sportovci vdechují násobně více vzduchu.
- Požadavek: „Požadujeme doplňkovou studii rozptylu ultrajemných částic (PM0,1) a jejich depoziční model na hrací plochy baseballového stadionu a přilehlá hřiště.“
- Měření ultrajemných částic PM0,1 a PM1 v úrovni dětských dýchacích cest - měření nejmenších částic (pod 1 mikrometr), které pronikají přímo do krve. Zásadní je, aby senzory byly umístěny ve výšce 50-100 cm nad zemí, nikoliv např.ve dvou metrech. Právě u země je koncentrace nejtěžších a nejnebezpečnějších škodlivin z výfuků a otěrů nejvyšší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené částice nemají imisní limit, výpočtové programy používané pro rozptylové studie neobsahují algoritmy pro výpočet požadovaného. Měření ultrajemných částic se neprovádí ani u jiných, mnohem významnější liniových staveb. Uvedený požadavek nelze akceptovat.

VE 62b) Měření špičkových hlukových hladin (ne průměru)

- Pro trénink dětí nebo vyšetření u lékaře není podstatný průměr (včetně klidných nocí), ale např. nárazový hluk kamionu, který projede každých pár sekund.
- Požadavek: „Požadujeme stanovení maximálních hladin hluku při průjezdu těžkých nákladních vozidel a jejich vliv na srozumitelnost řeči při tréninku dětí a na klidový režim polikliniky."

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení hlukové zátěže se provádí standardně k prokázání plnění limitů pro legislativou stanovené různé zdroje hluku. „Špičkové hlukové hladiny" proto nejsou předmětem autorizovaných měření hluku. Uvedený požadavek s ohledem na platnou legislativu není akceptován.

VE 62c) Modelování „kanálového efektu" v zářezu

Standardní modely počítají s volným rozptylem větru.

- Argument: hluboký zářez může fungovat jako koryto, kde se emise kumulují a při určitém směru větru se „přelijí" v extrémní koncentraci přímo na hranu zářezu.
- Požadavek: „Požadujeme mikroklimatickou studii proudění vzduchu v zářezu se simulací kumulace emisí při bezvětří a teplotní inverzi."

Stanovisko zpracovatele posudku:

Program SYMOS'97 používá údaje o terénu, které je možno získat nejsnadněji prostřednictvím exportu dat z prostředí GIS. Metodika SYMOS'97 „zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou". Topograficky posuzovaná lokalita není vysokohorský terén s výraznými úzkými údolími, kde by recirkulační proudění bylo dominantním jevem; jde o mírně zvlněný terén, pro který je použití gaussovského modelu SYMOS'97 s korekcemi na vertikální členitost terénu metodicky adekvátní.

VE 62d) Zdravotní posouzení rizik (HRA - Health Risk Assessment)

Toto je dokument, který hodnotí skutečný dopad na zdraví konkrétních skupin lidí.

- Argument: Běžná EIA hodnotí „ovzduší", nikoliv např. „děti s astmatem" nebo „plod v těle matky".
- Požadavek: „Požadujeme zpracování nezávislého Hodnocení zdravotních rizik (HRA) se specifickým zaměřením na citlivé skupiny:
- děti při vysoké fyzické zátěži (stadion)
- pacienty/těhotné ženy/seniory (poliklinika)."
- Děti pohybující se na hřištích v okolí areálu Hvězda

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předložené hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno držitelem osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku vydaných Státním zdravotním ústavem Praha; tudíž se nepochybně jedná o nezávislou osobu.

Hodnocení v úvodu uvádí doslovně: V hodnocení závažnosti nepříznivých vlivů na veřejné zdraví je standardně využívána metoda hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment). Tato metoda se používá především při přípravě podkladů ke

stanovení přípustných limitů škodlivých látek v prostředí. Je též jediným způsobem, jak z hlediska ochrany zdraví hodnotit expozici lidí látkám, pro které nejsou stanoveny závazné limity.

Jak již bylo uvedeno, stanovené limity některých faktorů představují nezbytný kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nemusí zaručovat úplnou ochranu, zejména skupin populace se zvýšenou citlivostí. Metoda hodnocení zdravotních rizik pak umožňuje v konkrétních situacích získání hlubší informace o jejich možném vlivu na zdraví a pohodu obyvatel, nežli je možné pouhým srovnáním expozice s limitními hodnotami. Metodické postupy hodnocení zdravotních rizik byly vypracované Agenturou pro ochranu životního prostředí USA (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Z nich vycházejí i metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice.

Z hlediska posudku tedy není důvod požadovat „nové posouzení zdravotních rizik".

VE 62e) Studie sekundární prašnosti (otěr pneu a brzd)

- Argument: z takto frekventované silnice vzniká nezanedbatelné množství prachu z pneumatik a brzd ročně. Tento prach obsahuje těžké kovy.
- Požadavek: „Požadujeme modelaci spadu prachových částic z otěru pneumatik a brzd na plochu baseballového hřiště a dětských hřišť a analýzu jejich toxicity pro děti, které jsou v přímém kontaktu s povrchem hřiště."

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozptylová studie uvádí, že pro bilance emisí z dopravy byl použit program MEFA v13, tudíž pro výpočet resuspenze prachu z povrchu komunikací byla i použita „Metodika pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy", zveřejněná na stránkách MŽP (www.mzp.cz). Tato metodika je výstupem projektu TA ČR TH02030986 (Komplexní databáze a model pro stanovení emisí PAH z motorových vozidel a rozšíření modelu MEFA) a je implementována prostřednictvím výpočetního programu „Emise resuspenze z dopravy verze 1.0".

VE 62f) Analýza „Bariérového efektu" a psychické zátěže

- Požadavek: „Požadujeme studii vlivu bariérového efektu a nárůstu stresové hladiny obyvatel (včetně dětí) v důsledku expozice hlukového smogu v dříve klidové zóně."

Stanovisko zpracovatele posudku:

V procesu EIA jsou hodnoceny vlivy vymezené zvláštními právními předpisy, u vlivů na veřejné zdraví se jedná o vlivy vymezené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení těchto vlivů na veřejné zdraví vychází z postupů doporučených uznávanými odbornými institucemi a podléhá metodickému vedení Státního zdravotního ústavu Praha. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví v procesu EIA je podkladem pro stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, který si v případě nedostatků vyžádá jeho doplnění nebo přepracování.

Pro regulaci přímých i nepřímých účinků hluku a znečištění ovzduší ve vztahu k ochraně zdraví obyvatel při posuzování záměrů v procesu EIA je rozhodující dodržení zákonných hlukových a imisních limitů. Popis případných účinků podlimitní expozice v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví proto slouží pouze jako doplňující informace.

Rozšíření této informace o požadované zaměření na specifické skupiny obyvatel a zpracování zvláštních studií nepřímých účinků, které má spíše charakter specializovaného výzkumu, proto není opodstatněné.

VE 62g) Požadavek na posouzení kumulativních vlivů (Synergický efekt)
Standardní studie posuzují hluk a emise odděleně. Požaduji studii současného působení na lidský organismus.

- Argument: Kombinace hluku a chemického znečištění má na děti a nemocné mnohem horší dopad než prostý součet těchto vlivů.
- prokázat, jestli tato kombinace je bezpečné a zdravé prostředí pro sport a léčbu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 62d). Takové studie nemají oporu v metodikách z důvodů rozdílného působení imisní a hlukové zátěže na lidský organismus.

VE 62h) Rozptylová studie pro „nejhorší možný scénář" (Worst-case scenario)

- Požadavek: Modelace emisí při dlouhotrvající teplotní inverzi a bezvětří.
- Domnívám se, že koncentrace škodlivin u polikliniky a stadionu by mohly překročit zákonné limity

Stanovisko zpracovatele posudku:

Metodika výpočtu znečištění ovzduší kromě jiného umožňuje:

- *brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztažené ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského*
- *odhad imisní koncentrace znečišťujících látek při bezvětří a pod inverzní vrstvou ve složitém terénu.*

Pro každý referenční bod umožňuje metodika výpočet těchto základních charakteristik znečištění ovzduší:

- *maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytnout ve všech třídách rychlosti větru a stability ovzduší*
- *maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídu stability a rychlost větru*
- *roční průměrné imisní koncentrace*
- *dobu trvání imisních koncentrací převyšujících určité předem zadané hodnoty (např. imisní limity).*

VE 62i) Monitoring a modelace polycyklických aromatických uhlovodíků - látky jako benzo[a]pyren (silný karcinogen z výfuků) jsou v EIA často opomíjeny na úkor běžného prachu.

- Argument: Tato látka se váže na prach v okolí a usazuje se např. na hrací plochy. Děti na antuce a trávě mohou být tak v přímém kontaktu s karcinogeny.
- Požadavek: Podrobná modelace depozice benzo[a]pyrenu přímo na sportovní plochy areálu Hvězda a okolní hřiště

Stanovisko zpracovatele posudku:

Benzo(a)pyren z hlediska imisního pozadí je doladován z výstupů pětiletých aritmetických průměrů publikovaných ČHMÚ. Příspěvky záměru jsou doloženy

v rozptylové studii. Současné imisní pozadí benzo(a)pyrenu u obytné zástavby v okolí současné trasy silnice I/23 a navržené trasy obchvatu je podle mapových údajů ČHMÚ v úrovni 0,6–0,7 ng/m³ průměrné roční koncentrace. V roce 2030 i ve výhledovém roce 2050 se imisní příspěvek z hodnocené dopravy ve výpočtových bodech u nejbližší obytné zástavby v obou hodnocených variantách u průměrné roční koncentrace BaP pohybuje v řádu setin ng/m³.

VE 62j) Požadavek na „Skutečné variantní řešení“ (Obchvat vs. Průtah)

- Argument: Plánovaná trasa je de facto průtah městem, nikoliv obchvat.
- Požadavek: vypracování srovnávací studie s vnějším obchvatem (mimo zastavěné území), která doloží řešení s nulovým dopadem na zdraví dětí a pacientů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému požadavku lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 62k) Hodnocení vlivu na biologickou rozmanitost Terovského údolí Most zásadně změní ekosystém údolí.

- Požadavek: Celosezónní biologický průzkum zaměřený na chráněné druhy (netopýři, obojživelníci), kteří údolí využívají jako migrační koridor.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podmínka je uvedena v návrhu závazného stanoviska a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území; důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním závazného stanoviska a právní mocí stavebního povolení (nebo jeho ekvivalentu) u takto složité liniové stavby jeho časování, a to jednak jako podklad pro předrealizační fázi biomonitoringu a jednak jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost ekologického dozoru na stavbě).

VE 62l) Analýza potenciálního znehodnocení investice a sociálně-ekonomický dopad

- Argument: Byly provedeny investice do areálu Hvězda a polikliniky. Silnice v této blízkosti tuto investici potenciálně může znehodnotit, protože sportoviště u takto frekventované silnice by mohlo být dále pro rodiče s dětmi neatraktivní.
- Požadavek: Studie dopadu stavby na využitelnost městské infrastruktury a pokles hodnoty okolních nemovitostí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ekonomické vlivy záměru na ceny nemovitostí nemohou být hodnoceny v rámci procesu EIA. Autorizované osobě z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. nepřísluší hodnotit majetkové otázky typu poklesu ceny nemovitostí. Zákon mezi vlivy na životní prostředí řadí i vlivy na hmotný majetek, nicméně zde platí, že tyto vlivy se posuzují z hlediska environmentálního (vlivy, které by mohly mít ze své povahy význam pro životní prostředí), nikoli z hledisek jiných (např. ekonomických).

VE 62m) Riziko vibrací pro citlivé lékařské přístroje

- Argument: V budově polikliniky se zřejmě nacházejí citlivé měřící přístroje (např. Ultrazvuk atd...) průjezdy tolika vozidel, včetně kamionů, pravděpodobně způsobují mikrovibrace v podloží.
- Požadavek: Expertní posouzení vlivu vibrací na přesnost měření a životnost přístrojů v Lékařském domě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vibrace z provozu na komunikacích se projevují v jednotkách několika metrů od komunikace a nepředpokládá se, že by mohly ovlivnit uváděné přístroje. Každopádně pokud orgán ochrany veřejného zdraví dojde k závěru potřebnosti prověření takového rizika, nepochybně ho zohlední ve svém vyjádření v rámci navazující projektové přípravy.

VE 62n) Požadavek na modelaci „vlivu na srozumitelnost řeči“ (STI - Speech Transmission Index)
U sportovišť pro mládež a baseballových stadionů je klíčová komunikace mezi trenérem a hráči (často na velkou vzdálenost).

- Argument: Konstantní hlukový smog by mohl vytvořit potenciální akustickou bariéru. Pokud hráči neuslyší pokyny nebo varování (např. při letu míče), může dojít k ohrožení bezpečnosti.
- Požadavek: Akustická studie srozumitelnosti řeči přímo na hrací ploše stadionu Nuclears při plném provozu na obchvatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek jde nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 62o) Posouzení vlivu na psychické zdraví a chronický stres (HIA)
Moderní legislativa umožňuje požadovat Health Impact Assessment (HIA) - hodnocení vlivu na zdraví nad rámec fyzických nemocí.

- Argument: Ztráta klidové zóny, vizuální narušení krajiny a neustálý hluk vedou k chronickému stresu u obyvatel a případě i personálu polikliniky.
- Požadavek: Nezávislá psychologicko-sociologická studie dopadu stavby na pohodu (wellbeing) komunity v okolí Hvězdy a polikliniky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podkladem byly výsledky hlukové studie, která výpočtově hodnotí dopravní hlukovou zátěž dotčené obytné zástavby při ponechání současné trasy silnice I/23 a po realizaci navrženého obchvatu v časových horizontech 2030 a 2050. Kvantitativní charakterizace rizika vycházela z konkrétního počtu obyvatel v hlukových pásmech.

Z výsledků hodnocení vyplývá, že hluk z dopravy je pro část obyvatel exponované zástavby zdrojem obtěžování, rušení ve spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění.

Jak vyplývá z posouzení vlivů na veřejné zdraví, realizace záměru obchvatu bude mít podle plošného vyhodnocení výsledků hlukové studie v obou hodnocených časových horizontech 2030 a 2050 (porovnání nulové varianty bez obchvatu a aktivní varianty s obchvatem a zohledněním protihlukových opatření) u těchto ukazatelů zdravotního rizika hluku příznivý efekt.

Konkrétně počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem se snižuje o 18 %, počet obyvatel výrazně rušených hlukem ve spánku se snižuje cca o 10 % a nejzávažnější riziko kardiovaskulárních onemocnění vlivem hluku se snižuje cca o 25 %.

Nezávislá psychologicko-sociologická studie dopadu stavby na pohodu jde nad rámec procesu EIA.

VE 62p) Analýza „světelného smogu“ a oslnění (Light Pollution)
Argument: Provoz z tolika aut by mohl znamenat nezanedbatelné množství světelných kuželů každou noc. Záře ze světel a aut může rušit noční hmyz v Terovském údolí a také obyvatele.
Požadavek: Studie světelného znečištění a vlivu kmitajícího světla ze světlometů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace formuluje ve vztahu k uvedenému vyjádření příslušné opatření, které je v rámci posudku rozšířeno i ve smyslu výše uvedeného vyjádření.

VE 62q) Riziko kontaminace spodních a povrchových vod (Terovský potok)
- Argument: Silnice v zimě vyžaduje intenzivní zimní údržbu (solení). Slaná voda a splachy z aut (oleje, mikroplasty) by tak možná mohly stékat přímo do ekosystému údolí.
- Požadavek: Hydrologický model šíření znečištění z vozovky do podzemních vod a koryta Terovského potoka.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematice vlivů na podzemní vody je v dokumentaci EIA věnována odpovídající pozornost. V návrhu závazného stanoviska je formulována odpovídající podmínka týkající kvalitativních parametrů podzemních vod.

Předpokládané roční průměrné koncentrace chloridů v recipientech po realizaci záměru, resp. v období jeho provozu, obsahuje tabulka č.20 posuzované dokumentace.

U obou recipientů i u konečného recipientu za celý záměr lze očekávat hodnoty průměrné koncentrace chloridů, které nepřekračují NV č. 401/2015. Vzhledem ke značné rozloze dotčených útvarů povrchových vod a díky tomu, že součástí záměru nejsou významné úpravy jejich páteřních toků (tzn. Stařečský potok a Jihlava) se ovlivnění jejich ekologického stavu nepředpokládá. Vyhodnocení ovlivnění chemického stavu VÚ vychází z navrženého systému odvodnění, které obsahuje základní bezpečností prvky proti vnosu kontaminantů do vodních toků. Ovlivnění chemického stavu plošně rozsáhlých VÚ se neočekává.

VE 62r) Požadavek na „Zero-Alternative“ (Nulová varianta)
co se stane, když se nepostaví nic.
- Požadavek: nulová varianta by neměla být jen „současný stav“, ale aby zahrnovala jiná opatření (např. modernizaci MHD, skutečné a funkční inteligentní řízení semaforů v centru, zklidnění dopravy), která by snížila potřebu průtahu u Hvězdy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Takto formulovaný požadavek jde nad rámec procesu EIA.

VE 62s) Posouzení vlivu na mikroklima (Tepelný ostrov)

- Argument: Rozsáhlá betonová a asfaltová plocha (most a zářez) v dříve zeleném údolí by mohla změnit teplotní poměry v lokalitě.
- Požadavek: Klimatická studie vlivu stavby na vznik tepelného ostrova a vysušování okolní vegetace v areálu Hvězda.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Díky odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán dojde ke snížení emisí skleníkových plynů a k podpoře plynulosti dopravy. Očekávaný vývoj frekvence a intenzity klimatického jevu ve vztahu k extrémně vysokým teplotám je v klimatické studii hodnocen v tabulce 8 kapitoly 4.2.

VE 62t) Průzkum historického a archeologického dědictví

- Argument: Třebíč je město UNESCO a okolí údolí může skrývat dosud neobjevené archeologické nálezy nebo souvislosti s historickým osídlením.
- Požadavek: Provedení hloubkového nedestruktivního archeologického průzkumu v celé trase zářezu před vydáním stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je věcí zákona č. 20/1987 Sb., nikoliv náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 62u) Měření depozice dusíku na vegetaci v okolí

- Požadavek: Modelování ročního spadu dusíku na plochu zahrad a přilehlých zelených pásů.
- Argument: Nadbytek dusíku z výfuků mění složení půdy, podporuje růst plevelů na úkor kulturních rostlin a oslabuje odolnost stromů vůči škůdcům

Vliv zimní údržby (Solná mlha)

- zpracovat Model šíření solného aerosolu při větrech směrem k zahradám.
- Argument: Sůl v půdě je nevratná kontaminace, která neprospívá trvalým porostům (stromy).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Náplní posudku je kromě jiného posouzení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí. Dosažený stupeň poznání je potom v právní úpravě reprezentován limity, normami a požadavky jednotlivých složkových zákonů. Posudek musí v prvé řadě vycházet z toho, zdali posuzovaný záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na životní prostředí, a to především s ohledem na požadavky složkových zákonů a jejich naplňování, případně formulováním kompenzačních či jiných limitujících opatření ve vztahu k realizaci záměru. To předkládaný posudek dle názoru zpracovatele posudku předkládá, a mělo by to být patrné i z podmínek návrhu závazného stanoviska. Na straně druhé by měl i vyjadřovatel akceptovat, že významná část jeho připomínek formulovaných v rámci předkládané projektové EIA rozhodně nemůže být požadována v rámci konkrétně projednávaného záměru, neboť je zřejmé, že se jedná o dlouhodobý názor vyjadřovatele, který by měl být směřován na stranu příslušného resortního ministerstva. Projektová EIA není a ani nemůže zpracovávat vědecké studie, ze kterých by vyplývaly konkrétní závěry nebo informace či závěry, které by mohly být využitelné v rámci jakékoliv projektového záměru obdobného charakteru.

VE 62v) Měření vlivu ve vztahu k poliklinice a jejím charakteru
Akustická studie pro vnitřní prostředí ordinací
Hlukové limity se obvykle měří "na fasádě", ale u polikliniky je zásadní klid uvnitř.
Měření hlukové zátěže v interiérech ordinací při otevřené ventilaci.

- Argument: Lékaři i pacienti potřebují pro vyšetření a komunikaci klidné prostředí. Pokud hluk z obchvatu překročí hygienické normy pro zdravotnická zařízení, je projekt v této podobě na pováženou.

Posouzení dostupnosti pro IZS a pacienty během stavby
Podrobný plán dopravně-inženýrských opatření pro celou dobu výstavby.

- Argument: Poliklinika musí zůstat 100% dostupná pro sanitky a lidi se sníženou pohyblivostí. Jakékoli uzavírky ulice Vltavínská nebo Spojovací kvůli stavbě mimoúrovňové křižovatky by například mohly ztížit poskytnutí péče.

Vliv prachu na sterilní prostředí a klimatizaci
Poliklinika z principu věci vyžaduje čistotu.
Modelace prašnosti během zemních prací v těsné blízkosti budovy.

- Argument: Extrémní prašnost ze stavby by potenciálně mohla ohrozit čistotu a sterilitu v ordinacích.

Zachování parkovacích kapacit
Garance zachování nebo náhrady všech parkovacích míst u polikliniky, která by mohla být dotčena ochranným pásmem nebo stavebními úpravami křižovatky.

- Argument: Poliklinika již nyní bojuje s nedostatkem parkování.

Detailně zpracovat vliv na okolní zástavbu, sportující děti, děti trávící čas na plochách poblíž staveniště při výstavbě

- tj. Emise prachu, hluku, vibrací a emise všech dotčených pracovních strojů a automobilů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Většinu uvedených požadavků lze případně uplatňovat mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí. Pokud je plněn limit hluku pro venkovní chráněný prostor staveb, není důvod prověřovat vnitřní chráněný prostor staveb. Návrh závazného stanoviska obsahuje řadu doporučení směřujících k eliminaci dopadů etapy výstavby na hlukovou a imisní situaci.

VE *63) Vyjádření č.66*

Podstata vyjádření:

Tímto podávám připomínky k dokumentaci EIA k záměru „I/23 Třebíč - obchvat“. Po prostudování dokumentace mám za to, že některé významné vlivy na životní prostředí, krajinný ráz a kvalitu života obyvatel nejsou vyhodnoceny dostatečně podrobně nebo nejsou navržena dostatečně účinná zmírňující opatření. Žádám proto, aby byly níže uvedené připomínky zohledněny v posudku EIA a aby případné souhlasné stanovisko obsahovalo závazné, konkrétní a kontrolovatelné podmínky.

VE 63a) Nedostatečné vyhodnocení fragmentace krajiny
Dokumentace podle mého názoru podceňuje dlouhodobý vliv liniové dopravní stavby na fragmentaci krajiny. Nová komunikace vytvoří významnou migrační bariéru mezi jednotlivými částmi krajiny a může vést k:

- omezení pohybu savců, obojživelníků a drobných živočichů,

- izolaci populací,
- zvýšení mortality živočichů střety s dopravou,
- zhoršení ekologické stability území.

Požaduji:

- doplnění podrobnější analýzy migračních tras,
- vyhodnocení skutečné prostupnosti krajiny po realizaci stavby,
- závazné stanovení dostatečného počtu migračních objektů,
- zajištění naváděcích opatření (oplocení, vegetační koridory).

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci hodnoceného úseku byly v migrační studii zjištěny 2 migrační profily, které jsou znázorněny na obrázku č.2 Migrační studie. Studie uzavírá, že identifikované migrační profily jsou v širším krajinném kontextu nefunkční, protože končí slepě v souvislé zástavbě města. Vzhledem k této již existující bariéře plní trasy pouze zanedbatelnou lokální funkci bez možnosti dálkového propojení.

VE 63b) Nedostatečné posouzení vlivů na zvláště chráněné druhy
Dokumentace podle mého názoru neprokazuje dostatečně, že nedojde k významnému negativnímu vlivu na:

- ptactvo zemědělské krajiny,
- netopýry,
- obojživelníky,
- drobné savce,
- hmyz vázaný na luční biotopy.

Požaduji:

- aktualizaci biologického průzkumu,
- víceletý monitoring před zahájením stavby,
- opakování průzkumů v různých ročních obdobích,
- stanovení konkrétních kompenzačních opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace skutečně neprokazuje, že nedojde k významnému negativnímu vlivu na biodiverzitu. Dokumentace EIA tento vliv připouští a navrhuje určitá doporučení pro navazující projektovou přípravu, která jsou dále rozpracována na základě obdržených vyjádření.

VE 63c) Kácení zeleně a ztráta biotopů
Realizace stavby povede k rozsáhlým zásahům do zeleně a ke ztrátě přírodních stanovišť. Dokumentace podle mého názoru nedostatečně řeší:

- rozsah trvalých záborů,
- náhradu vzrostlé zeleně,
- obnovu ekologických funkcí území.

Požaduji:

- minimalizaci kácení,
- zachování vzrostlých stromů tam, kde je to technicky možné,
- závazný plán náhradních výsadeb,
- preferenci domácích druhů dřevin,
- následnou péči o výsadby minimálně po dobu 10 let.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou většinově zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 63d) Vliv na krajinný ráz
Dokumentace podceňuje význam zásahu do otevřené krajiny Třebíčská. Významné mostní objekty, násypy a rozsáhlé zpevněné plochy budou představovat výrazný vizuální zásah.
Požaduji:

- doplnění podrobnějšího hodnocení krajinného rázu,
- fotovizualizace z obcí a rekreačních tras,
- návrh krajinářských opatření již v této fázi,
- omezení výšky násypů,
- začlenění stavby do krajiny pomocí izolační zeleně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Krajinný ráz bude nepochybně realizací záměru ovlivněn tak jako u jiných liniových staveb při realizaci mostních těles. Bude věcí navazujícího řízení, zdali při respektování podmínky závazného stanoviska investor získá příslušný souhlas orgánu ochrany přírody k zásahu do krajinného rázu. Požadavek na aktualizaci studie vlivů na krajinný ráz při respektování doporučení, která jsou výsledkem probíhajícího procesu EIA, je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska

VE 63e) Ochrana zemědělské půdy
Záměr představuje významný zábor zemědělské půdy, přičemž není dostatečně odůvodněno, proč nebyly více preferovány varianty s menším záborem kvalitních půd.
Požaduji:

- přesnější vyčíslení záborů dle tříd ochrany ZPF,
- minimalizaci záborů kvalitní půdy,
- využití dočasných záborů pouze v nezbytném rozsahu,
- rekultivaci všech dočasně dotčených ploch.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tabulka č.22 v rámci dokumentace EIA specifikuje rozsah záborů dle tříd ochrany. Přesné vyčíslení pozemků bude součástí navazující přípravy pro odnětí ze ZPF, v rámci kterého bude zažádáno o odnětí ze ZPF, kdy budou i orgánem ZPF stanoveny další podmínky, které bude nutné splnit bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 63f) Vliv na vodní režim a erozi
Dokumentace podle mého názoru nedostatečně řeší:

- změny odtokových poměrů,
- riziko lokálních povodní,
- odnos půdy při přívalových deštích,
- vliv na vsakování vody v krajině.

Požaduji:

- doplnění protierozních opatření,
- maximalizaci retenčních a vsakovacích prvků,

- omezení odvodnění území,
- pravidelný monitoring kvality povrchových vod během výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uvedené požadavky jsou řešeny v přílohách, které jsou součástí posuzované dokumentace. Relevantní připomínky jsou potom zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska,

VE 63g) Nedostatečné vyhodnocení hlukové zátěže

Hluková studie podle mého názoru neprokazuje dostatečně dlouhodobé splnění hygienických limitů, zejména:

- v nočních hodinách,
- při očekávaném růstu dopravy,
- při vyšším podílu kamionové dopravy.

Požaduji:

- aktualizaci hlukového modelu pro výhled minimálně do roku 2045,
- zveřejnění podrobných hlukových map,
- zahrnutí extrémních dopravních scénářů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluková studie při realizaci navrhovaných protihlukových opatření dokladuje plnění hygienických limitů pro denní a noční dobu. Aktualizace akustického posouzení je u liniových staveb standardní podmínkou závazných stanovisek, nejinak tomu je v rámci předloženého záměru.

VE 63h) Protihluková opatření nejsou dostatečně konkrétní

Dokumentace ponechává rozsah protihlukových opatření do dalších stupňů projektové přípravy, což považuji za nedostatečné.

Požaduji:

- závazné stanovení minimálního rozsahu protihlukových stěn,
- použití nízkohlučných povrchů vozovky,
- zemní vály tam, kde jsou vhodnější než stěny,
- ochranu jednotlivých objektů tam, kde nebude možné limity splnit jinak.

Chybí závazný systém následné kontroly

Požaduji:

- povinné kontrolní měření hluku po uvedení stavby do provozu,
- opakovaná měření po 1, 5 a 10 letech,
- možnost dodatečných opatření při překročení limitů,
- veřejnou dostupnost výsledků měření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových opatření je v hlukové studii popsán v kapitole 9. Návrh protihlukových opatření. Návrh monitoringu je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 63i) Prašnost a zátěž během výstavby

Dokumentace nedostatečně řeší dopady stavební činnosti na okolní obce.

Požaduji:

- omezení stavebních prací v noční době,

- pravidelné čištění komunikací,
- skrápění prašných ploch,
- monitoring prašnosti během stavby,
- omezení tranzitu stavební techniky přes obytná území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dopady výstavby jsou v dokumentaci posouzeny na úrovni znalostí v době zpracování dokumentace EIA. Proto byly v dokumentaci formulovány odpovídající podmínky, které jsou dále posudkem rozpracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 63j) Kumulativní a dlouhodobé vlivy

Požaduji doplnění:

- společného posouzení s dalšími dopravními stavbami v regionu,
- vyhodnocení dlouhodobého nárůstu dopravy,
- posouzení synergických vlivů na krajinu a zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Časové horizonty 2030 a 2050 zahrnují budoucí vývoj v území, a tedy i dlouhodobý nárůst dopravy včetně zohlednění dalších dopravních staveb. Pro posouzení synergických vlivů na krajinu a zdraví není známá žádná dostupná metodika.

VE 63k) Žádám, aby případné souhlasné stanovisko EIA obsahovalo zejména tyto závazné podmínky:

- realizaci konkrétních protihlukových opatření před uvedením stavby do provozu,
- monitoring hluku a kvality ovzduší,
- monitoring migrace živočichů,
- závazný plán náhradních výsadeb,
- ochranu vodních toků a půdy během výstavby,
- omezení nočních stavebních prací,
- následnou kontrolu funkčnosti ekologických opatření,
- možnost doplnění dalších opatření při zjištění negativních vlivů.

Vzhledem k rozsahu zásahu do krajiny a životního prostředí žádám o důsledné vypořádání všech připomínek v posudku EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní podmínky z výše uvedeného vyjádření jsou i bez ohledu na toto vyjádření zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE *64) Vyjádření č.67*

Podstata vyjádření:

VE 64a) Nedostatečné posouzení variant včetně velkého obchvatu a kompromisní varianty

Dokumentace v kapitole B.1.5 Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant uvádí, že v minulosti byly zvažovány různé varianty vedení obchvatu. Konkrétně zmiňuje mimo jiné Aktuální variantu, Variantu Zámeček a Exogenní variantu. Dokumentace odkazuje na komparativní studii HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. z roku 2018, podle níž byly z hlediska vlivů na životní prostředí, územní plánování a dopravu jako nejpříznivější vyhodnoceny Aktuální

varianta a Varianta Zámeček, přičemž dokumentace tyto dvě varianty označuje za vzájemně srovnatelné. Přesto je záměr v dokumentaci EIA dále posuzován pouze v jedné aktivní variantě, odpovídající stabilizovanému koridoru DK03 v ZÚR Kraje Vysočina. Zároveň nejsou posouzeny ani další variantní trasy jako velký obchvat a jeho kompromisní minimalistická varianta tak, jak je uvádí spolek Obchvat Třebíče.
Předložený dokument obsahuje výsledky terénních průzkumů z vegetační sezóny roku 2025 a záměr je předkládán v jediné aktivní variantě. Pokud jsou pro aktuálně navrženou trasu použita nová data z let 2025/2026, musí být obdobně aktuálně vyhodnoceny i varianty, které mohou zásah do Libušina a Terovského údolí vyloučit nebo výrazně omezit. Nestačí odkázat na starší komparativní studii, pokud nepracovala se srovnatelnými podklady pro všechny porovnávané varianty.

Požaduji:

- aktualizované srovnání nulové varianty, Aktuální varianty, Varianty Zámeček, Exogenní varianty / velkého obchvatu a kompromisní minimalistické varianty s využitím podkladů z let 2025/2026, zejména biologických, dendrologických, hydrologických, hlukových, rozptylových, dopravních, klimatických a krajinářských,
- vyhodnocení, zda velký obchvat, Varianta Zámeček nebo jejich technická modifikace může snížit dopad na Libušino a Terovské údolí, zejména z hlediska zásahu do městských lesoparků, rekreačních tras, vodního režimu, krajinného rázu, hluku, světla, ovzduší a fragmentace biotopů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 17a) této kapitoly.

VE 64b) Nedostatečné vyhodnocení zásahu do VKP les
Příloha 6 hodnotí VKP les - Terovské a Libušino údolí jako dotčený středně silným vlivem. Uvádí likvidaci cca 2,2 ha porostů. Dokumentace přiznává oslabení ekologicko-stabilizační funkce, ale závěr o únosnosti zásahu není dostatečně přesvědčivě odůvodněn z hlediska funkční celistvosti městského lesoparku. Hodnocení „4,5 % rozlohy VKP" může podhodnocovat skutečný dopad, protože zásah je liniový, fragmentační, vedený přes citlivý okraj a svahy a doprovázený hlukem, světlem, exhalacemi a stavebními zásahy. Významné krajinné prvky jsou podle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. chráněny před poškozováním a ničením a využívají se pouze tak, aby nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich ekologicko-stabilizační funkce.

Požaduji:

doplnit samostatné funkční hodnocení VKP Terovské a Libušino údolí, které nebude založeno pouze na ploše záboru, ale vyhodnotí

- fragmentaci,
- dopad na vodní režim a erozi,
- kumulativní vlivy stavby, kanalizace, kácení, hluku a světla.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována ve vztahu k opatřením kompenzujících zásahy do VKP řada doporučení, která vychází z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závazné stanovisko k zásahu do VKP musí být součástí navazující projektové přípravy v rámci žádosti o Jednotné environmetální stanovisko. Bude věcí příslušného orgánu ochrany přírody, zdali toto závazné stanovisko vydá na základě podkladů uvedených v žádosti o toto stanoviska, které zejména budou

zahrnovat právě výstupy z procesu posuzování vlivů na životní prostředí, pokud nejprve příslušný úřad v procesu EIA vydá souhlasné závazné stanovisko.

VE 64c) Zásah kanalizačního/retenčního potrubí v Terovském údolí do kontinuity porostu
V Terovském údolí má být vybudováno podzemní kanalizační potrubí s retenční funkcí, vedené přibližně podél stávající nezpevněné pěšiny mezi trasou záměru a lesním potůčkem; uvádí se zábor cca 0,3 ha, vykácení stromů, výkop, uložení potrubí a následně zřejmě trvale udržovaný zatravněný pás bez dřevin šířky 6-7 m. Tento zásah vytváří samostatný trvalý průsek v lesoparku, s dopady na kontinuitu porostu, mikroklima, erozi, rekreační charakter pěšiny a ekologické funkce údolí. Trvalý pás bez dřevin v údolí s vodotečí může zesílit fragmentaci a erozi. Dokumentace neprokazuje, že nelze zvolit jiné vedení nebo jiné retenční řešení mimo lesopark.
Požaduji:
- doplnit přesné situační a podélné řešení potrubí,
- doložit hydrologickou nezbytnost retenční funkce právě v této poloze,
- vyčíslit samostatný zábor, kácení a dlouhodobou údržbu pásu,
- stanovit závaznou obnovu vegetace tam, kde není technicky nutný trvale bezlesý pás.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky z hlediska přesných situačních podkladů jdou nad rámec procesu EIA. Požadavky náhradní výsadby jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

VE 64d) Nedostatečné hodnocení lesoparku jako městské zelené infrastruktury
Krajinné uvádí, že Libušino a Terovské údolí představují parkovou zeleň tvořenou lesními porosty s vodními toky a prudkými svahy. Dokumentace nicméně neobsahuje ucelené hodnocení lesoparků jako městské zelené infrastruktury. Nehodnotí návštěvnost, každodenní rekreační využití, dostupnost přírody pro obyvatele, dopady na zdraví, sociální funkci a psychologickou hodnotu klidového přírodního prostředí. U městských lesoparků není ekologická hodnota oddělitelná od hodnoty rekreační a zdravotní. Pouhé vyčíslení záboru a dřevin nemůže postihnout ztrátu kvality celého území.
Požaduji:
doplnit samostatnou kapitolu „Dopady na městské lesoparky jako zelenou infrastrukturu Třebíče", která kvantifikuje a popíše dopady výstavby na
- rekreační trasy,
- pěší dostupnost,
- klidová místa,
- ztrátu kvality prostředí během výstavby a provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky směřující k tomu, aby dokumentace EIA vyhodnocovala například návštěvnost, každodenního rekreačního využití není náplní obsahu dokumentace EIA. Naopak hodnocení dopadů na VKP je náplní dokumentace EIA a tento vliv je hodnocen a v návrhu závazného stanoviska je formulována řada podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vyhodnoceného vlivu.

VE 64e) Hluk je hodnocen příliš úzce pouze vůči hygienickým limitům
Hluková studie hodnotí hlukovou zátěž území a zástavby, porovnává nulovou a aktivní

variantu a navrhuje protihluková opatření pro splnění hygienických limitů. Hygienický limit u obytných staveb není úplným měřítkem dopadu na městský lesopark. Dokumentace nedostatečně hodnotí hluk v rekreačních trasách a klidových částech Libušina a Terovského údolí. Nehodnotí dostatečně akustickou změnu v údolních profilech ani dopad na faunu. Dokumentace sama uvádí, že komunikace povede přes cenné ptačí biotopy a že rizika zahrnují hluk, světlo a střety. Posouzení pouze podle hygienických limitů pro stavby je proto nedostatečné pro přírodní a rekreační území.

Požaduji:

- doplnit hlukové modely pro rekreační trasy a klidová místa,
- doplnit hodnocení změny akustického prostředí v údolích,
- stanovit opatření i mimo chráněný venkovní prostor staveb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení hlukové situace je provedeno ve vztahu k hygienickým limitům stanoveným v NV 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Jiné hodnocení nelze formulovat do podmínek návrhu závazného stanoviska, protože je nevymahatelné a nekontrolovatelné.

VE 64f) Nedostatečně závazná opatření proti střetům a světelnému rušení ptáků

Na mostech přes Terovské a Libušino údolí je „vhodné" instalovat oboustranné bariéry proti střetům a světelnému rušení, před mostem přes Terovské údolí je nutné prodloužit bariéru o cca 50 m a je „vhodné zvážit" jednostrannou bariéru mezi oběma mosty. Část opatření je formulována nevymahatelně. Pokud dokumentace přiznává cenné ptačí biotopy a riziko střetů při intenzitách 7-8 tisíc vozidel/24 h, opatření nesmí zůstat v rovině doporučení. Bez přesného technického zadání nelze posoudit účinnost opatření a nelze je kontrolovat.

Požaduji:

- stanovit bariéry jako závaznou podmínku,
- určit jejich délku, výšku, materiál, neprůhlednost a údržbu,
- doplnit monitoring mortality ptáků po uvedení do provozu,
- stanovit následná korekční opatření při zjištění mortality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Odpovídající podmínka v návrhu závazného stanoviska ve spojitosti s uvedenou připomínkou je zapracována do návrhu závazného stanoviska.

VE 64g) Nedostatečné hodnocení vodní eroze, svahů a extrémních srážek

Dokumentace uvádí, že během výstavby ve svažitém terénu Terovského údolí vznikne riziko vodní eroze lesní půdy, které může být lokálně škodlivé. Riziko je uvedeno, ale není dostatečně převedeno do konkrétního, kontrolovatelného protierozního plánu. Svažitý lesopark s vodotečemi, výkopy, kácením a technickými zásahy je vysoce citlivý na erozi, splach sedimentů a poškození půdy.

Požaduji:

- doplnit protierozní plán po etapách,
- vyhodnotit přívalové srážky,
- doplnit ochranu vodotečí před sedimenty,
- vymezit zakázané skladování materiálu v citlivých částech údolí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení odtokových poměrů je dokumentací řešeno. Dokumentace dále uvádí,

že navržené bezpečnostní prvky v podobě dešťových usazovacích nádržích s nornými stěnami jsou dostatečným řešením ochrany vodních toků před vnosem kontaminantů. Riziko vodní eroze dokumentace řeší včetně odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska. Obdobně odpovídající podmínka návrhu závazného stanoviska řeší opatření pro minimalizaci vlivů na vody ve vztahu ke vznikajícím odpadům v etapě výstavby.

VE 64h) Kompenzace kácení a ztráty porostů
Náhradní výsadba nemůže v krátkodobém ani střednědobém horizontu nahradit funkce existujícího městského lesoparku, zejména pokud jde o mikroklima, stín, půdní stabilitu, biotopy, mrtvé dřevo, hnízdní možnosti a krajinný charakter. Hodnota stromů se neměří jen plochou záboru. Kompenzace musí zohlednit věkovou strukturu a biologický potenciál (dutiny), což současné navržené kompenzace nezajišťují.
Požaduji:

- vyčíslit časový deficit náhradní výsadby,
- navrhnout náhradní výsadby přímo v návaznosti na dotčený lesopark,
- zajistit péči minimálně 10 let,
- doplnit ponechávání mrtvého dřeva mimo bezpečnostně riziková místa,
- vyloučit kácení nadlimitních stromů s prokázanými dutinami
- doplnit oboustranné dutinové budky pro netopýry, šplhavce a další druhy v poměru 5 budek na každý pokácený dutinový strom.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Relevantní požadavky z obsahu této připomínky jsou zapracovány v příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska.

VE *65) Vyjádření č.68*

Podstata vyjádření:

Proč město povolilo výstavbu obytných domů v místě, kudy má vést tak frekventovaná silnice? Od doby, kdy se původně obchvat plánoval, se Třebíč změnila a rozrostla tak, že se obchvat stal průchvatem. Proč byl zvolen projekt, který je dražší, vyžaduje bourání stávajících objektů a provozoven, stavbu mnoha mostů, stavbu monumentálního tunelu a přemostění dvou údolí, které povede k devastaci přírody a narušení biotopu. Už nyní hluk aut projíždějících Borovinou se rozléhá Libušiným údolím až nahoru na vyhlídku. A to je jen zlomek aut, která tam mají v budoucnu projíždět.

V době, kdy se snažíme zlepšovat životní prostředí, omezovat exhalace a hluk, se vedení města Třebíč pokouší znepříjemnit život svým obyvatelům, místo, aby dělalo pravý opak. Už jen samotná výstavba přinese minimálně 5 leté utrpení obyvatelům dotčených lokalit. Přitom výstavba skutečného obchvatu by byla mnohem levnější a neovlivnila by život obyvatel, s výjimkou napojení obchvatu na stávající komunikace.

Nechci žít vedle rušné silnice, která změní kvalitu ovzduší, prašnost, hluk, otřesy, znemožní otevření oken v teplých měsících, nechci 5 let denně hledat objízdné trasy a trávit cestou do práce a z práce mnoho času navíc.

Věřím, že zvítězí lidský rozum a tato varianta nebude schválena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o vyjádření, které mělo být uplatněno především při tvorbě územního plánu města, respektive při Aktualizaci č.6 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.

VE *66) Vyjádření č.69*

Podstata vyjádření:

Předložená dokumentace EIA je z hlediska zákona neúplná a nepřezkoumatelná. Dokumentace neposuzuje záměr ve více realizovatelných variantách (Nulová varianta je dle platného usnesení vlády z října 2017 neakceptovatelná). EIA vůbec neporovnává navržené řešení s variantou skutečného, vnějšího obchvatu Třebíče vedeného mimo zastavěné území města; bez takového variantního porovnání nelze rozhodnout, která varianta je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel nejméně škodlivá. Vliv stavebních činností v souvislosti se stavbou vnitřního „průchvatu“ bude mít hodně negativních vlivů na obyvatele Třebíče a jeho okolí.

Velký obchvat eliminuje

- Prašnost, emise a hluk po dobu 3-4 let v Třebíči a celém blízké a vzdálenějším okolí (oficiální i neoficiální objízdné trasy).
- Extrémní nárůst aut zajišťujících stavbu obchvatu (odhad dle zveřejněného množství materiálu 100 - 200 tisíc aut) - v EIA neřešeno.
- Zastavení dopravy v Třebíči při realizaci obchvatu v kombinaci s akčním plánem rozvoje města v souvislosti s nárůstem bytů a infrastruktury.
- Vysoká cena stavby v porovnání s dalšími obchvaty aktuálně budovanými na Vysočině dle stejného usnesení vlády (např. Slavětice, Zašovice...)
- Není řešen obchvat Stařec - Červené Hospody (průjezd vozidel cca 8000vozidel denně, EU podporuje obchvaty již od 3000 vozidel denně).
- Velmi složitá a někdy nerealizovatelná nápravná opatření v případě překročení limitních hodnot (hluk, prašnost, emise) při/po realizaci obchvatu. Navýšení nákladů a dlouhodobé působení škodlivých emisí do vyřešení situace (dle zkušeností roky).
- Omezeně nebo vůbec řešeny snížené limity škodlivých emisí např hluk, prašnost ap. pro ordinace, školky apod.
- Nedostatečná nápravná opatření např. kontaktní osoba a mluvit s lidmi.
- Nízká rychlost na průchvatu (50 a 70 km/h) + riziková místa v Borovině z důvodů absence mimoúrovňových křižovatek
- Není řešen hluk při transportu nadměrných nákladů (toto probíhá v noci z důvodů „blokace“ silnice. Nemám na mysli pouze největší komponenty, ale vyšší stovky „nadrozměrných“ nákladů po dobu výstavby EDU 5-6.
- Riziko prodloužení stavby z důvodů poškození / zjištění nových skládek nebezpečného odpadu (např. bývalá cihelna Borovina) nebo archeologických nálezů. Dále výrazné navýšení ceny stavby.
- Problémy s dostupností/průjezdem vozidel IZS (hlavně hasiči)

Cesta přes Třebíč dne 13.5.26 město bez uzavírek (využito po dlouhé době) Příjezd do Třebíče od firmy Novatech v 14.36, sídliště u Rybníka 15.08 hod. Při zavření jakékoliv hlavní cesty neexistují řádné objízdné trasy. Problém budou mít hlavně hasiči s velkými auty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

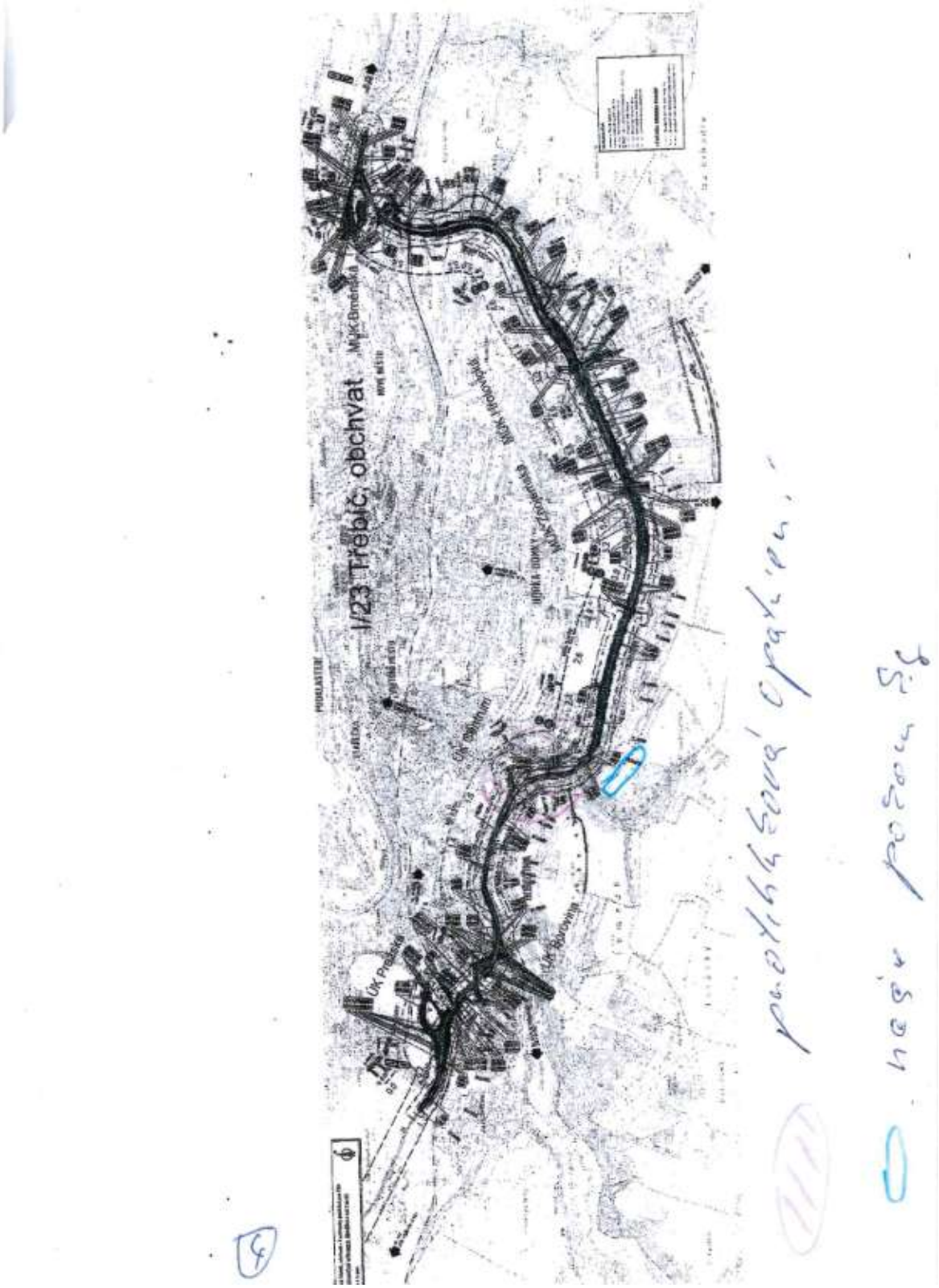
Vzhledem ke skutečnosti, že do procesu posuzování vlivů na životní prostředí byl předložen záměr, který je v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje Vysočina, jsou hodnoceny vlivy pouze tohoto předloženého záměru. Výše uvedené připomínky jsou v rámci posudku komentovány v jeho příslušných pasážích a odpovídající podmínky ve vztahu k vlivům na životní prostředí formulovány v návrhu závazného stanoviska.

Lze předpokládat, že v rámci územního plánu a projednávání Zásad územního rozvoje byly dopravní návaznosti v rámci města po realizaci posuzovaného záměru vyhodnoceny.

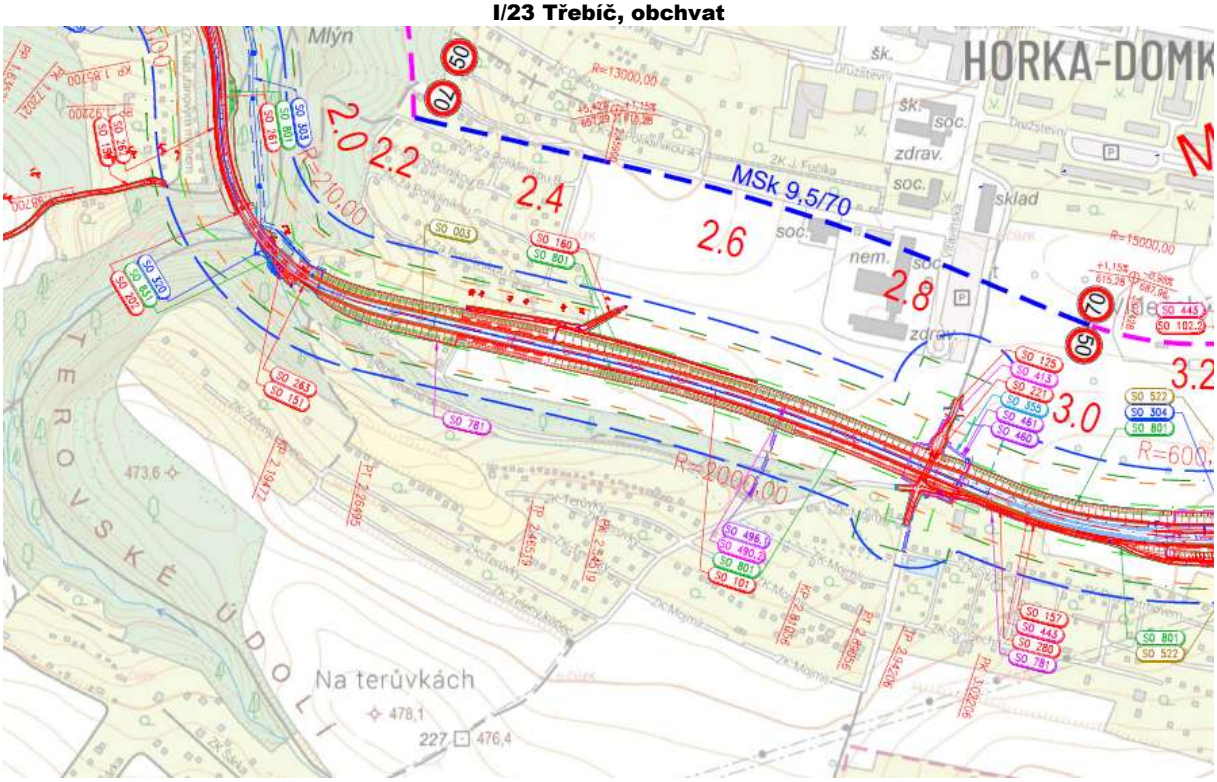
VE *67) Vyjádření č.223*

Podstata vyjádření

VE 67a) Jak bude řešeno napojení průjezd podjezd pod průtahem a naše průjezdnost na silnici kolem Janova mlýnu na silnici Koželužská. Toto je příjezd k našim pozemkům od roku 1949.Přikládáme náčrt v katastrální mapě:



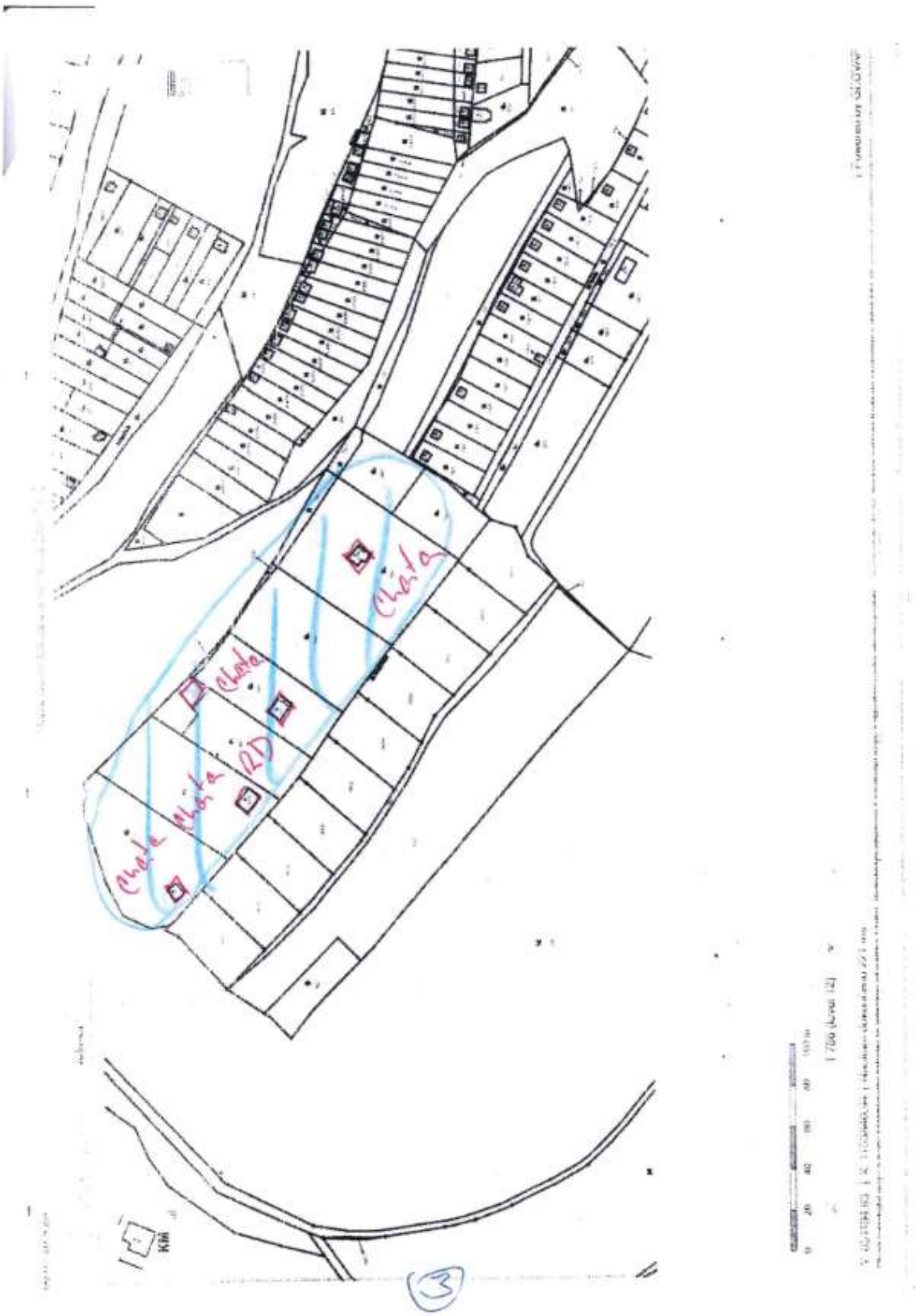
G



Stanovisko zpracovatele posudku:

Komunikace v Libušině údolí kolem Janova mlýna budou zachovány, cesta kolem Stařečského potoka povede pod mostem. Přístup do Libušina údolí bude umožněn z ulice T. Bati.

VE 67b) Jak bude řešeno protihlukové opatření v koridoru Libušino údolí. Zmírnění hluku a rozptylu spalin. Podotýkáme , že naše nemovitosti jsou vzdáleny do 100 metrů od průtahu nad svahem. Naše čtyři nemovitosti k rekreaci a jeden rodinný dům budou přímo dotčeni hlukem a zplodinami z provozu na průtahu. Bez protihlukového opatření nám tento projekt výrazně znehodnotí naše nemovitosti a jejich užívání. Naše nemovitosti využíváme k trvalému bydlení. Přikládáme zakreslení nemovitostí v katastrální mapě:



Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze odkázat na vypořádání pod bodem 17j) této kapitoly.

VE 67c) Jak bude řešena rychlost jízdy. Neměla by přesáhnout 50km/h, aby se nevytvářel nadměrný hluk.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá z posuzované dokumentace, komunikace I/23 je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h.

VE 67d) Jak hodlá ŘSD kompenzovat nám přímo dotčeným snížení bonity pozemků tímto projektem a snížení konfortu užívání

Stanovisko zpracovatele posudku:

U pozemků, které nebudou vyjmuty ze ZPF nedojde ke změně BPEJ. Pokud budou splněny zákony stanovené limity hluku, nelze předpokládat kompenzace.

VE 67e) Žádáme abychom byly účastníky stavebního řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí.

VE 67f) Z důvodu budoucích stavebních činností související se statickou stabilitou průtahu patky a piloty na přemostění části Libušina údolí. Máme obavu ,že hloubka patek a pilotů nevratně ovlivní naši dostupnost k podzemním zdrojům vody. Na našich

pozemcích máme vrtané studny které jsou pro nás jediným zdrojem vody, původní historické studny změnou klimatu vyschly. A tímto se obáváme, že při zemních pracech bude tato voda stažena a nám se z našich vrtu nevratně ztratí. Založení patek a pilotů odpovídá cca hloubce naších vrtů. Je třeba tuto situaci řešit s předstihem ne, až nastane a bude pozdě. Opět upozorňuji, že naše nemovitosti užíváme k trvalému bydlení. Jakou záruku nám hodlá dát ŘSD nebo město Třebíč kdyby tato situace nastala?

Stanovisko zpracovatele posudku:

V příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska je formulován požadavek u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora.

VE *68) Vyjádření č.224*

Podstata vyjádření

Po pravdě řečeno moc se mi dnes prosazovaný obchvat, který ve skutečnosti ani opravdovým obchvatem není, nelíbí. Jako člověk, který má rád přírodu, se na to dívám spíš z pohledu milovníka přírody, než z pohledu zpohodlnělého uživatele auta.

Nelíbí se mi, že prosazované řešení se nevyhne Terovskému údolí a Borovině. Z tohoto úhlu pohledu už je pro mě přijatelnější ta tzv. kompromisní varianta velkého obchvatu. A prosazované řešení se mi nelíbí tím spíš, že v roce 1998 tehdejší zastupitelstvo schválilo jinou kompromisní variantu, která byla zanesena do územního plánu a dle mých informací se vyhnula Terovskému údolí i Koželužské ulici.

V článku ve Zpravodaji se sice píše, že obchvat má dlouhou historii, ale mluví se až o variantách z let 2004 až 2008, zatímco varianty z druhé poloviny devadesátých let (včetně té z roku 1998) jsou z mého pohledu neférově (neb možná účelově) pominuty.

V článku se píše, že městem projede o 7000 aut méně. Předpokládám, že je tím myšlen počet aut, které jedou po průtahu. Mimochodem po průtahu, který je v Třebíči jizvou, jejímž důsledkem bylo nenávratné zničení části historické Třebíče a narušení přirozených spojnic ve městě. (Navíc nadjezd u nemocnice s pravoúhlými zatáčkami není podle mého názoru technicky dobře vyřešen a doporučoval bych velmi zvážit, zda by dodatečná oprava byla možná.)

Předpokládám, že statistika se 7000 auty se týká běžného všedního dne a jen průjezdu Bráfovou ulicí. Celkový počet aut za den ale nemá tu správnou vypovídací hodnotu. Dnes jsem přecházel Bráfovu ulici po 11. hodině nedaleko od evangelického kostela a počet projíždějících aut, která byla na dohled ode mne, bych spočítal na prstech jedné ruky. Ucpání Bráfovy ulice tedy jistě není trvalé a chtělo by to analýzu, ve kterých hodinách a z jakých důvodů se Bráfova ulice během dne ucpává.

V koncepcích obhajujících obchvat se řeší zvyšující počet aut, ale už se asi moc neřeší, z jakých důvodů se počet aut zvyšuje a kolik je aut v Třebíči vzhledem k počtu obyvatel nebo počtu rodin. Je snaha budovat všude možně parkoviště nebo odstavné plochy pro auta, ale už se zřejmě neřeší, jak a proč jsou využívána.

Nepokládám ale za nutné, aby víc aut měla rodina v Třebíči, pokud pracující z rodiny v Třebíči také pracují. Tím spíš, že v Třebíči funguje městská autobusová doprava.

Člověk bydlící a pracující v Třebíči tedy podle mého názoru jezdit do práce autem nemusí.

Podle mého názoru je koncepční chyba, že supermarkety jsou i uvnitř města. Kdyby byly mimo město a byly dostupné po vnějším obchvatu, centrum města by bylo jistě dopravně odlehčené.

Dopravu ve městě bych omezil dopravními značkami. Nepouštěl bych do centra auta typicky s jedním řidičem jedoucím pár set metrů do práce nebo pro nákup.

Co bych tedy navrhoval? Vrátit se k návrhu z roku 1998. Byť i tato varianta je možná spíš městským okruhem (detaily neznám), ale alespoň je šetrnější k přírodě. Protože se vyhýbala Terovskému údolí i Koželužské ulici, musela být lepší, než ta dnes prosazovaná varianta a prosím o uvedení zásadního důvodu, proč se žádné vedení města po roce 2000 k této už jednou schválené variantě nevrátilo. Dále bych doporučoval omezit dopravu v centru výše naznačeným způsobem (dopravní značení, pěší zóny, zóny bez aut, vše i za cenu zrušení některých supermarketů ve městě a jejich odstěhování za město).

Než špatný další průtah nebo průchvat nebo obchvat, tak raději žádný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze za relevantní připomínku považovat poznámku vyjadřovatele týkající se dopadů záměru na Terovské údolí a Borovinu. Ve vztahu k uvedené poznámce jsou v posudku příslušné komentáře a v návrhu závazného stanoviska potom odpovídající podmínky k minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

VE *69) Vyjádření č.225*

Podstata vyjádření

S průchvatem nesouhlasím z důvodu, že jsem se schválně nastěhovala do Boroviny kvůli klidu a především zeleni kterou lokalita nabízí. Průchvat naruší klid, zeleň a přinese jen znehodnocení ovzduší. Uvítala bych obchvat, který městu celkově uleví od už tak velkého množství aut a kamionů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o nesouhlasné vyjádření, které bude zohledněno příslušným úřadem při vydávání závazného stanoviska. Obecně uváděné vlivy jsou komentovány v příslušných kapitolách posudku.

VE *70) Vyjádření č.226*

Podstata vyjádření

Hlavní důvod proč nesouhlasím s tímto návrhem "průchvatu" je jeho nesmyslná cena, několik mimoúrovňových křižovatek a nejhorší ten nesmyslný tunel. Proč se takto násilně tlačí pouze jedna varianta obchvatu mě velice zaráží. Nemluvě o zničeném prostředí a rozděleném městě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Náklady na stavbu nepřísluší procesu posuzování vlivů na životní prostředí komentovat.

Veškerá obdržená vyjádření jsou doložena v digitální podobě v samostatné **Příloze 2** k předkládanému posudku.

Veřejné projednání záměru

Veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona o EIA se uskutečnilo dne 27. 5. 2026 ve Velkém sálu v budově Fórum na Masarykově náměstí 1313/13, 674 01 Třebíč od 16:15 do 20:35 hod.

Na veřejném projednání byly vyjadřovateli většinově uváděny shodné připomínky k záměru, které byly v písemné podobě zaslány příslušnému úřadu v procesu EIA a které jsou vypořádány v předkládaném posudku.

Nad rámec obsahu zaslaných vyjádření byly na veřejném projednání vzneseny následující připomínky:

a) problematika hluku v souvislosti s chybovosti modelování hlukových studií včetně uvedení příkladů, kdy hlukové posouzení neodpovídalo následným výsledkům autorizovaného měření hluku

b) byla vyjadřována obava obyvatel na ulici Tomáše Bati z hlediska hluku způsobeného dopravou, a dále, že doprava bude způsobovat otřesy, prašnost

c) byl vznesen dotaz, kdo bude zodpovídat za to, když nebudou plněny parametry, které byly dokladovány v dokumentaci EIA

d) byly vzneseny opakující se připomínka k ulici Fibichova, kdy bylo upozorňováno na další negativní vlivy při navrhovaném projektovém řešení této komunikace

e) byl vznesen dotaz na retenční nádrže na zachycení vody a na způsob nakládání s touto vodou a způsoby čištění.

Vypořádání v rámci posudku:

ad a) Dle zpracovatele dokumentace jsou takové případy ojedinělé. Každopádně je tato problematika v rámci stanoviska ošetřena podmínkou navrhované PHS řešit konstrukčně tak, aby v případě teoretického překračování hygienických limitů po požadovaném autorizovaném měření hluku bylo možné PHS případně bez prodlevy a významných stavebních úprav navýšit.

ad b) Dle zpracovatele dokumentace dopady na situaci v dané lokalitě by měly být minimální. Každopádně v rámci posudku je k problematice hlukové zátěže formulována řada podmínek, včetně doporučení v rámci aktualizované hlukové studie doplnit další modelový výpočtový bod Tomáše Bati č.p.1084 (Dům dětí a mládeže), na který bylo upozorňováno i v řadě obdržených vyjádřeni. Dále je navržen monitoring hluku, a to nejen po realizaci záměru, ale i pro hodnocení stávajícího stavu. Imisní hodnocení nepředpokládá významnou změnu stávající imisní situace. Otřesy na uváděné komunikaci se vzhledem ke vzdálenosti po realizaci záměru neprojeví, etapa výstavby je ve vztahu k otřesům ošetřena odpovídající podmínkou.

ad c) Zpracovatel dokumentace uvedl, že v rámci postprojektové analýzy je navržen monitoring relevantních složek a pokud se zjistí problém je investor povinen je na svoje náklady odstranit. Z hlediska posudku lze uvést, že s odkazem na obdržená vyjádření jsou v návrhu stanoviska formulována detailněji doporučení z dokumentace EIA, která by měla zajistit ověření výstupů z posuzované dokumentace včetně případných nápravných opatření realizovaných na náklady investora.

ad d) V rámci posudku je navrhované projektové řešení komentováno a k této komunikaci je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka směřující v rámci projektu k dalšímu prověření konečného řešení dopravy na této komunikaci po ukončení stavby.

ad e) Ze strany zpracovatele dokumentace byla znovu popsána navržená koncepce nakládání s vodami z povrchu komunikace včetně opatření souvisejících s jejich předčištěním. S vlivem souvisejícím s vyhodnocením kvalitativních a kvantitativních vlivů záměru na povrchové vody nejsou ze strany posudku připomínky při respektování podmínek závazného stanoviska k minimalizaci vlivů na vody.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 na záměr

I/23 Třebíč, obchvat)

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Šikulou, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j.: 8175/1488/OIP/03, autorizace prodloužena č. j. MZP/2022/710/2473.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska posuzovaných variant.

Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

doporučuje

realizovat záměr

I/23 Třebíč, obchvat)

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Krajský úřad kraje Vysočina

Odbor životní prostředí a zemědělství

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Výroková část

Název záměru: I/23 Třebíč, obchvat

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je vybudování silničního obchvatu města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Komunikace je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání:

- MS2ck -/9,5/50 (úsek před tunelem)
- Tunel kategorie T-9,5
- MSc 9,5/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská)
- MSc 11/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská s chodníkem vpravo SO 142)
- MSc 10,5/9,5/50 (úsek mezi mosty SO 201 a SO 202 s revizním chodníkem)
- MSck -/9,5/70 (úsek mezi SO 202 a MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická až MÚK Brněnská s přídatným stoupacím pruhem š. 3,25 m)
- MS 11/9,5/50 (úsek MÚK Znojemská až MÚK Hrotovická s revizními chodníky vpravo a vlevo)

Hlavní dopravní prostor vždy tvoří dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a zpevněné krajnice šířky 0,75 m. Ostatní komunikace, které budou v rámci stavby upravovány a překládány, jsou navrženy v kategorii a s návrhovou rychlostí dle charakteru stávající komunikace.

Zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu:

Záměr je posuzován dle následujících bodů přílohy č.1:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy

předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Umístění záměru:

Kraj: Vysočina
Obce: Třebíč, Střítež, Kožichovice
Katastrální území: Třebíč [769738], Řípov [769886], Střítež u Třebíče [757926], Kožichovice [672050]

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65 99 33 90

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

I/23 Třebíč, obchvat

Krajský úřad kraje Vysočina, OŽPZ na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

1) v rámci navazující projektové přípravy ve vztahu ke komunikaci Fibichova:
- ***preferovat po ukončení stavby "I/23 Třebíč, obchvat" do komunikace Fibichova vrácení pouze jednosměrného provozu***
- ***v případě odůvodněné nemožnosti realizace jednosměrného provozu realizovat úpravy komunikace Fibichova zejména z hlediska zajištění bezpečnosti chodců – rozšíření vozovky, doplnění chodníků a cykloopatření, realizace vegetačních úprav za kácenou zeleň***
- ***bez ohledu na konečné dopravní řešení pro realizaci záměru vyloučit z komunikace Fibichova jakoukoliv staveništní dopravu související s návozem stavebního materiálu a odvozem přebytečných výkopových materiálů***

2) v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále jen ZOV) zpracovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a demoličních prací

3) v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu v rámci které:
- ***vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních prací, stavbou mostů a tunelu a případných demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů***
- ***budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány s dotčenými obcemi***

4) *v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných ZOV zpracovat aktualizovanou hlukovou studii pro objízdné trasy dokladující plnění hygienického limitu, která bude:*
   - *vycházet z hlukové studie pro objízdné trasy (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 02/2026)*
   - *v modelu dopravy pro objízdné trasy zohledňovat aktualizovanou dopravní prognózu*
   - *dokladovat údaje o nákladní dopravě generované stavbou na objízdných trasách*
   - *aktualizovat objízdné trasy včetně časového harmonogramu pro jednotlivé uzávěry*
   - *případně s ohledem na délku využívání objízdných tras navrhovat realizaci dočasných protihlukových opatření*

5) *v rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt měření akustické situace pro etapu výstavby, jehož rozsah a místa měření budou projednány a schváleny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví; měření bude zahrnovat vyhodnocení akustické situace před zahájením stavebních prací a během stavby, a to zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí; výsledkům bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření*

6) *v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru, v rámci které:*
   - *zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility*
   - *zohlednit aktuální údaje o pozaďovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)*
   - *zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)*

7) *v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:*
   - *výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie, která je součástí dokumentace EIA (zak. č. 06/25 – 052 Enviroad s.r.o., 03/2026)*
   - *v rámci aktualizované hlukové studie bude doplněn výpočtový bod Tomáše Bati č.p.1084 (Dům dětí a mládeže)*
   - *v rámci aktualizované hlukové studie ve spolupráci s příslušným stavebním úřadem identifikovat v plochách s dosahem hlukové zátěže v dotčených zahrádkářských koloniích zkolaudované objekty v kategorii „rodinný dům“ a následně konzultovat s KHS kraje Vysočina výklad Metodického pokynu pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl.m Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení §30 odst. 3 zákona č. 258/200 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů č.j. MZDR 23135/2024-1/OVZ ve vztahu k identifikovaným objektům rodinných domů v částech zahrádkářských kolonií potenciálně dotčených hlukovu zátěží realizací stavby I/23 Třebíč, obchvat; v dalším postupovat dle rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví*
   - *studie bude vycházet z aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; v rámci aktualizovaného modelu detailně řešit změny v dopravním proudu u všech komunikací dotčených navrhovaným propojením*
   - *na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření; u protihlukových opatření v podobě PHS budou upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost*

- ***v rámci navrhovaných PHS řešit jejich konstrukci tak, aby v případě teoretického překračování hygienických limitů po požadovaném autorizovaném měření hluku bylo možné PHS případně bez prodlevy a významných stavebních úprav navýšit***
- ***budou detailněji specifikována individuální protihluková opatření***
- ***protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné dle TP 104, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat***
- ***pro lepší začlenění protihlukových stěn do krajiny (tam, kde je to z prostorových a bezpečnostních hledisek nekonfliktní) je vhodné zvážit jejich ozelenění (výsadba popínavých rostlin lokálně doplněna výsadbou keřů či stromů) na rubové straně***
- ***na mostních konstrukcích v blízkosti chráněné zástavby použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry; v místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí***
- ***v rámci požadovaného osazení bariér o minimální výšce 4 m za účelem snížení množství srážek s netopýry řešit oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí stavebně tak, aby zároveň plnily tlumící funkci z hlediska šíření hluku s cílem omezit negativní vlivy v souvislosti s rekreačním využíváním těchto údolí***
- ***rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví***

8) do navazující projektové dokumentace zapracovat pro minimalizaci vlivů vibrací při rozhodujících stavebních činnostech následující opatření:

- ***zpracovat projekt stavebních prací včetně návrhu opatření k ochraně práv a právem chráněných zájmů organizací a občanů a seznam občanů a organizací, jejichž práva by mohla být dotčena***
- ***na základě inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu vymezit případnou zónu dosahu možných negativních účinků vibrací při rozhodujících stavebních činnostech***
- ***provést pasportizaci objektů povrchové zástavby v zóně možných negativních účinků výstavby (tunelu, mostních konstrukcí, hloubení výkopů) jakož i rozhodujících nejbližších komunikací určených pro odvoz přebytečného výkopu a zachytit stav zástavby před zahájením výstavby***
- ***pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření majitelům dotčených nemovitostí tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru***

9) v navazující projektové dokumentaci v rámci bezpečnostního auditu komunikace stanovit úseky, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením; ostatní úseky trasy neosvětlovat; v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace budou přizpůsobeny okolnímu terénu a vegetaci tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci; protihlukové clony na mostech volit jako neprůhledné ke snížení rušivých vlivů osvětlení z komunikace, pokud to bude v souladu s požadavky na zajištění bezpečnosti provozu

10) v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod:

- *zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem*
- *definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby apod.*
- *umístění zařízení staveništ situovat mimo ochranná pásma vodních zdrojů*
- *řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem*

11) v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na odtokové poměry a zásahy do vodních toků v území:

- *součástí stavby bude společně s přeložkou koryta toku z Lorenzových sadů chránícího v k.ú. Kožichovice pozemky vyjadřovatele zastoupeného Advokátní kanceláří Dohnal & Bernard také obnova protipovodňového valu na pozemcích p.č. 1324, 2499,2500/2, 2492/4, 2494,2492/3 v k.ú. Kožichovice, pokud bude přetrvávat požadavek na jeho realizaci a bude získán souhlas dotčených majitelů pozemků; výstavba valu bude realizována na náklady investora*
- *úpravy dotčených vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)*
- *přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 m (na dno navrátit materiál z původního dna), čímž bude aspoň zčásti zachována současná morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)*
- *v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou stavbu „I/23 Třebíč, obchvat" vhodně opevnit patu svahu násypového tělesa za účelem zamezení erozních procesů způsobených proudící vodou*
- *pilíře mostních objektů přes řeku Jihlavu založit v bezpečné hloubce a okolní terén opevnit, aby se předešlo vzniku výmolů a následnému narušení koryta*

12) na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě:

- *aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a stanovit rozsah zmírňujících opatření; maximální pozornost věnovat úseku před tunelem Borovina a v úseku km 2,30 – 5,35*
- *dle výsledků průzkumu případně aktualizovat pasportizaci dalších zdrojů podzemní vody nad rámec dosud identifikovaných zdrojů (zahrádkářské kolonie Spytihněv - S1, S10, S11, S26 a S3, Svatopluk Čech - S6, S19-S25 a Nad Janovým mlýnem - S28 a S31); pasportizace bude odsouhlasena majiteli legislativě povolených zdrojů podzemní vody a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu*
- *u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora*
- *v úseku km 3,55-4,05 bude nutno trvale odvodnit stávající splachovou depresi, kterou je vedena hlavní trasa; v podzákladí vytvořit dlouhodobě funkční drenáž, která plně zajistí odvodnění i za srážkově vydatných stavů*
- *definovat objekty, u kterých trvalé snížení hladiny podzemní vody může vyvolat nerovnoměrné deformace, navrhnout způsob monitoringu těchto objektů s tím, že případné škody budou řešeny na náklady investora*

13) *na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat projekt hydrogeologického kvantitativního a kvalitativního monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:*
   - *aktualizovanou pasportizaci studní a vrtů na základě podrobného hydrogeologického průzkumu*
   - *monitoring bude vycházet ze stávajícího geotechnického průzkumu (SG Geotechnika (2021, I/23 Třebíč, obchvat) a bude případně rozšířen o další monitorovací objekty*
   - *další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu*
   - *specifické oblasti možného ohrožení podzemních vod*
     - *oblast průchodu záměru kolem okraje ukončené Řípovské skládky*
     - *oblast nad Lorenzovými sady*
   - *termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby, během výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu navrhnout a projednat s příslušným orgánem ochrany vod*
   - *sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod*
   - *kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem*
   - *průběžné vyhodnocování výsledků monitoringu v četnosti stanovené příslušným vodoprávním úřadem před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby s tím, že v případě prokazatelných vlivů na kvalitativní a kvantitativní ovlivnění vodních zdrojů budou bezodkladně realizována na náklady investora navržená kompenzační opatření*

14) *v rámci navazující projektové přípravy:*
   - *prověřit výskyt melioračních soustav a zabezpečit zachování jejich funkce jak v rámci etapy výstavby, tak i po zprovoznění komunikací*
   - *zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť*

15) *pro potřeby navazující projektové dokumentace aktualizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum (IGP), v rámci kterého:*
   - *bude upřesněn výskyt poddolovaných území v rámci řešené trasy a vzhledem ke stávajícímu využití území budou navrženy další průzkumné práce pro provádění stavby (dokumentace zemních prací, geofyzikální měření a ověřovací vrty); v případě potřeby navrhnout odpovídající opatření*
   - *budou navrženy adekvátní technologie stavby tunelového úseku a hlubokých zářezů, které zohlední specifika horninového prostředí a budou maximálně šetrné k životnímu prostředí - zejména prevence kontaminace horninového prostředí a podzemních vod, minimalizace ovlivnění režimu proudění podzemních vod a zajištění stavby proti vzniku sesuvů, závalů nebo jiných nestabilit*
   - *budou upřesněny bilance zemin na základě rozborů na stanovení obsahu škodlivin:*
     - ✓ *vhodných pro další zpracování v rámci předloženého záměru*
     - ✓ *vhodných v rámci jiných staveb v regionu v souladu se zákonnými legislativními požadavky;*
     - ✓ *zemin nevhodných, určených k uložení na skládku*
   - *při zpětném využití zeminy na stavbě zohlednit požadavky na budoucí vegetační úpravy; v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání*

prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné

- *budou do průzkumu zahrnuty identifikované lokality starých ekologických zátěží a na základě tohoto průzkumu bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod*

16) *v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat Koncepční studii nakládání s přebytečnou zeminou, která bude aktualizovaná v každém projekčním stupni dle aktuálního stavu a aktuálních potřeb zeminy na ostatních připravovaných stavbách v regionu; v rámci této studie:*
    - *přednostně prověřit možnosti využití přebytečné zeminy v místě stavby (krajinotvorné modelace terénu v okolí záměru se zohledněním majetkoprávních poměrů v té které lokalitě)*
    - *zohlednit požadavky dalších staveb v regionu, například pro rekultivaci skládek odpadu či lokality těžby surovin; v uvedeném případě předem prověřit, zda nehrozí střet s chráněnými zájmy ochrany přírody*
    - *pro minimalizaci přepravních nároků přebytečného výkopového materiálu naplnit požadavek města Třebíč realizovat v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert –souvislý zemní val oddělující esteticky dopravní koridor od stávající a plánované zástavby a který dále může přispět k další protihlukové ochraně objektů v blízkosti plánované trasy*
    - *zajistit, aby zhotovitel v případě, že zjistí při výkopových pracích výskyt kontaminovaného horninového prostředí, postupoval s důrazem na zamezení dalšího potenciálního rizika kontaminace půd a podzemních vod*

17) *v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum, který bude sloužit jako součást podkladu k žádosti o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les a který bude:*
    - *vycházet z provedeného dendrologického průzkumu (Jelínková K., Dlapka V., Garguláková K., Matoušková K., Ekopontis s.r.o., 12/2025)*
    - *upřesňovat celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m^2), a to včetně komunikace Fibichova*
    - *zahrnovat ocenění celospolečenské (ekologické) újmy*
    - *obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů*
    - *prověřovat rovněž výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení, jakož i evidenci prvků dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích)*
    - *podle téže normy přiměřeně chránit i lesní dřeviny v navazujících lesních porostech*
    - *z hlediska rozsahu kácených mimolesních dřevin projednán s příslušným orgánem ochrany přírody*

18) *v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat projekt vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění komunikace, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:*
    - *projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a bude zahrnovat jeho relevantní připomínky a požadavky*

- ***zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň, přičemž výsadbu maximálně směřovat v návaznosti na plochy dotčené stavbou v Libušině a Terovském údolí***
- ***zahrnovat do výsadeb na silničním tělese pouze geograficky původní druhy dřevin dle požadavku orgánu ochrany přírody***
- ***v místech, kde bude případně prokázán pokles hladiny podzemní vody (zejména v úseku km 2,30 – 5,35), který by mohl ovlivnit trvalé porosty dřevin preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu***
- ***obdobně řešit i ozelenění souvislého zemního valu v úseku za poliklinikou v ulici Vltavínská (v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert***
- ***kromě výsadeb na silničním tělese zahrnovat:***
  - ✓ ***výsadby v rámci kompenzací zasažených biotopů mokřadu, nivy a rozptýlené zeleně***
  - ✓ ***výsadby izolační zeleně na městských pozemcích v městské části Horka-Domky podél trasy záměru cca v km 2,4–3,3***
  - ✓ ***výsadby v návaznosti na lesík v Lámaniskách***
- ***navrhovat plochy pro ponechání části dřevní hmoty na vhodných místech v okolí stavby***
- ***zahrnovat návrh sledování a zamezování šíření nepůvodních invazních rostlin a dřevin (zejména akátů)***
- ***v plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy, bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné***
- ***projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro záchyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům***

19) ***v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat aktualizované hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“) s cílem upřesnit aktuální výskyty ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů***

20) ***do navazující projektové dokumentace z hlediska minimalizace vlivů na biodiverzitu zapracovat následující požadavky jako výsledek procesu posuzování vlivů na životní prostředí:***
  - ***přeložku přítoku Jihlavy (SO 321) realizovat s opevněním břehů kamennou rovnaninou a s nezpevněným dnem o šířce alespoň 1,5 mm přičemž na dno bude navrácen t materiál z původního dna za účelem částečného zachování současné morfologie toku (výšková a směrová heterogenita, písečné náplavy)***
  - ***úpravy vodních toků omezit na nezbytné minimum; v případě nutnosti zpevnění břehů či dna preferovat kamennou rovnaninu či zához (bez proštěrkování – ponechat škvíry mezi kameny jakožto úkryty)***
  - ***pro stavební konstrukce v kontaktu s vodními toky navrhovat výhradně vodostavební beton bez příměsí; pro realizaci zemních prací v kontaktu s podzemními vodami navrhovat materiály nezávadné ve vztahu k jakosti vod***
  - ***vodní toky budou v maximální míře ponechány v přirozeném stavu a budou minimalizovány jejich technické úpravy***
  - ***na tocích nebudou v souvislosti se stavbou budovány nové trvalé příčné objekty – stupně, prahy apod.***
  - ***prověřit v rámci zásahu do VKP rybník – bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech v km 4,4 – veškeré možnosti k vyloučení vlivu na pramennou oblast potoka nad horním rybníkem***
  - ***veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže, lapače splavenin, vtokové jímky apod. – umístěné mimo vozovku) musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro obojživelníky a plazy; jedna stěna***

musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:1 nebo musí být osazena úniková konstrukce nebo musí být tyto objekty zabezpečeny proti vniknutí živočichů

- *v blízkosti propustků, migračních objektů realizovat drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů pařezů apod.*
- *prověřit možnost zachování alespoň části mokřadu u Spojovací ulice, jehož biologickou hodnotu lze označit za vysokou*
- *pro optimální migrační podmínky v podmostích mostů 201, 202, 203 a 204 bude podmostí ponecháno s nezpevněným povrchem (nejlépe nahrubo urovnaná zemina) s výjimkou překonávané překážky a případně drobného opevnění okolo opěr a pilířů; do podmostí mostů 201 a 202 doplnit poblíž mostních opěr pásy dřevní hmoty (pařezů, větví, kmenů) kolmo na osu silnice*
- *v přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí, volná krajina v km 0,0—0,3) omezit umělé osvětlení na minimum, které je nezbytně nutné z bezpečnostních důvodů; osvětlení musí být v takových parametrech, které budou co nejméně zatěžovat životní prostředí: směrování světla pouze na osvětlovanou komunikaci (zabránit šíření světla mimo ni prostřednictvím stínítka na osvětlení anebo prostřednictvím clon při okraji komunikace), světelné zdroje s potlačenou modrou složkou (náhradní teplota chromatičnosti maximálně 2700 K, lépe však do 2200 K), svítit s nejnižší možnou intenzitou vyžadovanou normou, případně využít funkci stmívání svítidla či jeho úplné vypnutí v pozdních nočních hodinách*
- *skalní výchozy v zářezech nové silnice nebudou převrstveny zeminou, ale budou ponechány bez osetí k samovolné sukcesi, směřující k vytvoření skalní stepi*
- *jiné živinami chudé půdy v zářezech či na násypech ponechat za tímto účelem bez ohumusování a osetí (zářezy s jižní expozicí v km 4,6–4,9 a 2,4–3,3, násyp v km 5,44–5,49 vpravo, případně i jinde)*
- *pro vegetační úpravy na zbývajících plochách silničního tělesa volit travní směsi s původními nehybridními druhy trav a zahrnout též travobylinné směsi s původními druhy bylin pro podporu opylovačů (travobylinné trávníky – viz TP 99 ministerstva dopravy z roku 2024)*
- *pro minimalizaci srážek ptáků a netopýrů na navrhované komunikaci osadit bariery o výšce 4 m s neprůsvitnou spodní částí minimálně do výšky 120 cm k odclonění světelného rušení přírodně cenných lokalit z projíždějících vozidel v následujících lokalitách:*
  - ✓ *na mostě SO 203 přes řeku Jihlavu, a to oboustranně v celé délce mostu a mimo most vpravo do km 5,70)*
  - ✓ *v Lorenzových sadech na místech, která nejsou vedena zářezu - bariéra vpravo v rozsahu opěrných zdí SO 275 a 276, přičemž bariéra nad SO 275 bude mít přesah 10 m proti směru staničení a bariéra nad SO 276 bude mít přesah 10 m proti směru a 20 m po směru staničení*
  - ✓ *oboustranné bariéry na mostech SO 201 a 202 přes Libušino a Terovské údolí přičemž bariéru na SO 202 dále prodloužit vlevo mimo most o 50 m proti směru staničení*
- *na základě podkladů o poklesu hladiny podzemní vyhodnotit rizika ovlivnění porostů dřevin v lokalitách významného poklesu; v místech případně předpokládaného rizika ovlivnění dřevin nedostatkem podzemní vody zejména v úseku km 2,30 – 5,35 již preventivně navrhnout dosadby dřevin tolerujících nižší nároky na vodu a tyto návrhy zapracovat do projektu vegetačních úprav*

21) v navazující projektové dokumentaci pro povolující řízení a současně jednotné environmentální stanovisko zpracovat Projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:

- *rozpracuje návrh kompenzačních opatření pro celou stavbu z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného*

environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů

- ***bude zahrnovat primárně provedení obnovních zásahů v ústí Lorenzových sadů na okolních plochách se zbytky přírodních stanovišť obdobného charakteru jako v prostoru západně podél železniční trati***
- ***vypracuje detailní projekt a časový harmonogram rozhodujících stavebních prací v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech s cílem minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby jakož i vlivy stavební činnosti na prvky dřevin rostoucí mimo les, faunu a floru; stavební práce směřovat do období vegetačního klidu; detailní projekt stavebních prací v Libušině a Terovském údolí projednat s příslušným orgánem ochrany přírody***
- ***navrhovat vhodné posílení lokálních biokoridorů LBK 32 a LBK 39 a posílení propojení LBC 15 s LBK16_N***
- ***rozpracuje návrh náhradních biotopů dle provedeného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026):***
  - ✓ ***za zábor nivy řeky Jihlavy a rušený mokřad u Spojovací ulice projekt zkvalitnění biotopů v nivě Jihlavy na vhodném místě v širším okolí záměru (tvorba tůní v nivě, rozptýlené výsadby dřevin) o rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy nivy a mokřadu – vhodná lokalita: orná půda na levém břehu Jihlavy západně od Třebíče v bezprostřední návaznosti na LBC 12***
  - ✓ ***za likvidované plochy suchých trávníků a skalních stepí realizovat obnovu a zlepšení stavu ladem ponechaných ploch suchých trávníků (sečení, případně stržení drnu, výřezy dřevin, ozelenění osivem nasbíraným z přírodních ploch suchých trávníků v okolí na pozemcích p. č. 999/2, 999/1, 996, části p. č. 977/4 a 956/1, vše v k. ú. Třebíč***
  - ✓ ***obdobný biotop vytvořit na silničním svahu v km 5,44–5,49 vpravo (v bezprostřední návaznosti na záměrem zasažený suchý trávník)***
  - ✓ ***za likvidované biotopy rozptýlené zeleně s travobylinnými porosty realizovat v rozloze minimálně 1,5násobku součtu zasažené plochy travobylinné pásy s rozptýlenými dřevinami, případně dosadby stromů podél polních cest; vhodnými lokalitami jsou plochy orné půdy mezi ZK Šárka a lesíkem V Lámaniskách (jižní část k.ú. Třebíč) a pásy orné půdy z východní a jižní strany OC Stop Shop v k.ú. Střítež –v ÚP určeno k zatravnění a protierozním opatřením)***
  - ✓ ***realizovat drobná kompenzační opatření v blízkosti stavby: plochy kvetoucích pásů nebo ploch s extenzivní údržbou, vybudování hromad kamenů či suchých zídek na okrajích lesních porostů mimo komunikace, doplnit oboustranné dutinové budky pro netopýry, šplhavce a další druhy v poměru 5 budek na každý pokácený dutinový strom***
- ***stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru***
- ***bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek***

22) v rámci navazující projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL

23) v rámci navazující projektové dokumentace vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v Terovském údolí a Lorencových sadech, která bude:

- ***hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů***
- ***zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranicí odlesnění a navrhovat kroky ke zmírnění dopadů při realizací investičního záměru***
- ***podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)***

24) v rámci další projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; vzhledem k vedení trasy v městském prostředí spolupracovat na hodnoceni se specialistou pro urbanismus; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, konečného stavebního řešení, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:

- ***dokladovat začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení především mostních objektů***
- ***zapracuje do hodnocení v úseku za poliklinikou v ul. Vltavínská – v pásu od zahrádek (zahrádkářská kolonie Za Poliklinikou C) až k obchodnímu domu Albert návrh na realizaci souvislého zemního valu***
- ***obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách: údolí Stařečského potoka, Terovské a Libušino údolí, Lorenzovy sady a prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města***
- ***zohledňovat vegetační úpravy týkající se zejména výsadby dřevin na narušených svazích Lorenzových sadů a renaturace prostoru údolí Jihlavy na východním okraji města dle požadavku MěÚ Třebíč***
- ***zohledňovat finální řešení navržených protihlukových opatření***

25) v rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků:

- ***realizovat řešení cyklodopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras a „Plánem udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 -.2027 – akční plán“ v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras***
- ***zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť***

Zásady organizace výstavby:

26) z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále ZOV) nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:

- ***preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na veřejných komunikacích***
- ***minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy***
- ***při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů***
- ***pro případnou recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu***
- ***při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení, atd.) a při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání***

- *omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích s cílem snížení prašnosti z pojezdu stavební techniky*
- *redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
- *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
- *při odnímání stavebních materiálů s obsahem azbestu ze stavby musí být voleny takové technologické postupy, které předcházejí nebo minimalizují uvolňování azbestu do ovzduší.*
- *při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby*
- *plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu*
- *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
- *nejvíce pojížděné úseky na staveništi a případně nově realizované přístupové cesty na staveniště zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojížděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu*
- *preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě*
- *zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti*
- *v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění*

27) do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:

- *při aktualizaci návrhů protihlukových a organizačních opatření vycházet z hlukové studie pro etapu výstavby (zak. č. 6/25 052, Enviroad s.r.o. 02/2026)*
- *budou detailněji specifikovány všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby*
- *budou specifikovány maximální intenzity staveništní dopravy na příjezdových trasách v denní době pro zajištění plnění hygienického limit hluku z provozu staveništní dopravy*
- *bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod., přičemž těžiště hlavních stavebních prací má probíhat v čase 7:00–19:00 hodin; stavba ani staveništní doprava nebude provozována v noční době*
- *zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích*
- *kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti*
- *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti*
- *stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu*
- *motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů*

- ***řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor***

28) v rámci aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:

- ***zpracování plánu monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod***
- ***zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat***
- ***zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie***
- ***omezení pojezdu těžké mechanizace mimo vymezené plochy staveniště***
- ***při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků***
- ***zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám***
- ***zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště, zejména minimalizací rozsahu dočasně obnažených ploch a etapizací zemních prací***
- ***staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště***
- ***během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod***
- ***strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu***
- ***na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžní denní údržby***
- ***doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů***
- ***při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží***

29) v rámci aktualizovaných ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na vodní erozi budou v etapě výstavby respektovány následující postupy:

- ***etapizace zemních prací s cílem minimalizovat rozsah dočasně obnažených ploch***
- ***přednostní provádění zemních prací mimo období přívalových srážek***
- ***dočasná stabilizace svahů (např. mulčováním, hydroosevem, geotextilií či rohožemi proti erozi)***
- ***zřízení a údržba provizorního odvodnění staveniště (svodnice, příkopy, sedimentační jímky apod.)***
- ***průběžná kontrola erozně ohrožených míst zejména po vydatných srážkách***
- ***po ukončení stavebních prací dotčené plochy neprodleně technicky a biologicky rekultivovat (urovnání terénu, rozprostření ornice, osetí vhodnou travní směsí, případně výsadba)***

30) v rámci aktualizovaných ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:

- *v Libušině a Terovském údolí a Lorenzových sadech postupovat v etapě výstavby dle detailního projektu a časového harmonogramu rozhodujících stavebních prací*
- *v Lorenzových sadech minimalizovat zábor ploch nutných pro realizaci stavby; vzhledem k blízkosti vodních ploch je nutné minimalizovat dopad realizace stavby na obojživelníky zejména omezením vzniku dočasných vodních ploch na staveništi, omezení pojezdu techniky v době migrace obojživelníků*
- *vyloučit zásah do fragmentu stepi v km 4,95–5,00 vpravo (trasa jej těsně míjí) a vyhnout se zásahům mimo zábor stavby v km 5,44–5,49 vpravo (tak, aby zde zůstala zachována aspoň záměrem nezabraná část suchého trávníku)*
- *na území všech významných krajinných prvků dle zákona (les, údolní niva, vodní tok), ÚSES, ochranného pásma lesa, jakož i Libušině a Terovském údolí nebudou v průběhu stavby zřizovány deponie výkopové zeminy, stavebního nebo odpadního materiálu, nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky*
- *práce budou prováděny tak, aby nedošlo k narušení terénního povrchu pojížděním stavebních mechanismů mimo trasu stavby; v maximální možné míře omezit nároky na prostor zejména z hlediska skládek materiálů a zařízení staveništ'*
- *navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby*
- *během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat*
- *skládky zemin udržovat osetím některým druhem polní meziplodiny užívané jako zelené hnojení tak, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení a k rozvoji invazních rostlin a k ochraně před větrnou a vodní erozí*
- *po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady*

II. Podmínky pro fázi výstavby

31) zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s dotčenými obcemi a s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy

32) před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací v etapě výstavby a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveništ' po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby

33) při provádění vlastních stavebních prací je třeba zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti

34) zajistit již ve fázi přípravných prací, kácení dřevin a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění a s praxí pro výstavbu silnic I. třídy nebo dálnic alespoň 5 let, která kromě jiného zajistí:

- *těsně před zahájením prací prohlídku dotčeného místa, rozhodne o vhodném postupu z hlediska minimalizace vlivů na ekosystémy*

- ***budování dočasných bariér, transfer zvláště chráněných živočichů do vhodných míst***
- ***dohled na veškeré práce, při nichž by mohlo dojít k dotčení zájmů ochrany přírody (kácení dřevin zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů), práce v údolní nivě a ve vodním toku, práce v nejvýznamnějších přírodních plochách a v jejich bezprostředním okolí***
- ***monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)***
- ***kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody***
- ***vypracování zprávy a pořízení fotodokumentace o provedených zásazích z pohledu zájmů ochrany přírody, a to průběžně do 31. 12. běžného roku po dobu stavby a ke dni závěrečné kontrolní prohlídky stavby***
- ***zprávy budou průběžně a bezodkladně zasílány orgánům ochrany přírody (Městský úřad Třebíč, Krajský úřad Kraje Vysočina), které budou po dohodě s biologickým dozorem zvány na kontrolní dny***

35) před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)

36) kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umisťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek

III. Podmínky pro fázi provozu, monitorování vlivů (výstavby i provozu) a rozboru vlivů záměru na životní prostředí:

37) zpracovat projekt monitoringu vlivů vibrací při výstavbě tunelu, mostů a hloubení výkopů na hmotný majetek, který bude obsahovat:

- ***monitoring deformací zástavby pasportizovaných objektů, který zahrne geotechnický a hydrogeologický monitoring s cílem sledovat účinky stavebních prací na zástavbu ve stanovené zóně ohrožení stavby a přepravních tras v obytné zástavbě***
- ***do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být stavebními pracemi nebo dopravou generovanou v rámci stavební činnosti narušeny***
- ***po ukončení výstavby provést repasportizaci monitorovaných objektů; dle výsledků projednat s majiteli dotčených objektů postup k odstranění nebo uhrazení škod vzniklých realizací záměru***

38) zpracovat projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:

- ***rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že primárně budou monitorovány lokality, kde je již nyní překračován hygienický limit a u objektů, pro jejichž ochranu jsou navržena protihluková opatření***
- ***měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin***
- ***monitoring bude zpracován:***
  - ✓ ***pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu***
  - ✓ ***po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření***
  - ✓ ***po dalších pěti letech***
  - ✓ ***s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví***
  - ✓ ***na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech***

39) v rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:

- ***bude vycházet z provedeného aktualizovaného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru I/23 Třebíč, obchvat (Stanislav RADA, HBH Projekt spol. s r.o., 02/2026)***
- ***stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií***
- ***monitoring bude zpracován jako čtyřfázový:***
  - ✓ ***před stavbou, a to 1 rok před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou***
  - ✓ ***během stavby (práce biologického dozoru)***
  - ✓ ***v období 2. až 5. roku od uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření***
  - ✓ ***jednorázový monitoring po dalších 5 letech s tím, že dle jeho závěrů bude vyhodnocena nutnost případných dalších etap monitoringu***
- ***bude zaměřen zejména na stav cenných biotopů (vodní toky, niva, mokřad, suché trávníky, dřevinné porosty), stav populací obojživelníků a plazů, výskyt invazních rostlin,***
- ***bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu a případně navrhovat dodatečná opatření***
- ***bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody***
- ***výsledky monitoringu budou bezprostředně po ukončení každé z navržených částí biomonitoringu předány orgánům ochrany přírody; pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu***

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

- 10. 4. 2026 Krajský úřad Kraje Vysočina obdržel dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu o EIA zpracovanou RNDr. Tomášem Šikulou
- 16.04.2026 Krajský úřad kraje Vysočina, odbor ŽPaZ (dále příslušný úřad) zveřejnil dokumentaci vlivů na životní prostředí na záměr „I/23 Třebíč, obchvat“, zpracovanou oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Šikulou.
- 17. 4. 2026 Informace o dokumentaci EIA zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina, Městského úřadu Třebíč, Obecního úřadu Kožichovice a Obecního úřadu Střítež
- Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona. Dokumentace byla zpracovateli posudku doručena dne 29. 04. 2026.
- Dne 07. 05. 2026 zveřejnil příslušný úřad termín veřejného projednání záměru
- 11. 5. 2026 Informace o konání veřejného projednání zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina, Městského úřadu Třebíč, Obecního úřadu Kožichovice a Obecního úřadu Střítež
- Veřejné projednání záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (druhé podání) proběhlo dne 07.05.2026 ve Velkém sále v budově Fórum na Masarykově náměstí 1313/13, 674 01 Třebíč
- Dne 01. 06. 2026 obdržel zpracovatel posudku vyjádření, která příslušný úřad obdržel k posuzovanému záměru
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 245 vyjádření (8 vyjádření dotčených orgánů, 8 vyjádření dotčených územně samosprávných celků a 2 vyjádření spolků a 227 vyjádření občanů).
- Dne 22. 07. 2026 požádal zpracovatel posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona o EIA o prodloužení termínu ke zpracování posudku
- Dne 23. 07. 2026 prodloužil KrÚ Kraje Vysočina, OŽPZ lhůtu pro zpracování a předložení předmětného posudku do 20. srpna 2026.
- Dne 19. 8. 2026 byl posudek odevzdán příslušnému úřadu

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v

předloženém řešení a rozsahu za předpokladu, že nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Podmínka č.1:
Podmínka vyplývá ze skutečnosti, že z předprojektové přípravy záměru nebylo doloženo podrobnější stavební řešení související s úpravou této komunikace. Podmínka směřuje k ověření nutnosti navržené dopravní úpravy, k realizaci případných úprav této komunikace pro zajištění bezpečnosti chodců, z hlediska minimalizaci vlivů na faktor pohody a k prověření možnosti vrátit po dokončení stavby komunikaci do původního dopravního režimu.

Podmínka č.2:
Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě zásad organizace výstavby se zapracovanými požadavky pro omezování emisí.

Podmínka č.3:
Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na hlukovou zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky ve vztahu k plnění hygienického limitu.

Podmínka č.4:
Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení akustické situace pro objízdné trasy a upřesnění (aktualizaci) jednotlivých délek předpokládaných uzávěr v souladu s harmonogramem výstavby vybraného zhotovitele.

Podmínka č.5:
Podmínka je stanovena za účelem ověření teoretického vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby měřením; současně tak bude vytvořen předpoklad pro případnou úpravu stavebních činností ve vztahu k plnění hygienického limitu v etapě výstavby.

Podmínka č.6:
Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území.

Podmínka č.7:
Podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území; podmínka zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření; současně zabezpečuje případné rozšíření akustického posouzení i na další komunikace dotčené navrhovaným propojením a navržení vhodných kompenzačních opatření pro relevantní stavy dopravního řešení. Podmínka současně směřuje k objasnění případné potenciální protihlukové ochrany objektů potenciálně dotčených zahrádkářských kolonií. Nad rámec platné legislativy obsahuje opatření pro omezení vlivů při rekreačním využívání Libušina a Terovského údolí.

Podmínka č.8:
Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby z hlediska rozhodujících stavebních prací při výstavbě

tunelu, mostů a hloubení výkopů; podmínka současně zajišťuje realizaci nápravných opatření při případném poškození hmotného majetku.

Podmínka č.9:
Podmínka směřuje k minimalizaci světelného znečištění jak ve vztahu k obytné zástavbě, tak ve vztahu k přírodě citlivým lokalitám.

Podmínka č.10:
Podmínka směřuje do navazující projektové přípravy s cílem minimalizovat vlivy výstavby na povrchové a podzemní vody z hlediska odtokových poměrů a jakosti vod zejména z toho důvodu, že budou realizovány i stavební objekty v kontaktu s vodními toky.

Podmínka č.11:

Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na odtokové poměry, vyplývá z doporučení studie Aktualizace vyhodnocení odtokových poměrů v místě křížení toku Jihlava s navrhovanou stavbou „I/23 Třebíč, obchvat“ (VHRoušar, s.r.o., 09/2025); podmínka současně reaguje na připomínku týkající se problematiky protipovodňového valu chránícího pozemky vyjadřovatele zastoupeného Advokátní kanceláří Dohnal & Bernard.

Podmínka č.12:
Podmínka směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod jakož i na objekty potenciálně ovlivněných trvalým snížením hladiny podzemní vody.

Podmínka č.13:
Podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i požadavek na stanovení časové osy průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby, a po zprovoznění záměru; podmínka současně formuluje požadavek na realizaci kompenzačních opatření v případě kvantitativního nebo kvalitativního ovlivnění zdrojů podzemních vod.

Podmínka č.14:
Podmínka směřuje k zachování funkčnosti případně záměrem přerušených melioračních soustav a tím k minimalizaci rizik negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy; současně směřuje k zachování přístupu na všechny stavbou rozdělené pozemky.

Podmínka č.15:
Podmínka směřuje k prevenci rizik souvisejících se skalními výchozy, s existencí poddolovaného území, jakož i se samotnou stavbou rozhodujících stavebních objektů z hlediska minimalizace rizik samotné stavby a kontaminace horninového prostředí a podzemních vod včetně hlediska bezpečnosti provozu.

Podmínka č.16:
Podmínka vyplývá z obdržených vyjádření z hlediska možností využití přebytečné zeminy; podmínka směřuje jednak ke stanovení celkového odhadu vznikajících přebytků zemin v území a jednak ke snaze jejich maximálního využití v území pro minimalizaci přepravních nároků souvisejících s odvozem těchto zemin.

Podmínka č.17:
Podmínka směřuje k upřesnění rozsahu nezbytného kácení. Podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les včetně komunikace Fibichova, jakož i stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny; podmínka dále směřuje k minimalizaci vlivů na letouny, jakož i k případné možnosti přesazení perspektivních mladých stromů.

Podmínka č.18:
Podmínka směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě s tím, že dále vytváří předpoklad pro zohlednění detailních požadavků hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav formulovaných v rámci procesu EIA.

Podmínka č.19:
Podmínka směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území; důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním závazného stanoviska a právní mocí stavebního povolení (nebo jeho ekvivalentu) u takto složité liniové stavby jeho časování, a to jednak jako podklad pro předrealizační fázi biomonitoringu a jednak jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost biologického dozoru na stavbě).

Podmínka č.20:
Podmínka vyplývá z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a směřuje k realizaci opatření vedoucích k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru, porosty dřevin rostoucí mimo les a ekosystémy. Vytváří předpoklady pro zpětné zvýšení biodiverzity po realizaci záměru a pro obnovení migračního potenciálu zájmového území, jakož i minimalizaci vlivů na ptáky a netopýry. Současně podmínka reaguje na připomínky související s vyhodnocením vlivů na dřeviny v plochách předpokládaného poklesu hladiny podzemních vod.

Podmínka č.21:

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a z doporučení Biologického hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. jakož i z požadavků dotčených orgánů státní správy a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované biotopy v trase záměru.

Podmínka č.22:
Podmínka směřuje obdobně jako u kácení prvků dřevin rostoucích mimo les ke kompenzaci za kácené lesní pozemky nad rámec zákonných plateb za kácení; její naplnění může být předpokladem pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se odnětí pozemků z PUPFL podle ustanovení § 16 lesního zákona).

Podmínka č.23:
Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů na lesní porosty směřující ke klasifikaci případného vlivu záměru na zdravotní stav porostů dřevin, stabilitu a jednotlivé funkce lesa včetně návrhu postupů ke zmírnění dopadů na okolní lesní porosty při realizací záměru.

Podmínka č.24:
Podmínka zahrnuje některá doporučení vzešlá z procesu posuzování vlivů na životní z hlediska vyjádření dotčených orgánů státní správy a spolků; podmínka směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při respektování všech doporučení formulovaných v uvedené podmínce, které by měly směřovat ke snížení vlivů záměru na krajinný ráz.

Podmínka č.25:
Podmínka směruje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a zachování všech stavbou rozdělených pozemků jakož i nemotorové dopravy dotčené záměrem.

Podmínka č.26:
Podmínka směřuje k minimalizaci emisí vznikajících v etapě výstavby, zejména prachových částic PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Podmínka č.27:
Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že ZOV budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby.

Podmínka č.28:
Podmínka směřuje k minimalizování vlivů v průběhu stavebních prací na povrchové a podzemní vody, respektive půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných zásad organizace výstavby; podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Podmínka č.29:
Podmínka je formulována za účelem minimalizace rizika vodní eroze, protože dle stupně erozního ohrožení je z části stavba vedena v území s rizikem velmi silné eroze.

Podmínka č.30:
Podmínka směřuje k respektování doporučení minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy v etapě výstavby, jakož i opatření proti šíření invazivní vegetace.

Podmínka č.31:
Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č.32:
Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku hluku a vibrací při využívání místních komunikací v etapě výstavby.

Podmínka č.33:
Podmínka směřuje k ověřování závěrů geotechnického průzkumu a dalších prováděných doprůzkumů v průběhu realizace záměru a zajišťuje bezprostředně reagovat na zjištěné skutečnosti které vzniknout v průběhu realizace stavby

Podmínka č.34:
Podmínka směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů záměru na životní prostředí, zejména s ohledem na faunu, floru a ekosystémy.

Podmínka č.35:
Podmínka vychází z dokumentace EIA a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č.36:
Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

Podmínka č.37:
Podmínka stanovena za účelem ověření dopadů prováděných stavebních operací na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby; současně podmínka vytváří předpoklady pro případné odstranění škod prokazatelně vzniklých stavební činností.

Podmínka č.38:
Podmínka směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu, respektive stanovuje požadavek pro případnou realizaci dalších opatření proplnění hygienického limitu a pokračování monitoringu měření hluku.

Podmínka č.39:
Podmínka směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území. Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním rozhodnutí o povolení záměru je standardem takovýchto staveb aktualizace botanického a zoologického průzkumu, resp. hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny před vlastním zahájením stavby. Podmínka dále zajišťuje ochranu flory a fauny v etapě výstavby (činnost biologického dozoru na stavbě) a následně i ověření funkčnosti navržených opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, veřejného projednání záměru a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byla použita metodika a aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 15/04 verze 5 – Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ Praha, říjen 2020 a s autorizačním návodem AN 17/15 – Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší, SZÚ Praha, říjen 2015.

Z výsledků hodnocení vyplývá, že hluk ze stávající dopravy je pro část obyvatel exponované zástavby zdrojem obtěžování, rušení ve spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Podle plošného vyhodnocení hlukové expozice dotčené obytné zástavby dojde po realizací záměru ke snížení rizika hluku u všech těchto ukazatelů.

Předpokládané hluková expozice některých domů v okolí plánované trasy obchvatu s vypočteným navýšením po realizaci záměru nedosahuje úrovně, kterou by bylo možné považovat za významné zdravotní riziko.

Pro zdravotní riziko znečištění ovzduší pro obyvatele daného území je rozhodující imisní pozadí, tj. celková kvalita ovzduší, resp. úroveň jeho znečištění, na které se podílí mnoho místních i vzdálených zdrojů emisí.

Výsledek kvantitativního odhadu zdravotního rizika v ukazatelích celkové úmrtnosti a respirační nemocnosti obyvatel dotčené zástavby města Třebíč na základě imisního pozadí suspendovaných částic potvrzuje existenci nezanedbatelného rizika i při příznivé úrovni znečištění ovzduší pod hodnotou současných imisních limitů. Ve srovnání se současnými údaji z měst ČR se jedná o průměrnou úroveň rizika znečištění ovzduší.

Podíl imisního příspěvku hodnocené dopravy na celkovém imisním pozadí je podle výsledků rozptylové studie nízký a z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele není významný. Realizací obchvatu se tato situace nezmění.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Zdroje znečišťování ovzduší budou v období výstavby představovány provozem nákladní a stavební techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Stanovení množství emisí během výstavby není prakticky možné a při přípravě staveb není běžně prováděno. Tyto emise je zapotřebí minimalizovat vhodnými opatřeními v rámci plánu organizace výstavby.

Negativním působením na kvalitu ovzduší v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, a to zejména při provádění zemních prací. V průběhu stavebních prací je proto nutné provádět technická a organizační opatření pro snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic.

Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Zdrojem emisí hlavních škodlivin ze silniční dopravy je dle dokumentace provoz (intenzita dopravy) silničních vozidel, který variuje dle denní doby (denní a noční provoz), týdenní periody (pracovní dny, sobota a neděle) a ročního období. Pro výpočet byly použity intenzity dopravy ze studie Mott McDonald CZ (Dopravně-inženýrské podklady, příloha 13). Intenzity dopravy jsou uvedeny na úrovni RPDI (roční průměr denních intenzit). Vkládaná vstupní data (např. údaje o intenzitě a skladbě dopravního proudu, modelování terénu) mají charakter maximální možné hodnoty. Výsledky jsou pak horním odhadem očekávané situace.

Výpočty byly provedeny pro aktivní variantu (obchvat Třebíče, varianta A) a pro nulovou variantu (stav bez realizace, varianta 0). Vyhodnocení bylo provedeno pro rok 2030 jako předpokládaný rok uvedení do provozu a pro výhledový rok 2050.

Z vyhodnocení vlivů na ovzduší vyplývá, že imisní příspěvky škodlivin na žádném ze zvolených referenčních bodů nedosahují ani zdaleka hodnot povolených limitů (viz kap. C.II.2) a budou ve výpočtových letech 2030 i 2050 pod v současnosti povolenými imisními limity. Realizací vlastní stavby dojde v dotčeném území k velmi mírnému nárůstu celkových emisí hlavních škodlivin ze silničního provozu, přičemž převažující podíl na celkovém imisním příspěvku bude mít v obou výpočtových letech silniční síť bez obchvatu Třebíče (nulová varianta).

Celkové (součtové) imisní koncentrace hlavních škodlivin nebudou vlivem stavby ve výpočtových letech 2030 i 2050 překračovat současné povolené imisní limity na žádném z nejbližších dotčených obytných objektů, tj. referenčních bodech č. 1 až 47.

Dominantní je vliv "pozaďového" znečištění ovzduší v dotčeném území, na kterém se samozřejmě do značné míry podílí také silniční provoz mimo do modelového výpočtu zahrnutou silniční síť v Třebíči a okolí.

Z hlediska vlivu na znečištění ovzduší lze dle dokumentace navrhovanou stavbu, tj. realizaci stavby „I/23 Třebíč, obchvat“ hodnotit jako méně významnou, pro rozhodování o její realizaci se proto jeví prioritní provozně dopravní kritéria.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Etapa výstavby

Vlivy na hlukovou situaci jsou popsány a hodnoceny v rámci Akustické studie – Hluk ze stavební činnosti (Enviroad 2026c, příloha 4.2), Akustické studie – Hluk na objízdných trasách (Enviroad 2026d, příloha 4.3).

Pro výpočet byl použit předpoklad, že výstavba bude probíhat v intervalu 7 – 21 hod (interval se zvýšeným limitem pro hluk ze stavebních prací). Pro hodnocení vlivu hlukové zátěže ze stavební činnosti bylo vymezeno 25 výpočtových bodů. Těžiště hlavních stavebních prací bude probíhat v čase 7-19 hodin.

Dodavatel stavby bude vybrán ve výběrovém řízení po ukončení stavebního řízení a na základě dokumentace k provádění stavby. V době zpracování studie tedy nejsou známy typy stavebních mechanismů a doby jejich nasazení.

Podél objízdných tras, kde jsou chráněné lokality dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, je nutno na dané navýšení hluku nahlížet jako na krátkodobé navýšení hlukové zátěže.

Etapa provozu

V hlukové studii (Enviroad 2026b, příloha 4.1) jsou zohledněny zdroje hluku, které by mohly mít rozhodující vliv na hladinu akustického tlaku v okolí plánovaného záměru. Zdrojem hluku je provoz (intenzita dopravy) silničních vozidel. Intenzity dopravy jsou uvedeny na úrovni RPDI (roční průměr denních intenzit). Vkládaná vstupní data (např. údaje o intenzitě a skladbě dopravního proudu, modelování terénu) mají charakter maximální možné hodnoty.

Výpočty byly provedeny pro variantu aktivní (obchvat Třebíče) a pro variantu nulovou (stav bez realizace). Vyhodnocení hlukového zatížení území a zástavby bylo provedeno pro rok 2030 jako předpokládaný rok uvedení do provozu a pro výhledový rok 2050a to celkem pro 47 definovaných výpočtových bodů.

Jednotlivé situace hlukového zatížení venkovního prostředí zjištěné výpočtem byly posouzeny ve vztahu k imisním limitům hluku daných nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a dle zákona č. 258/2000 Sb., Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Tabelární a grafické výsledky výpočtů hlukového zatížení území v roce 2030 a 2050 pro obě hodnocené varianty jsou uvedeny v příloze 4.1.

V nulové variantě by ve výhledovém roce 2030 došlo k překročení hygienických limitů hluku ve výpočtových bodech č. 21, 24, 29 (jen 2.N.P.), 31, 32 a 39 a výhledovém roce 2050 by došlo navíc k překročení limitů hluku v bodě 29 i v 1.N.P.

V aktivní variantě – s obchvatem by v roce 2030 došlo k překročení limitů ve výpočtových bodech 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 32 a v roce 2050 navíc k dosažení úrovně limitu v bodě 31.

V aktivní variantě byla navržena protihluková opatření na obchvatu Třebíče, která zajistí splnění hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (výpočtové body 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20). Součástí hlukové studie jsou rovněž hlukové příčné řezy, které zobrazují výpočet hlukové zátěže v roce 2050 s protihlukovými opatřeními v porovnání se stávajícím stavem. Opatření jsou začleněna do projektového řešení záměru jako SO – Protihlukové stěny (SO 760) a protihlukové zastřešení (SO 761).

Ochrana před nadlimitním hlukem na stávající I/23 v okolí výpočtových bodů č. 31 a 32 bude řešena formou individuálních protihlukových opatření v rámci provozní činnosti.

Lokalita zahrádkářské kolonie vpravo od osy obchvatu cca v km 2,300 – 3,300 není chráněna proti hluku, protože se zde nenacházejí žádné chráněné objekty ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Z hlukových situací pro roky 2030 a 2050, kdy je již realizován obchvat Třebíče, je vidět, že hlukové izolinie se ani nedotýkají dané lokality, tak by zde ani při nutnosti ochrany nedocházelo k překračování hygienických limitů.

Monitoring hluku je doporučeno provádět před stavbou, a to v místech, kde je již nyní překročen hygienický limit a tam kde budou v rámci dané stavby vystavěny protihlukové stěny, aby byla prověřena jejich účinnost. Měření hluku za protihlukovými stěnami po zprovoznění stavby bude dokládáno i ke kolaudaci.

Vibrace – etapa výstavby

Potencionálními zdroji vibrací, které mohou narušovat psychickou pohodu obyvatel a ovlivňovat statiku budov v dotčeném území, jsou dle dokumentace především zemní a stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. V případě záměru obchvatu Třebíče půjde zejména o demoliční práce, frézování starých vozovek, hloubení stavebních jam, výstavbě tunelu, zarážení nebo vrtání mostních pilot a manipulaci s těžkou stavební mechanizací. Tyto činnosti mohou dočasně vyvolávat zvýšenou úroveň vibrací, přičemž výraznější projevy lze obecně očekávat pouze v jednotkách, výjimečně desítkách metrů od zdroje.

Vzhledem k tomu, že některé stavební práce budou probíhat v blízkosti obytné zástavby, je nezbytné průběžně monitorovat úroveň vibrací a ověřovat, zda nemůže dojít k ovlivnění statiky okolních budov. V případě zjištění poruch nebo zvýšeného rizika budou provedena odpovídající technická opatření a případné závady odstraněny.

Vibrace – etapa provozu

V období provozu je riziko vzniku významnějších vibrací nízké. Pohyb vozidel po nové trase obchvatu, která je navržena v souladu s platnými technickými normami, obvykle generuje jen velmi nízké úrovně vibrací, a to zejména ve srovnání s fází výstavby. Vibrace z provozu se mohou šířit pouze v bezprostředním okolí komunikace, přičemž jejich intenzita s rostoucí vzdáleností rychle klesá. Nelze předpokládat, že by vibrace v období provozu mohly nepříznivě ovlivnit statiku budov či komfort obyvatel.

Osvětlení

Části nové trasy silnice I/23 budou osvětleny, a to zejména v zastavěných úsecích a v oblasti křižovatek; samostatně bude řešeno také osvětlení tunelu. Osvětlení bude navrženo v souladu s ČSN EN 12464-2 a s důrazem na minimalizaci světelného znečištění. V přírodně cenných lokalitách (řeka Jihlava, Lorenzovy sady, Terovské a Libušino údolí a volná krajina v km 0,0–0,3) bude umělé osvětlení omezeno na nezbytné minimum a navrženo tak, aby co nejméně zatěžovalo životní prostředí – světlo bude směrováno výhradně na komunikaci, použity budou zdroje s potlačenou modrou složkou (≤ 2700 K, ideálně 2200 K) a intenzita osvětlení bude co nejnižší v rámci požadavků normy, případně doplněná o možnosti stmívání či nočního vypínání. Další osvětlení mohou způsobovat světelné reflektory automobilů.

Vlivy světelného znečištění budou vzhledem k umístění nové trasy převážně omezené. Záměr je po většinu délky přimknut k zastavěnému území, kde se již nachází stávající zdroje umělého osvětlení, a část trasy je navržena v tunelu či v hlubších zářezech, což šíření světla dále snižuje.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Ve fázi výstavby mohou být povrchové vody znečištěny vlivem havárie či úniky ropných látek ze stavebních strojů. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijní plán. Splaškové vody budou vznikat pouze ve fázi výstavby, v nevýznamném množství.

Ovlivnění vodních útvarů povrchových vod vychází z možného ovlivnění povrchových vod úpravami vodních toků a vnosem znečišťujících látek do těchto toků. Vzhledem ke značné rozloze dotčených útvarů povrchových vod a díky tomu, že součástí záměru nejsou významné úpravy jejich páteřních toků (tzn. Stařečský potok a Jihlava) se ovlivnění jejich ekologického stavu nepředpokládá. Vyhodnocení ovlivnění chemického stavu VÚ vychází z navrženého systému odvodnění, které obsahuje základní bezpečností prvky proti vnosu kontaminantů do vodních toků. Ovlivnění chemického stavu plošně rozsáhlých VÚ se neočekává.

Vliv obchvatu Třebíče nebude mít negativní vliv na odtokové poměry Jihlavy. Zúžení průtočné šířky násypovými tělesy a pilíři mostu nezmění rozsah záplavového území. Maximální zvýšení hladiny je při průtoku Q_{100} do 8 cm, nad mostem v ulici Sportovní je do 5 cm. Návrh mostních objektů a navazujících zemních těles respektuje hladiny Q_{100}.

Záměr částečně zasahuje do záplavového území řeky Jihlavy, nicméně na základě výsledků hydrodynamického modelování lze konstatovat, že nedojde ke zhoršení odtokových poměrů ani ke zvětšení rozsahu záplavového území; změny hladin při povodňových průtocích jsou malé a z hlediska nejistot výpočtů přijatelné.

Z hlediska vlivů na jakost povrchových vod a odtokových poměrů jsou na konci stok kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská z důvodu zpomalení odtoku vody navržené trubní retence. Před všemi výustími do recipientů kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou navrženy uzavřené podzemní dešťové nádrže s trvalou nornou stěnou. Na příkopech a stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou navrženy lapače splavenin s kalovou jímkou a stabilní nornou stěnou. Na konci stok kromě stoky odvodňující část MÚK Brněnská jsou z důvodu zpomalení odtoku vody

navržené trubní retence. Dokumentace dále dokládá, že u dotčených recipientů lze očekávat hodnoty průměrné koncentrace chloridů, které nepřekračují NV č. 401/2015.

Záměrem nebudou dotčeny vodní zdroje dle § 30 zákona č. 254/2001 Sb. ani jejich ochranná pásma, stejně nebude dotčen CHOPAV. V případě lokálních vodních zdrojů byl identifikován negativní vliv záměru ohrožující především studny v zahrádkářských osadách, tento vliv vyžaduje realizaci navržených opatření a monitoring.

V rámci vlivů na podzemní vody se do územního střetu se záměrem dostává plošně rozsáhlý vodní útvar vymezený v hlavní vrstvě horninového profilu. Hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit zemní tělesa a mostní objekty hodnoceného záměru. Při splnění doporučených opatření budou vlivy lokálního charakteru a nezpůsobí zhoršení kvantitativního stavu plošně rozsáhlého dotčeného vodního útvaru podzemních vod. Za předpokladu dodržení navrženého systému odvodnění a základních bezpečnostních objektů se rovněž nepředpokládá ani významné ovlivnění jejich chemického stavu a realizace záměru by neměla být překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

V rámci stavby bude prováděn monitoring hladiny podzemních vod, který bude spočívat v měření výšky hladiny a monitoringu kvality podzemních vod. V případě ohrožení zdrojů podzemní vody bude zajištěn náhradní zdroj. Pro monitoring podzemních vod navrženy také lokality v oblasti skládky u Řípovské zmoly a v oblasti nad Lorenzovými sady.

Vlivy na půdu

V období výstavby může být půda znečištěna úkapy ze stavební mechanizace či případnou havárií. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijní plán.

Po dobu výstavby se ve svažitém terénu objevuje riziko vodní eroze půdy – tento vliv může být lokálně škodlivý a je nutné mu předcházet šetrným postupem výstavby a po výstavbě provést rekultivaci dotčených ploch

Realizace záměru představuje jak dočasný, tak trvalý zábor půdy. V rámci projektové přípravy byl trvalý zábor minimalizován návrhem tunelu, mostních objektů, a opěrných a zárubních zdí.

Rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF a PUPFL je dokladován následovně:

zábor dle druhu pozemku	TZ v ha	TZ v %	DZn1R v ha	DZn1R v %	DZd1R v ha	DZd1R v %
orná půda	8,1	27	1,5	29	0,5	14
zahrada	0,8	3	0,02	0,4	0,03	1
trvalý travní porost	2,0	7	0,2	5	0,3	9
vodní plocha	0,6	2	0,2	4	0,1	2
lesní pozemek	0,5	2	0,2	4	0,2	7
zastavěná plocha a nádvoří	1,0	3	0,7	13	0,01	0,3
ostatní plocha	17,5	58	2,4	45	2,2	68

Pozn.: TZ - trvalý zábor, DZ - dočasný zábor

Více jak 50 % dotčených ploch tvoří dle katastru nemovitostí druh pozemku vymezený jako ostatní plocha. Druhým nejvíce zastoupeným druhem pozemků je

orná půda a v řádu jednotek procent jsou v území dotčeny druhy pozemků – lesní pozemek, trvalý travní porost, zahrada, vodní plocha a zastavěné území

Z hlediska tříd ochrany zemědělského půdního fondu budou v rámci trvalého záboru dotčeny převážně půdy řadící se do V. třídy ochrany (50 %), dotčeny jsou ale také půdy s II. třídou ochrany (25 %) a IV. třídou ochrany (15 %), ojediněle s I. (6 %) a III. (4 %) třídou ochrany.

Pozemky s I. třídou ochrany jsou záměrem dotčeny pouze v počátečním úseku u Řípovské zmoly, u ulice Spojovací a v rámci provizorního propojení Znojemská a Hrotovická.

Podle digitalizovaných neaktualizovaných historických dat pořízených bývalou Zemědělskou vodohospodářskou správou, jsou v trase obchvatu evidována meliorační zařízení. Pokud bude při stavbě dotčeno stávající plošné odvodnění pozemků je třeba tato zařízení sanovat vybudováním záchytných drénů.

Po dobu výstavby se dle dokumentace ve svažitém terénu objevuje riziko vodní eroze půdy – tento vliv může být lokálně škodlivý a je nutné mu předcházet šetrným postupem výstavby a po výstavbě provést rekultivaci dotčených ploch.

Lesní pozemky se nachází v Terovském a Libušině údolí, jedná se les příměstský. Trvalý zábor lesních pozemků je zde nejvíce patrný při hranici zahrádkářské kolonie Nad Janovým mlýnem (cca 3,8 % z celkové rozlohy příměstského lesa).

Realizace záměru si tak vyžádá trvalé i dočasné zábory půdy, přičemž více než polovina dotčených ploch připadá na ostatní plochy a přibližně třetina na zemědělskou půdu. Návrh trasy byl optimalizován s cílem minimalizace trvalých záborů, zejména prostřednictvím vedení trasy v tunelu, využití mostních objektů a opěrných a zárubních zdí.

Vlivy na přírodní zdroje

Záměr nezasahuje do ložisek výhradních ani nevýhradních nerostů, CHLÚ či dobývacího prostoru. Nerostné zdroje v okolí záměru nebudou předmětnou stavbou dotčeny ani ovlivněny. Záměr prochází územím, které je evidováno jako území poddolované (č. 5841).

V rámci provedených průzkumných prací byl k tomuto území zpracován báňský znalecký posudek (minimalizaci rizika negativních vlivů poddolování na připravovanou stavbu doporučuje znalec provedení doprůzkumu. Při současném využití území jsou možnosti doprůzkumu velmi omezené a jeho výsledky by nevedly k jednoznačnému závěru. Je proto vhodné jej směřovat až do doby provádění stavby, kdy budou prováděny zemní práce, srovnána zemní pláň a přeloženy stávající sítě. Doprůzkum by měl sestávat z dokumentace zemních prací doplněné o geofyzikální měření, případně o ověřovací vrty.

Při provádění vlastních stavebních prací je třeba v každém případě zajistit řádný geotechnický dozor, který bude hodnotit zastižené poměry, srovnávat je s předpoklady průzkumu i projektu a adekvátně reagovat na zjištěné skutečnosti.

V rámci stavby se předpokládá celkový objem výkopů 1 112 500 m3 a násypy o objemu 454 000 m3. Dále bude potřeba cca 80 000 m3 kameniva pro betonové konstrukce a 60 000 m3 pro vozovkové vrstvy. Na stavbě tak vznikne přebytek materiálu z výkopů cca 518 500 m3. Na stavbě bude deponována pouze zemina, která bude následně na stavbě využita, to je zemina do konstrukcí a kulturní zemina

k ohumusování svahů zemních těles a k rekultivacím území v oblasti stavby. Zbývající zeminy budou ihned po odtěžení odvezeny do místa trvalého uložení nebo zabudování.

Přebytek zemin z výkopů bude nabídnut do staveb komunikací, případně jiných staveb v okolí. Předpokládá se totiž, že na stavbě se budou vyskytovat zeminy vhodné k dalšímu využití pro stavební účely. Poblíž stavby se nachází středisko recyklace materiálů (na katastru Kožichovic), které je schopno vytěžené materiály zpracovat a nabídnout k dalšímu využití.

Prioritou bude vytěžený využitelný materiál přemístit rovnou do místa trvalého zabudování, to je do násypu tělesa komunikace.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

Pro předkládaný záměr bylo zpracováno Hodnocení podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.

Vlivy na floru

Kromě zjištěných zvláště chráněných druhů byl v dotčeném území zjištěn výskyt 10 dalších druhů zařazených do červeného seznamu ČR, přičemž se jedná o relativně běžné druhy z nejnižších kategorií ohrožení. Pro všechny tyto druhy jsou známy lokality výskytu též v širším okolí záměru; navíc i v území bezprostředně dotčeném záměrem nebudou záměrem likvidovány celé populace těchto rostlin. Vliv záměru na tyto druhy bude zanedbatelný až mírně negativní, ve všech případech však únosný. V případě suchomilných druhů s vazbou na cenné biotopy suchých trávníků je žádoucí provést opatření na podporu rozvoje těchto biotopů v blízkosti nové silnice. Realizací záměru nebude ohrožena existence žádné lokální populace rostlin, žádný z druhů se v rámci dotčeného území nevyskytuje výlučně na plochách v záboru stavby. V případě suchomilných druhů je v případě vhodně provedených úprav zářezů a násypů nové silnice možné, že tato nová stanoviště osídlí, čímž bude zmírněn dopad likvidace těchto biotopů v trase. Celkový vliv záměru na rostliny, jejich populace a společenstva lze hodnotit jako mírně negativní, při přijetí zmírňujících opatření únosný.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Realizace stavby si kromě záboru lesní půdy v Terovském údolí vyžádá poměrně rozsáhlé kácení dřevin rostoucích mimo les. Dle aktuálního dendrologického průzkumu bude z důvodu výstavby záměru nutno pokácet 528 stromů o obvodu kmene přes 80 cm, 11 stromů o obvodu pod 80 cm a ucelené porosty dřevin o souhrnné ploše 89 127 m^2. Vitalita stromů je převážně dobrá až uspokojivá, 69 % tvoří jedinci ve zdravotním stavu 2 (zhoršený), 26 % ve zdravotním stavu 3 (výrazně zhoršený) a 5 % ve stavu 4 nebo 5 (silně narušený nebo havarijní). Zapojené porosty, i když nejsou lesními pozemky, často mají charakter lesního porostu (oblast Boroviny a Lorenzových sadů). Biologická hodnota porostů byla hodnocena jako střední a atraktivita umístění převážně jako méně významná. Zásah způsobený kácením bude negativní, avšak za předpokladu nahrazení dřevin v rámci kompenzačních opatření či náhradních výsadeb bude únosný.

Vlivy na faunu a na migrační prostupnost

Během výstavby stavby dojde k negativnímu ovlivnění nejrůznějších skupin živočichů v trase prostřednictvím zásahu do biotopů (jejich přeměna, případně destrukce),

různě rozsáhlému rušení a nepochybně též zraňování a usmrcování (zejména některých bezobratlých živočichů, případně obojživelníků a plazů). Z hlediska populací druhů má obecně největší význam destrukce jejich biotopů, která může zapříčinit pokles lokálních populací až jejich úplné vymizení, a to zejména z hlediska zásahu do mokřadu u Spojovací ulice, jehož biologická hodnota se jeví jako vysoká. Nejedná se nicméně o stabilní prvek v území – mokřad vznikl samovolně zřejmě v důsledku stavební činnosti a terénních úprav v jeho bezprostředním okolí před zhruba 10–15 lety. Významný je též zásah do fragmentů skalních stepí s acidofilními trávníky, nacházejících se v Lorenzových sadech a nad řekou Jihlavou (viz též vliv na rostliny), které hostí řadu teplomilných a suchomilných druhů bezobratlých – zlikvidována bude zhruba polovina rozlohy v dotčeném území. Dále je podstatný zásah do vodních toků (potoky a řeka Jihlava, včetně její nivy) a do lesa či dalších ucelených porostů dřevin; zde však záměr zasáhne jen drobou část z celkové rozlohy těchto biotopů v území, což zapříčiňuje nižší míru vlivu. Protože zásah do některých cenných biotopů v trase silnice by mohl vyvolat silné negativní vlivy, jsou navržena opatření, který tyto vlivy zmírní na únosnou míru. Jedná se zejména o minimalizaci záboru těchto biotopů a kompenzační opatření pro jejich náhradu.

V dotčeném území byly identifikovány dva migrační profily malého významu: MP-I: Terovské údolí a MP-II: Řeka Jihlava. Oba profily končí slepě v souvislé zástavbě, dle dokumentace je jejich význam lokální. Přechod stavby přes Terovské údolí je řešen mostem 201 na hlavní trase o délce cca 65 m, který má výborné parametry pro převedení všech dotčených migračních tras. Přechod stavby přes Jihlavu je řešen mostem 203 na hlavní trase o délce cca 116 m a mostem 204 na větvi MÚK o délce cca 200 m, které mají výborné parametry pro převedení všech dotčených migračních tras. Obchvat bude veden po západním okraji LBC15 (údolí Lorenzových sadů), tím bude minimalizován zábor i zásah do celistvosti migračního profilu. Pro umožnění zachování migrací dotčených skupin živočichů je vhodné povrch pod migračně významnými mosty ponechat neupravený hlinitý, doplněný o pásy větví nebo hromady kamení pro zlepšení podmínek migrujících živočichů.

Posuzovaný záměr se dostává do střetu s některými prvky územního systému ekologické stability v dotčeném území. Středně silně budou ovlivněny LBK 39, LBK 32 a LBC 15. Okrajově budou ovlivněny LBK 16-N, LBK 20 a LBC 21. U žádného prvku nedojde k likvidačnímu vlivu. Vlivy záměru na ÚSES budou dle hodnocení únosné, nedojde k významnému poškození funkčnosti ÚSES v území.

Vlivy na VKP

Středně silný vliv s oslabením ekostabilizačních funkcí nastane na VKP les Terovské a Libušino údolí, VKP les Lorenzovy sady, VKP vodní tok s nivou Stařečský potok, VKP vodní tok „bezejmenný přítok Stařečského potoka“, VKP vodní tok s nivou a rybníkem „bezejmenný tok s rybníčky v Lorenzových sadech“, VKP vodní tok s nivou řeka Jihlava. U žádného VKP nenastane likvidační vliv. Zásahy do VKP jsou únosné, vlivy záměru je nicméně žádoucí zmírnit navrženými opatřeními.

Provoz

Během provozu záměru lze dle dokumentace uvažovat tyto hlavní negativní vlivy na živočichy: riziko srážek s projíždějícími vozidly, rušení hlukem, světlem či emisemi z dopravy a snížení migrační prostupnosti území (k migracím viz dále). Míra těchto vlivů bude v klíčových lokalitách snížena technickými opatřeními na nevýznamnou míru.

Za předpokladu respektování podmínek v závazném stanovisku, které odrážejí i požadavky vznesené v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí lze záměr z hlediska vlivů na biodiverzitu označit za únosný.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Jako samostatná příloha dokumentace EIA je zpracováno Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Podrobné hodnocení jednotlivých znaků krajinného rázu, včetně pohledové studie je uvedeno v příloze posuzované dokumentace. Ze závěrů tohoto hodnocení dle dokumentace vyplývají dále uvedené závěry.

Dle hodnocení je vliv navrhovaného záměru na krajinný ráz je vždy omezen na určité území, kde se projevují bezprostřední fyzické vlivy záměru na danou lokalitu.

Záměr bude mít na znaky přírodní charakteristiky slabý až středně silný vliv. Negativní vliv záměru se projeví v Lorenzových sadech, ale také v Libušině údolí a Terovském údolí.

Na znaky kulturní a historické charakteristiky má záměr slabý až středně silný vliv. Nejvíce budou dotčeny historicky průmyslové budovy v blízkosti ulice Koželužská, kde dojde k demolici některých průmyslových objektů. Lorenzovy sady budou muset být v trase záměru prokáceny, což naruší jejich ucelenost. Záměr povede v těsné blízkosti kolem Janova mlýna, což naruší jeho historickou hodnotu. Zahrádkářské oblasti budou slabě ovlivněny doprovodnými úpravami, jako je vedení sítí a jejich přeložek a postavení obslužné komunikace.

Znaky estetické hodnoty krajiny a harmonické měřítko a vztahy krajině budou záměrem postiženy s největším dopadem na přírodní prvky. Dojde k vykácení částí lesních ploch v Libušině a Terovského údolí, Lorenzových sadech a v nivě řeky Jihlavy v místech trasy záměru. V případě, že proběhne vhodná revitalizace a také za předpokladu, že narušené území zaroste a vegetace se zapojí, bude komunikace v budoucnu lépe vizuálně zapojena do krajiny.

Záměr se bude uplatňovat vzhledem k charakteru a umístění převážně v dílčích scenériích. Realizací záměru dojde ke změně krajinného rázu, nedojde ale k významnému snížení jeho cenných hodnot. Krajinná panoramata nebudou podstatným způsobem dotčena. Záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona 114/1992 Sb. Z posouzení vyplývá, že záměr má „žádný“ až “slabý“ vliv.

Dle §12 odst.(4) se krajinný ráz neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Územní plán dle §80 odst.2 písm.d) zák. č. 283/2021 Sb. stanoví koncepci veřejné infrastruktury, jejíž součástí je i stanovení podmínek pro její umisťování, vymezení ploch a koridorů pro veřejnou infrastrukturu apod.

V uvedeném případě lze tedy předpokládat, že vymezení plochy pro koridor stavby byl prověřen i z hlediska urbanismu, protože se nejedná o stavbu ve volné krajině, ale městském prostředí.

V závazném stanovisku je formulována podmínka související s aktualizací studie vlivů na krajinný ráz, která bude zohledňovat i požadavky související s naplňováním dalších podmínek závazného stanoviska.

Záměr ovlivní ekologické funkce krajiny především v rovině primárních přírodních funkcí, a to lokálně a převážně trvalým způsobem. V kontextu již urbanizovaného území a při uplatnění navržených zmírňujících a kompenzačních opatření však nedojde k zásadnímu narušení funkčnosti ekosystémů ani k významnému zhoršení kvality prostředí pro bydlení, práci a rekreaci v širším území.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr nezasahuje žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny, národní kulturní památky ani kulturní památky. V blízkosti záměru se nachází drobné sakrální objekty, konkrétně na začátku záměru se jedná o dva křížky u stávající silnice I/23; pokud by mělo dojít vlivem stavby ke kolizi, dojde před zahájením stavebních prací k jejich přemístění. Záměr je navržen na území s archeologickými nálezy III. kategorie, zčásti záměr prochází územím s archeologickými nálezy I. a II. kategorie, tzn. že se v místě stavby budou archeologické nálezy a situace pravděpodobně vyskytovat, čímž vzniká nutnost provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Záměr nezasahuje do žádných památkově chráněných území ani objektů a jejich ovlivnění lze vyloučit. Realizace záměru představuje zásah do hmotného majetku fyzických i právnických osob.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Předmětem záměru je vybudování silničního obchvatu města Třebíč v podobě dvoupruhové pozemní komunikace. Trasa přeložky silnice I/23 je navržena v délce 5,99 km. Nová komunikace bude zařazena do sítě silnic I. třídy, stávající silnice I/23 vedoucí centrální částí města bude přeřazena do silnic II. třídy a místních komunikací.

Realizace záměru si vyžádá vybudování tunelu délky 228 m, který převede komunikaci pod železniční tratí a skrz místní část Borovina. Součástí stavby je lávka pro pěší a cyklisty, 4 mostní objekty na trase silnice I/23, jeden železniční most, tři mosty na křižujících komunikacích přes trasu obchvatu a jeden potrubní most. S ohledem na minimalizaci záborů a minimalizaci vlivů na okolní stavby a objekty bylo navrženo 31 objektů opěrných a zárubních zdí. Součástí stavby jsou dále přeložky a úpravy stávajících kanalizací, přeložky vodovodů a úpravy a přeložky vodotečí. Komunikace v tunelu a v blízkosti zastavěných částí města bude osvětlena veřejným osvětlením.

Křižující silnice nižších tříd budou napojeny úrovňovými nebo mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Znojemská, MÚK Hrotovická, MÚK Brněnská), oddělené části pozemků budou zpřístupněny prostřednictvím obslužných komunikací. Součástí stavby je také vybudování silniční dešťové kanalizace a objekty určené k bydlení budou chráněny před hlukem protihlukovými zdmi a zastřešením. Komunikace obchvatu, která je hlavním objektem stavby, je navržena jako sběrná místní komunikace v kategorii MS2 dle ČSN 73 6110, to je směrově nedělená dvoupruhová

komunikace. Trasa obchvatu bude rozdělena do několika návrhových kategorií, které odpovídají příslušné návrhové rychlosti. Je uvažováno s návrhovou rychlostí 50 km/h a 70 km/h. Na trase komunikace se vyskytuje několik šířkových uspořádání:

- MS2ck -/9,5/50 (úsek před tunelem)
- Tunel kategorie T-9,5
- MSc 9,5/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská)
- MSc 11/9,5/50 (úsek za tunelem - ul. Koželužská s chodníkem vpravo SO 142)
- MSc 10,5/9,5/50 (úsek mezi mosty SO 201 a SO 202 s revizním chodníkem)
- MSck -/9,5/70 (úsek mezi SO 202 a MÚK Znojemská a MÚK Hrotovická až MÚK Brněnská
- s přídatným stoupacím pruhem š. 3,25 m)
- MS 11/9,5/50 (úsek MÚK Znojemská až MÚK Hrotovická s revizními chodníky vpravo a vlevo) Hlavní dopravní prostor vždy tvoří dva jízdní pruhy šířky 3,50 m a zpevněné krajnice šířky 0,75 m. Ostatní komunikace, které budou v rámci stavby upravovány a překládány, jsou navrženy v kategorii a s návrhovou rychlostí dle charakteru stávající komunikace.

Hlavním stavebním objektem je silnice I/23. Silnice je navržena v nové trase a jedná se tedy o novou stavbu. Nová trasa silnice I/23 vede jižním okrajem města Třebíč. Umístění trasy umožňuje i napojení silnic nižších tříd a místních komunikací, čímž doj de k navedení dopravy na novou silnici I/23 i ze směrů Okříšky po silnici II/405, Želetava (II/410), Jaroměřice nad Rokytnou (II/360), Hrotovice (II/351) a Rudíkov (II/360).

Trasa navrhované přeložky silnice „I/23 Třebíč, obchvat“ začíná odpojením ze stávající silnice u Řípovské skládky v provozním staničení km 94,0. Nově navržená komunikace se odklání jižním směrem a vede přes zemědělsky využívané pozemky. V místech křížení železniční trati č. 240 se nachází železniční zastávka Borovina. Dále po trase navrhovaného obchvatu se nacházejí zpevněné plochy a plochy využívané jako parky a zahrady, východně od fotbalového hřiště. Skrz toto území je trasa obchvatu vedena v tunelu.

Před stávající křižovatkou ulic Koželužská/Řípovská trasa nové silnice vystupuje z tunelu a levostranným obloukem je navedena na ulici Koželužskou, v jejíž trase bude vedena až k Janovu mlýnu. Na přeloženou silnici I/23 budou napojeny prostřednictvím stykových křižovatek ulice Koželužská směr Stařeč, ul. T. Bati a ul. Koželužská směr centrum.

Před Janovým mlýnem se trasa silnice pravostranným obloukem stočí jižním směrem, mostním objektem překoná údolí Stařečského potoku, dále vede odřezem ve svahu pod zahrádkářskou kolonií Nad Janovým mlýnem a opět mostním objektem překonává Terovské údolí. Území kolem Janova mlýna, Libušino a Terovské údolí jsou využívány především k rekreaci, převážně se jedná o lesní pozemky, přes které jsou vedeny cesty a stezky. Za Terovským údolím se trasa silnice levostranným obloukem stáčí východním směrem a v hlubokém zářezu prochází zahrádkářskou kolonii Spytihněv a dále vede po zemědělských pozemcích až k hypermarketu Albert, který obchází levostranným obloukem. V místě křížení ulice Vltavínské, která zajišťuje přístup do zahrádkářské kolonie, bude vybudován přes trasu obchvatu mostní objekt.

Za hypermarketem Albert je trasa obchvatu vedena jižně podél ulice Spojovací opět po pozemcích využívaných k zemědělským účelům, případně vedených jako zeleň.

Mezi ulicemi Znojemská a Hrotovická je trasa přeložky silnice I/23 vedena stále v zářezu, napojení těchto komunikací je prostřednictvím mimoúrovňových okružních křižovatek.

Za ulicí Hrotovickou vstupuje trasa obchvatu vedená stále v zářezu do lokality průmyslových areálů a částečně zasahuje do Lorenzových sadů. Ve východní části průmyslových ploch se komunikace stáčí severním směrem a podchází železniční trať. Za tratí vystupuje trasa ze zářezu na násyp, stáčí se pravostranným obloukem východním směrem, kříží řeku Jihlavu a napojuje se na ulici Brněnskou, to je na stávající silnici I/23 v oblasti křižovatky s ulicí Ptáčovský žleb v provozním staničení km 99,2. V rámci realizace záměru bude zřízeno zařízení staveniště v nezbytném rozsahu. Plochy zařízení staveniště budou přednostně situovány na pozemcích dotčených stavbou nebo v jejich bezprostřední návaznosti. Po dokončení výstavby budou plochy zařízení staveniště uvedeny do původního, resp. projektovaného stavu.

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení stavby. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je oznamovatelem předloženo jednovariantní řešení porovnávané s neprovedením záměru. Předložený postup oznamovatele se opírá o dále uvedené skutečnosti.

Ministerstvo životního prostředí ČR vydalo dne 5. března 2019 pod č.j. MZP/2019/710/588 vydalo Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina“, kde je k obchvatu I/23 Třebíč uváděno:
„Obchvat města Třebíče – jedná se o vymezení koridoru pro obchvat silnice I/23. V současnosti silnice 1. třídy prochází středem města v nedostatečných směrových parametrech, což je dáno především okolní obytnou zástavbou. V současné době je pořizován nový Územní plán Třebíče, v rámci kterého by mělo být mj. upraveno trasování obchvatu silnice I/23. Důvodem požadavku na jeho vymezení v ZÚR KrV je jeho částečný přesah na katastr obce Střítež a Kožichovice. Vliv na zvýšení bezpečnosti bude mít technické řešení obchvatu s odpovídajícími parametry dopravnímu významu silnice I/23, které nelze ve stávající trase zajistit.

V rámci obsahu AZÚR č. 6 KrV orgán SEA neuplatnil požadavky na zpracování variant řešení, jelikož do návrhu obsahu Aktualizace byly již vybrány finální varianty obchvatů, jejichž vymezení bylo prověřováno v rámci podrobných vyhledávacích studií, resp. v rámci procesu pořízení územních plánů souvisejících obcí. Podrobný popis všech v minulosti prověřovaných variant trasování obchvatů a jejich projednávání v rámci vyhledávacích a technických studií je

uveden v Odůvodnění AZÚR č. 6 KrV. Rovněž z vyhodnocení SEA vyplynulo, že u žádného z navrhovaných koridorů nebyly zjištěny takové významné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví, aby bylo nutné hledat variantní řešení navrhovaných koridorů“.

V odůvodnění Aktualizace č.6 ZÚR Kraje Vysočina se potom kromě jiného uvádí:

Všechny koridory silnic vymezené v Aktualizaci č. 6 ZÚR KrV jsou navržené pro obchvaty obcí, tedy pro převedení intenzivní tranzitní dopravní zátěže mimo centra příslušných obcí. Aktualizace č. 6 ZÚR KrV tak vymezením koridorů pro obchvaty obcí a měst vytváří předpoklady pro ochranu nejcennějších kulturně historických urbanistických struktur, koncentrovaných u všech 4 dotčených obcí právě v jejich centrech, která jsou zároveň historickými jádry obcí. Největším příspěvkem pro ochranu hodnot území Kraje Vysočina je navržený obchvat I/23 Třebíč, který odvede intenzivní automobilovou dopravu ze současného bezprostředního kontaktu s Městskou památkovou zónou Třebíč a zejména pak s památkami světového kulturního dědictví UNESCO, bazilikou sv. Prokopa a se židovským městem.

Aktualizace č. 6 ZÚR KrV požadavek splňuje. Navrhované vymezení 4 koridorů silničních obchvatů je výsledkem různě dlouhého a náročného hledání tras předmětných přeložek silnic, zohledňující a posuzující ve všech souvislostech dotčené veřejné i soukromé zájmy v území. Vymezení koridoru obchvatu Třebíče je výsledkem téměř 20 let podrobného prověřování desítek různých variant a subvariant konkrétní trasy obchvatu. Také v případě ostatních tří nově navržených obchvatů reaguje Aktualizace č. 6 ZÚR Kraje Vysočina na genezi prověření optimální trasy v podrobnějších projektových dokumentacích a studiích a také v územních plánech dotčených obcí. Všechny 4 vymezované obchvaty již v uplynulých letech byly podrobeny veřejným projednáním, a tedy projednáním s uživateli území, kterými jsou komunity místních obyvatel, a to právě v rámci projednávání územních plánů, kde byly vybrané varianty předmětných navrhovaných obchvatů nově vymezovány. V rámci tohoto procesu přitom byly zohledňovány všechny dotčené veřejné zájmy v území, zvláště pak veřejné zájmy na ochranu životního prostředí, přírody a krajiny a veřejného zdraví. Přitom nelze opomíjet také veřejné zájmy na hospodárnost vynakládání veřejných prostředků, všechny z koridorů byly vždy nahlíženy i optikou realizačních a provozních nákladů, souvisejících zejména s jejich dopravní účinností, a tedy s efektivitou vynaložených veřejných prostředků.

Na základě vyhodnocení a vzájemného porovnání přínosů a možných problémů jednotlivých prověřovaných variant řešení předmětných obchvatů bylo rozhodnuto o územní stabilizaci koridorů právě v trasách vymezených v Aktualizaci č. 6 ZÚR Kraje Vysočina.

Toto konkrétní vymezení je výsledkem objektivního a komplexního posouzení prostorových hledisek (volba konkrétní varianty směrového vedení trasy koridorů, včetně případných plošných i prostorových nároků na křižovatky), odvětvových hledisek (hledisko dopravní účinnosti, ekonomické efektivity, maximalizace efektu pro zlepšení stavu životního prostředí, zejména pak snížení hlukové zátěže, emisí z dopravy a vibrací, minimalizace zásahů do jednotlivých složek životního prostředí ad.) i časových hledisek (aktualizace ZÚR a následné vyvolané změny územních plánů, a tedy časový posun projektových prací) navrhovaných obchvatů silnic.

Navržený obchvat Třebíče je zároveň součástí plánovaného zkapacitněn a zlepšení technických parametrů silnice I/23 spojující Jihočeský kraj s Jihomoravským krajem, resp. spojující krajská města České Budějovice a Brno.

Rozhodnutí MŽP č.j. MZP/2025/240/479 ze dne 28. března 2025, kterým ruší Závazné stanovisko Krajského úřadu č.j. KUJI 3914/2024 ze dne 15.01.2024, kdy ve vztahu k vypořádání připomínek veřejnosti k dokumentaci EIA ve vztahu k variantám MŽP uvádí: „Nedůvodné jsou naproti tomu připomínky týkající se variant. Odvolatelé, kteří v tomto směru uplatňovali námitky, požadovali vyhodnocení variant, které navrhovali, a jejich odmítnutí považovali za nezákonné. K tomu lze uvést, že zvolený způsob posuzování podle § 10 zákona, tedy územní řízení s posouzením vlivů, předpokládá předložení invariantního záměru a příslušný úřad ani nemůže navrhovat (resp. požadovat) zpracování jiných variant“.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 245 vyjádření (8 vyjádření dotčených územně samosprávných celků, 8 vyjádření dotčených orgánů, 2 vyjádření spolků a 227 vyjádření občanů).

Vzhledem ke shodnému obsahu řady vyjádření k respektování obecného nařízení o ochraně osobních údajů jsou obdržená vyjádření tam, kde to bylo možné, soustředěna do vzorů a pořadí vypořádaných vyjádření tak, jak jsou posudkem vypořádána, jsou uvedena v samostatné Příloze č.2 posudku, kde jsou doloženy originály doručených vyjádření.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru VYS1835. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Vysočina
Obce: Třebíč, Střítež, Kožichovice

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 19. 08. 2026

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
ECO-ENVI-CONSULT
Sídlo:
Sladkovského 111
506 01 Jičín
Provozovna:
Šafaříkova 436
533 51 Pardubice
IČ: 42921082
tel.: 603483099
e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021
Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
dne 10. 8. 2021 podpis

V Praze dne 26. července 2021
Č. j.: MZP/2021/710/3906

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel") ze dne 1. 7. 2021 a

prodlužuje autorizaci
ke zpracování dokumentace, posudku
a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.") a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.") a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodlužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svéprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
Šafaříkova 436
533 51 Pardubice

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz