

Záměr I/23 Třebíč, obchvat

Dopravně-inženýrské podklady

březen 2026

Číslo zakázky: 2025/0812

Tato stránka byla záměrně ponechána prázdná.

Mott MacDonald CZ, spol. s
r.o.
Šumavská 525/33
Budova A
Brno - Veveří
602 00
Česká republika

mottmac.com

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátníkova 216/5
602 00 Brno

Záměr I/23 Třebíč, obchvat

Dopravně-inženýrské podklady

březen 2026

Číslo zakázky: 2025/0812

Záznam o vydání a revizi

Revize	Datum	Vypracoval	Kontrolova l	Schválil	Popis
01	25/02/26	OŠa	NDo	OKo	Verze 2
02	27/02/26	OŠa	NDo	OKp	Verze 3
03	31/0326	OŠa	NDo	Oko	Verze 4

Odkaz v dokumentu: 211386934_017

Tento dokument je vydán pro stranu, která si jej objednala a pouze pro specifické účely spojené s výše uvedeným projektem. Nesmí být využíván jinou stranou ani k jinému účelu.

Nepřijímáme žádnou odpovědnost za důsledky používání tohoto dokumentu jinou stranou nebo jeho používání k jinému účelu. Nepřijímáme žádnou odpovědnost za jakékoli chyby nebo opomenutí způsobená chybami nebo opomenutími v datech, které nám dodaly jiné strany.

Tento dokument obsahuje důvěrné informace a proprietární duševní vlastnictví. Bez našeho svolení a svolení strany, která si jej objednala, nesmí být poskytnut jiným stranám.

Obsah

Shrnutí pro vedoucí pracovníky	1
1 Vstupní údaje	2
1.1 Použité vstupní údaje	2
1.2 Charakteristika řešeného území	3
1.3 Klíčové socio-demografické ukazatele	4
1.4 Komunikační síť	7
1.5 Celostátní sčítání dopravy	8
2 Dopravní model IAD	9
2.1 Úvod	9
2.2 Použitý software	9
2.3 Komunikační síť v dopravním modelu	9
2.4 Komunikační síť v dopravním modelu	9
2.5 Kalibrace a validace dopravního modelu	10
2.6 Prognóza vývoje intenzit dopravy	10
3 Dokumentované DIP	11
3.1 Příloha 1: Nulová varianta – čísla úseků	11
3.2 Příloha 2: Varianta Aktivní – čísla úseků	11
3.3 Příloha 3: Varianta Aktivní – čísla úseků, detail ulice Spojovací	12
3.4 Přílohy 4 až 8: Kartogramy jednotlivých variant a roků, RPDI VD	12
3.5 Přílohy 9 a 10: Rozdílové kartogramy, RPDI VD	13
4 Seznam zkratk	14
5 Přílohy	15
5.1 Situace, označení úseků komunikační sítě Příloha 1: Nulová varianta – čísla úseků Příloha 2: Varianta Aktivní – čísla úseků Příloha 3: Varianta Aktivní – čísla úseků, detail ulice Spojovací	
5.2 Kartogramy, intenzity dopravy na úsecích, RPDI VD Příloha 4: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2025 Příloha 5: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2030 Příloha 6: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2050 Příloha 7: Kartogram, Varianta Aktivní, rok 2030 Příloha 8: Kartogram, Varianta Aktivní, rok 2050	
5.3 Rozdílové kartogramy, intenzity dopravy na úsecích, RPDI VD Příloha 9: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní mínus Nulová varianta	

Příloha 9.1: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta,
detail ulice Spojovací

Příloha 10: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta

Příloha 10.1: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta,
detail ulice Spojovací

Tabulky

Tabulka 0.1: Roky a varianty vytvořených DIP včetně uvedení čísel příloh, ve kterých jsou intenzity dokumentovány.	1
Tabulka 1.1: Koeficienty pro výpočet RPDV z RPDV PD v modelovaném území.	3
Tabulka 1.2: Podíl dopravy v jednotlivých časových intervalech.	3
Tabulka 1.3: Počty obyvatel v obcích v celém řešeném území k 1. 1. příslušného roku.	4
Tabulka 1.3: Srovnání stupňů automobilizace a motorizace na úrovni roku 2022 [počet obyvatel na 1 tisíc vozidel].	6

Obrázky

Obrázek 1.1: Situace, řešené území.	3
Obrázek 1.2: Graf, vývoj počtu obyvatel v celém řešeném území k 1. 1. příslušného roku.	4
Obrázek 1.3: Graf, vývoj počtu obyvatel KVV k 31. 12. příslušného roku.	5
Obrázek 1.4: Graf, vývoj stupňů automobilizace a motorizace v KVV.	6
Obrázek 1.5: Graf, HDP na 1 obyvatele KVV v běžných cenách.	7
Obrázek 1.6: Schéma jednotlivých staveb.	7
Obrázek 1.7: Schéma umístění profilů na referenčních úsecích CSD.	8
Obrázek 3.1: Ulice Spojovací.	12

Shrnutí pro vedoucí pracovníky

V roce 2024 byly zpracovány v rámci projektu *I/23 Třebíč, obchvat–DSP, Tahový dopravní model přeložky silnice I/23* dopravně-inženýrské podklady (dále jen DIP) pro uvedenou přeložku. Přeložka byla rozdělena na tyto stavby:

- Krahulov–Třebíč;
- Třebíč, obchvat;
- Třebíč–Vladislav;
- Vladislav, obchvat.

V tomto projektu je řešena stavba Třebíč, obchvat, která je dále označena také jako Záměr. Předmětem projektu je aktualizace DIP Záměru, které budou sloužit jako podklad pro posouzení vlivů na životní prostředí (dále jen EIA). Přehled dokumentovaných variant a výhledových let je uveden v tabulce 0.1. Tabulka obsahuje i čísla příloh, ve kterých je možné potřebná data nalézt. Jako vstupní data pro zpracování EIA jsou určeny roční průměrné denní intenzity (dále jen RPDl) všech dnů (dále jen VD).

V rámci prací na projektu byly nejdříve aktualizovány sociodemografické ukazatele. Následně byl také aktualizován celý tahový dopravní model. Následně byly přiřazeny na komunikační síť intenzity dopravy v požadovaných variantách a výhledových letech.

Tabulka 0.1: Roky a varianty vytvořených DIP včetně uvedení čísel příloh, ve kterých jsou intenzity dokumentovány.

Rok	Varianta	Popis	Kartogramy – Příloha
2025	Nulová	Bez realizace Záměru	4
2030	Nulová	Bez realizace Záměru	5
2030	Aktivní	Včetně realizace Záměru	7
2040	Nulová	Bez realizace Záměru	–
2040	Aktivní	Včetně realizace Záměru	–
2050	Nulová	Bez realizace Záměru	6
2050	Aktivní	Včetně realizace Záměru	8

Zdroj: MM

DIP jsou dokumentovány v přílohách. Metodika provedení a popis zjištěných výsledků je uveden v průvodní zprávě.

Objednatel:

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátníkova 216/5
602 00 Brno

Zhotovitel:

Mott MacDonald CZ, spol. s r. o.
Národní 984/15
110 00 Praha

ondrej.sanca@mottmac.com

1 Vstupní údaje

Kapitola popisuje použité vstupní údaje, definuje druhy vozidel, charakterizuje řešené území a popisuje vývoj intenzit dopravy v řešeném území.

1.1 Použité vstupní údaje

Při řešení projektu byly použity tyto vstupní podklady:

- I/23 Třebíč, obchvat–DSP, Tahový dopravní model přeložky silnice I/23 (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 11/2024);
- Silnice II/405 Okříšky – křižovatka s I/23, Oznámení záměru (Transconsult s.r.o., 12/2016);
- Informační leták, I/23 Třebíč, obchvat (Ředitelství silnic a dálnic s. p., 11/2024);
- Informační leták, I/23 Třebíč–Vladislav (Ředitelství silnic a dálnic s. p., 11/2024);
- Informační leták, I/23 Vladislav, obchvat (Ředitelství silnic a dálnic s. p., 11/2024);
- I/23 Třebíč, obchvat – DSP, dokumentace pro povolení záměru, koordinační situační výkresy (SHB, akciová společnost, 11/2024);
- I/23 Třebíč–Vladislav, DÚR, situační výkresy (PK Ossendorf s.r.o., 06/2020);
- I/23 Třebíč–Vladislav, obchvat, aktualizace technické studie, přehledná situace (PK Ossendorf s.r.o., 08/2016);
- I/23 Třebíč, obchvat – DÚR, IČ, dopravně inženýrský průzkum (SHB akciová společnost, 11/2020);
- Zpracování dopravních modelů a prognózy intenzit automobilové dopravy pro stavby obchvatů II, část A, II/405 Okříšky – křiž. s I/23 (UDIMO spol. s r.o., 01/2019);
- Plán udržitelné městské mobility města Třebíče, dopravní model a průzkumy (Respond & Co, s.r.o., 2022);
- Celostátní sčítání dopravy (dále jen CSD), 2000–2021 (ŘSD ČR, 2022);
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací (Ministerstvo dopravy ČR, 2018);
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (Ministerstvo dopravy ČR, 2018);
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, včetně opravy číslo 1 (Ministerstvo dopravy ČR, 2018).

V projektu jsou rozlišovány tyto druhy jízd vozidel (v závorce je uvedeno členění dle CSD 2020):

- **O**, osobní (O);
- **LN**, lehká nákladní vozidla s užitečnou hmotností do 3,5 t (LN);
- **N**, nákladní automobily s užitečnou hmotností od 3,5 t do 10 t (SN+SNP);
- **K**, kamiony s užitečnou hmotností nad 10 t (TN+TNP+NSN);
- **A**, autobusy (A+AK);
- **T**, traktory (TR+TRP);
- **C**, celkem;
- Těžká vozidla = součet lehkých nákladních, nákladních, kamionů, autobusů a traktorů.

Traktory a nepravidelné autobusy jsou v dopravním modelu zahrnuty do kategorie nákladní automobily. Intenzity dopravy v tomto projektu jsou uvedeny na úrovni RPDI VD. Na RPDI pracovních dnů (dále jen PD) byla provedena kalibrace dopravního modelu. Koeficienty pro

výpočet RPDI VD zohledňují denní, týdenní i roční variace intenzit dopravy dle TP 189. RPDI VD se využívají pro ekonomická hodnocení i emisní a hlukové posouzení. Použité koeficienty pro jejich výpočet z RPDI PD jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1.1: Koeficienty pro výpočet RPDI VD z RPDI PD v modelovaném území.

Koeficient	O	LN	N	K	A	Tr	Celkem
RPDI VD / RPDI PD	0,934	0,823	0,806	0,762	0,795	0,776	0,912

Zdroj: CSD 2020, úseky v řešeném území a MM

Denní variace RPDI VD jsou vypočteny v dokumentovaných přílohách pomocí koeficientů uvedených v tabulce 1.2.

Tabulka 1.2: Podíl dopravy v jednotlivých časových intervalech.

Interval [h]	O	LN	N	K	A	Tr	Celkem
6:00–22:00	0,910	0,880	0,880	0,852	0,880	0,880	0,907
22:00–6:00	0,090	0,120	0,120	0,148	0,120	0,120	0,093

Zdroj: CSD 2020, úseky v řešeném území a MM

1.2 Charakteristika řešeného území

Celé řešené území se nachází v Kraji Vysočina (dále jen KVY) a je vymezeno územím obcí Krahulov, Třebíč (kompaktní zástavba a území podél silnice I/23) a Vladislav. Podélnou přírodní osu řešeného území tvoří řeka Jihlava a silnice I/23. Řešené území je na obrázku níže vymezeno fialovou přerušovanou čarou. Kartogramy intenzit dopravy vypočtené dopravním modelem jsou dokumentovány pro stavbu Třebíč, obchvat.

Obrázek 1.1: Situace, řešené území.



Zdroj: Mapy.cz a MM

Řešené území má vlněný charakter kolem údolí řeky Jihlavy a Stařečského potoka. Nadmořská výška se pohybuje mezi 400 (údolí řeky Jihlavy pod Třebíčí) a 500 metry nad mořem.

1.3 Klíčové socio-demografické ukazatele

Tyto ukazatele dokumentují vývoj jevů, které mají významný vliv na poptávku po dopravě. Patří mezi ně počet obyvatel, vývoj HDP a stupeň automobilizace i motorizace. V následujícím textu jsou popsány ukazatele, u nichž došlo od roku 2024 ke změně.

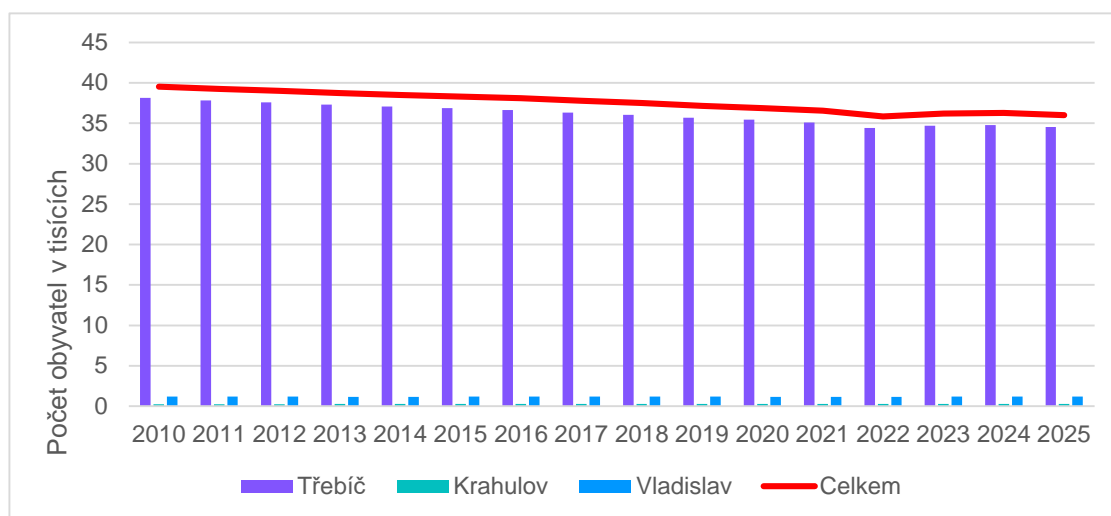
Tabulka a graf na obrázku níže dokumentují počty obyvatel v obcích v řešeném území dle Českého statistického úřadu (dále jen ČSU). V řešeném území žilo k 1. 1. 2025 téměř 36 tisíc obyvatel. Mezi lety 2010 a 2022, kdy byl v řešeném území nejvyšší počet obyvatel, došlo k úbytku 3 709 osob. V letech 2023 a 2024 přestal počet obyvatel klesat, což bylo pravděpodobně způsobeno uprchlickou vlnou vyvolanou válkou na Ukrajině. V roce 2025 byl zaznamenán opět pokles počtu obyvatel.

Tabulka 1.3: Počty obyvatel v obcích v celém řešeném území k 1. 1. příslušného roku.

Rok	Třebíč	Krahulov	Vladislav	Celkem
2010	38 156	234	1 178	39 568
2011	37 842	236	1 176	39 254
2012	37 575	247	1 178	39 000
2013	37 324	261	1 167	38 752
2014	37 095	261	1 143	38 499
2015	36 880	261	1 168	38 309
2016	36 641	269	1 180	38 090
2017	36 330	272	1 181	37 783
2018	36 050	280	1 171	37 501
2019	35 691	288	1 169	37 148
2020	35 451	282	1 152	36 885
2021	35 107	281	1 165	36 553
2022	34 415	277	1 167	35 859
2023	34 712	284	1 194	36 190
2024	34 797	291	1 206	36 294
2025	34 530	291	1 171	35 992

Zdroj: ČSU

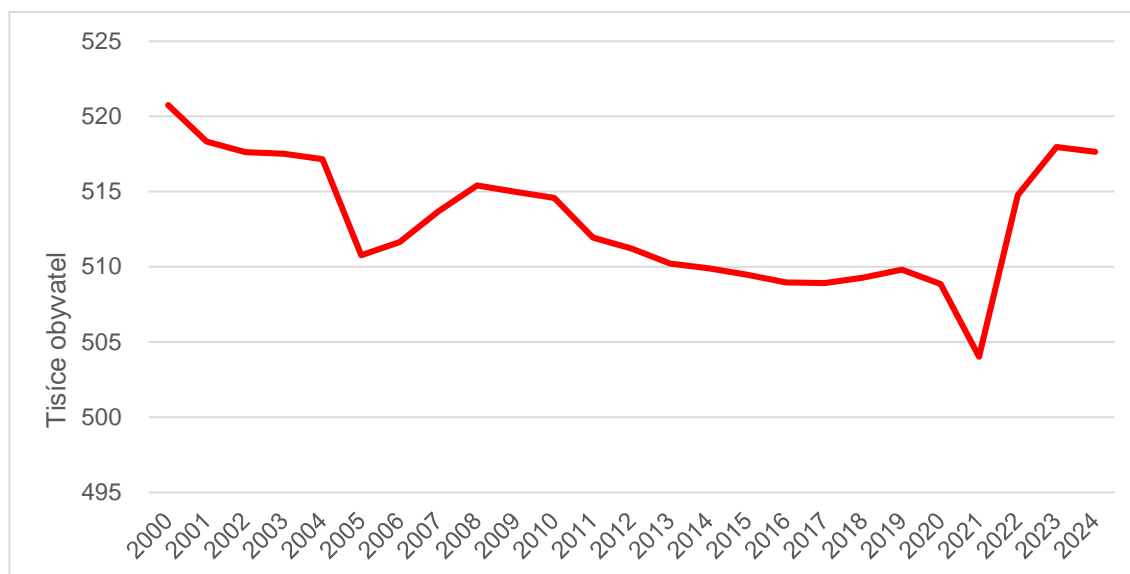
Obrázek 1.2: Graf, vývoj počtu obyvatel v celém řešeném území k 1. 1. příslušného roku.



Zdroj: ČSU

Při srovnání celkového vývoje počtu obyvatel KVV je zřejmý dlouhodobý pokles až do roku 2021. Od roku 2000 do roku 2021 klesl počet obyvatel KVV o 16 738. Po růstu v letech 2022 a 2023 byl v roce 2024 zaznamenán opět mírný pokles. Vývoj počtu obyvatel dokumentuje graf na obrázku 1.3.

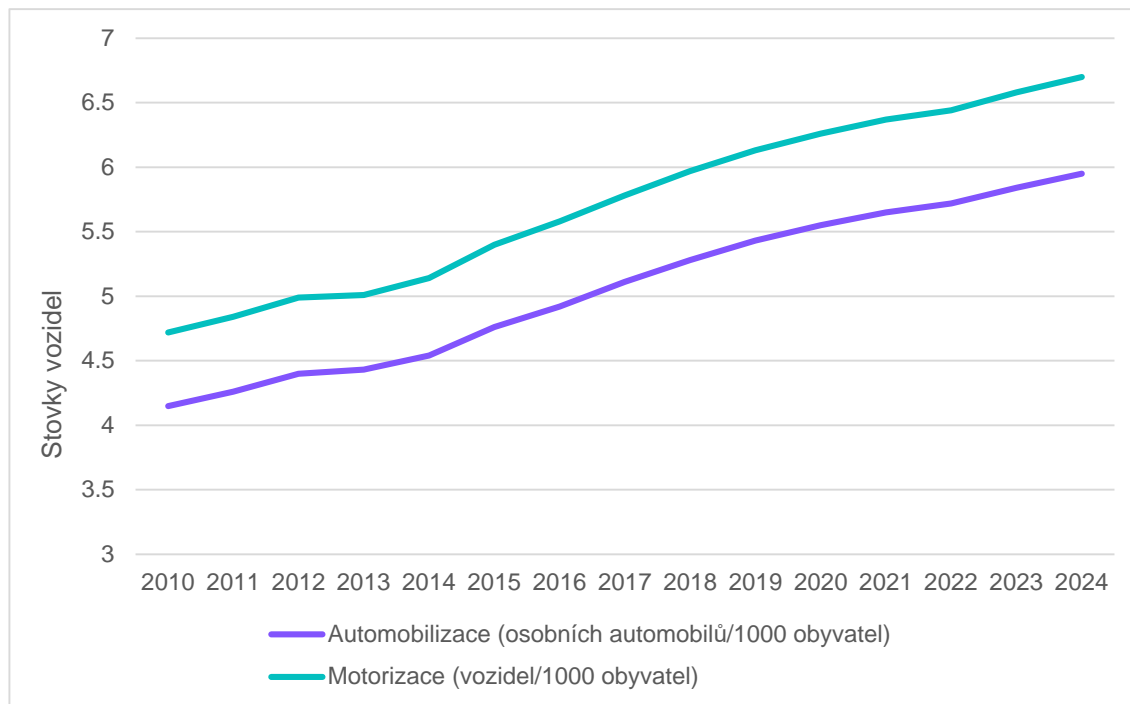
Obrázek 1.3: Graf, vývoj počtu obyvatel KVV k 31. 12. příslušného roku.



Zdroj: ČSU

Stupeň automobilizace udává počet osobních vozidel (včetně dodávek / lehkých nákladních vozidel) v území na 1 000 obyvatel. Stupeň motorizace obdobně udává počet všech motorových vozidel. Tento ukazatel trendů v dopravě zachycuje velikost vozového parku. Určení bodu nasycení (saturace) je předmětem mnoha studií. Například pro Velkou Británii někteří odborníci odhadují jako maximum 750 osobních automobilů. Do dosažení tohoto bodu je možné očekávat permanentní růst, který bude ovlivňován ekonomickými vlivy a dopravní politikou. Graf na obrázku níže dokumentuje vývoj stupně automobilizace a motorizace v KVV od roku 2010 do roku 2024 dle údajů ČSU. Při interpretaci tohoto ukazatele je nutné vzít do úvahy, že část především služebních automobilů může být registrována v Praze, kde má velký počet firem svoje sídlo. Pro srovnání vývoje je však graf vyhovující. Ve stupni motorizace na grafu níže nejsou uvažovány motocykly. V roce 2024 v KVV dosáhl stupeň automobilizace 595 osobních automobilů a stupeň motorizace 670 vozidel na 1 000 obyvatel. Podle uvedené teorie je možné očekávat další růst. Růst stupně automobilizace i motorizace pokračoval i v době ekonomické krize kolem roku 2010, pokles byl zaznamenán pouze u nákladních vozidel, který není ovšem na grafu patrný. Boj s pandemií COVID-19 v letech 2020 a 2021 pokles stupňů automobilizace ani motorizace nezpůsobil.

Obrázek 1.4: Graf, vývoj stupňů automobilizace a motorizace v KVY.



Zdroj: ČSU

Tabulka níže srovnává stupeň automobilizace a motorizace v KVY, ČR, Praze, Brně a Ostravě na úrovni roku 2022, kdy jsou k dispozici údaje ze všech uvedených měst a ČR. V KVY a Ostravě nejsou započteny do stupně motorizace motocykly. U ostatních územních celků to není zcela zřejmé. V KVY je ve srovnání s ostatním územím ČR stupeň automobilizace podobný jako v Brně.

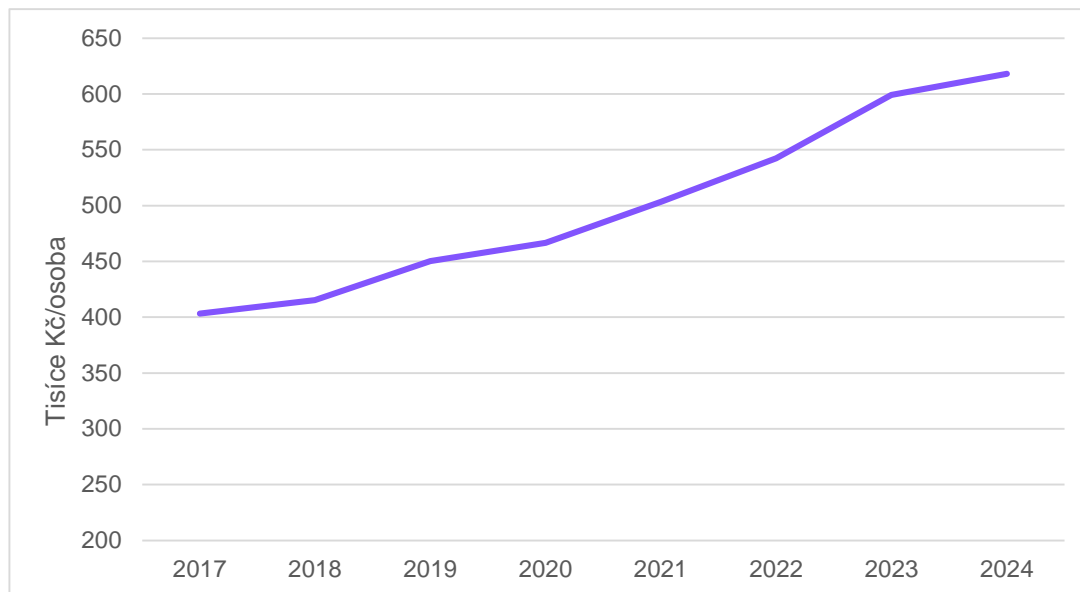
Tabulka 1.4: Srovnání stupňů automobilizace a motorizace na úrovni roku 2022 [počet obyvatel na 1 tisíc vozidel].

Stupeň	KVY	ČR	Praha	Brno	Ostrava
Automobilizace	572	590	739	572	546
Motorizace	644	801	927	721	626

Zdroj: ČSU, TSK Praha – Ročenka dopravy 2022, Brno – Ročenka dopravy 2022, Informace o dopravě v Ostravě 2022

Následující graf vystihuje vývoj HDP v KVY za posledních 8 let, pro které jsou dostupná data. Vývoj je stále rostoucí. Na základě uvedených charakteristik je možné předpokládat další růst poptávky po individuální automobilové dopravě.

Obrázek 1.5: Graf, HDP na 1 obyvatele KVV v běžných cenách.



Zdroj: ČSU

1.4 Komunikační síť

Komunikační síť v řešeném území je tvořena převážně 2pruhovými silnicemi I., II. a III. tříd. Silnice, případně vybrané místní či účelové komunikace, tvoří komunikační síť dopravního modelu (hrany ohodnoceného grafu). Na obrázku níže jsou schematicky znázorněny řešené úseky, které v dopravním modelu tvoří výhledovou komunikační síť.

Obrázek 1.6: Schéma jednotlivých staveb.



Zdroj: Mapy.cz a MM

V souvislosti s výstavbou obchvatu Třebíče dojde ke změnám v organizaci dopravy v prostoru kolem ulic Revoluční a Fibichova. Z Revoluční ulice se nebude možné napojit na ulici Koželužskou prostřednictvím ulice Říповské. Naopak dojde k propojení ulic Fibichova a Revoluční. Toto organizační uspořádání bude mít vliv i na trasy linek městské hromadné dopravy. Ulice Fibichova, která je v současnosti jednosměrná, bude muset být obousměrná a bude pravděpodobně pojížděna autobusy městské hromadné dopravy.

V Dopravním modelu byly na ulici Fibichovské 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.

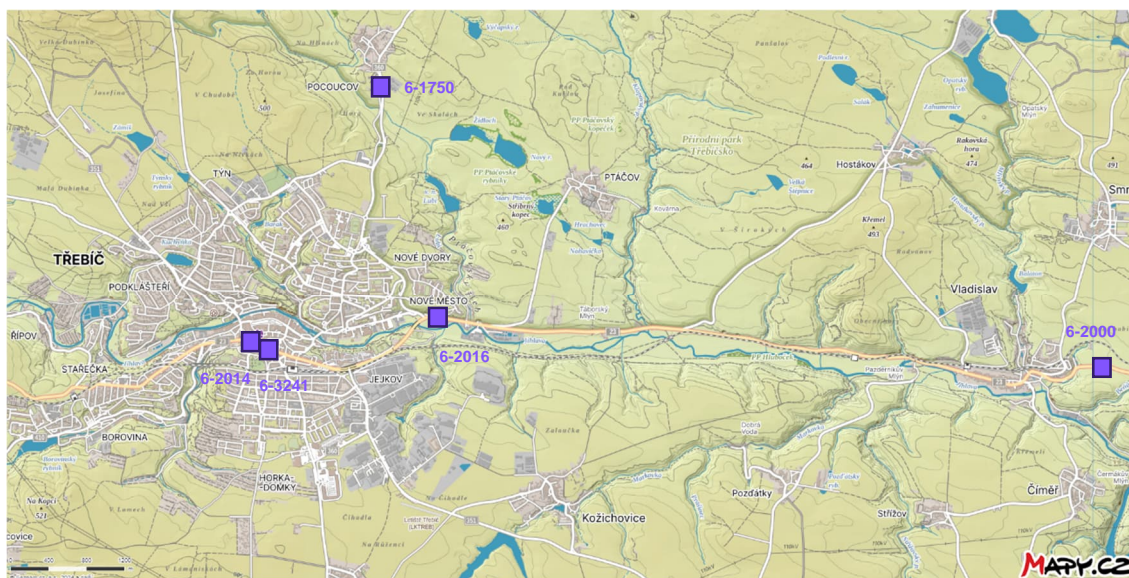
1.5 Celostátní sčítání dopravy

CSD provádí či v současnosti již jen garantuje Ředitelství silnic a dálnic s. p. CSD se provádí od roku 1959 v pětiletých intervalech, od roku 1980 obvykle v letech končících na nulu či pětku. V roce 2015 nebylo připraveno včas, a proto se uskutečnilo až v roce 2016. V roce 2020 do CSD vstoupila opatření v boji proti pandemii COVID-19, a proto se sčítání protáhlo až do roku 2021. Cílem sčítání je zjistit informace o intenzitách dopravy a jejich vývoji na komunikační síti.

Je důležité zmínit, že až do roku 2010 byly podle metodiky CSD vleky těžkých vozidel započítávány jako samostatná vozidla. Tato skutečnost má zásadní vliv na jejich intenzity a je nezbytné ji zohlednit při porovnávání vývoje intenzit dopravy. CSD v tomto projektu slouží především pro porovnání reálného vývoje intenzit dopravy, zjištění podílu mezi RPD1 PD a VD, porovnání denních variací dopravy, prognóz provedených v minulosti a promítnutí výsledků porovnání do prognózy provedené v rámci tohoto posouzení.

Na obrázku níže jsou lokalizovány fialovou barvou sčítané profily na zvolených referenčních úsecích CSD. Oproti projektu z roku 2024 nedošlo v oblasti CSD k žádným změnám. Z tohoto důvodu nejsou dále dokumentovány analýzy jednotlivých úseků CSD. V době zpracování projektu ještě nebyly výsledky z CSD provedeného v roce 2025.

Obrázek 1.7: Schéma umístění profilů na referenčních úsecích CSD.



Zdroj: MM a CSD

2 Dopravní model IAD

Kapitola popisuje postup vytváření dopravního modelu individuální automobilové dopravy (dále jen IAD) a prognózu výhledových vztahů.

2.1 Úvod

Dopravní modely obecně vychází z teorie grafů. V případě tohoto modelu jsou považovány vrcholy grafu za dopravní zóny, kde vznikají nebo končí jízdy (cesty) vozidel, nebo křižovatky. Hrany grafu představují komunikace v modelovaném území, na kterých se odehrávají jízdy (cesty) vozidel. Jízdy (cestou) v modelu IAD se rozumí posloupnost vrcholů a hran, které se neopakují (jsou různé). Jízdy (cesty) vozidel obsahují matice přepravních vztahů, které jsou vytvořeny pro jednotlivé druhy vozidel. Výstupy z dopravního modelu jsou prezentovány v přílohách ve formě kartogramů. Modelované intenzity na vybraných úsecích sítě (Záměr + navazující komunikace) jsou dokumentovány také v tabelárních přehledech. Modelované roky a varianty jsou uvedeny v tabulce 0.1.

2.2 Použitý software

Dopravní model IAD je vytvořen v softwaru VISUM, verze 2023.01 od německé společnosti PTV AG Karlsruhe. Tento software je v evropských podmínkách nejrozšířenějším nástrojem pro dopravní plánování, modelování poptávky a správu komunikační sítě. Více informací o použitém softwaru je možné najít na webových stránkách: <http://www.ptvag.com/>.

2.3 Komunikační síť v dopravním modelu

Komunikační síť modelu IAD tvoří silnice a vybrané místní či účelové komunikace, které se nacházejí v řešeném a širším území. Jednotlivé komunikace jsou ohodnoceny tak, aby odrážely stavební stav, okolní území a omezení, která vyplývají z organizace dopravy. Obdobně jsou ohodnoceny i křižovatky těchto komunikací. Další dopravní charakteristiky jsou uvedeny v následujících kapitolách.

2.4 Komunikační síť v dopravním modelu

Matice přepravních vztahů základního stavu jsou vypočteny na úrovni RPD1 PD roku 2025 pro tyto druhy vozidel (v době kalibrace ještě nebyly dostupné výsledky CSD 2025, intenzity byly vypočteny v souladu s TP 225):

- osobní automobily (O);
- lehká nákladní vozidla do 3,5 t (LN);
- střední nákladní vozidla od 3,5 t do 10 t, traktory a autobusy nepravidelné dopravy (N);
- kamiony (K).

Autobusy pravidelné dopravy (MHD, pravidelná regionální a dálková doprava) jsou na komunikační síť v řešeném území přiřazeny podle jízdních řádů. Tyto autobusy svoji trasu nevolí, ale mají ji pevně danou. Při přiřazování ostatních vozidel na komunikační síť (assignment) je uvažováno snížení kapacity komunikací vlivem veřejné hromadné dopravy.

Výchozí matice přepravních vztahů modelovaného území pro každý druh vozidel mají rozměr 45 řádků x 45 sloupců (24 vnitřních dopravních zón a 21 vjezdů), tj. 2 025 možných přepravních vztahů pro každý druh vozidel. Jízdy uvnitř dopravních zón nejsou s ohledem na optimální podrobnost modelu uvažovány.

2.5 Kalibrace a validace dopravního modelu

Kalibrace a validace dopravního modelu byla provedena pro základní stav v roce 2020. Model IAD byl kalibrován na hodnoty z CSD.

Při kalibraci byla použita metoda TFlowFuzzy, která zohledňuje hodnoty intenzit dopravy na úsecích a odbočeních na křižovatkách tak, aby maximální odchylka od kalibrované hodnoty splňovala podmínku $GEH < 5$. Dle používané metodiky je optimální dosáhnout podmínky, kdy 85 % kalibračních úseků splňuje $GEH < 5$. GEH statistika (nazvaná po jejím tvůrci Geoffrey E. Havers) je určena tímto vztahem:

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}}$$

M ve vzorci vyjadřuje intenzitu dopravy vypočtenou dopravním modelem a C kalibrační hodnotu. U všech kalibrovaných druhů vozidel bylo této podmínky dosaženo.

Validace dopravního modelu IAD je provedena na cestovní časy mezi jednotlivými zdroji dopravy, které byly zjišťovány pomocí aplikace na stránkách *maps.google.com*. Pozornost byla zaměřena především na mezivjezdové vztahy v řešeném území. Při validaci bylo zjištěno, že modelem vypočtené cestovní časy odpovídají časům z *maps.google.com*.

2.6 Prognóza vývoje intenzit dopravy

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).

Bližší popis provedení prognózy je uveden v projektu z roku 2024.

3 Dokumentované DIP

Kapitola popisuje dokumentované DIP pro zpracování EIA. DIP jsou přílohou této zprávy. Nulová varianta neobsahuje Záměr. V Aktivní variantě je Záměr realizován.

3.1 Příloha 1: Nulová varianta – čísla úseků

Situace zobrazuje komunikační síť dopravního modelu v řešeném území. Komunikační síť je zobrazena plnou čarou. Význam barev čar zobrazujících komunikace:

- červená: silnice I. třídy;
- modrá: silnice II. třídy;
- žlutá: silnice III. třídy;
- fialová: místní a účelové komunikace.

Toto označení je použito ve všech situacích dokumentovaných v přílohách. Vybrané úseky komunikační sítě jsou označeny číslem.

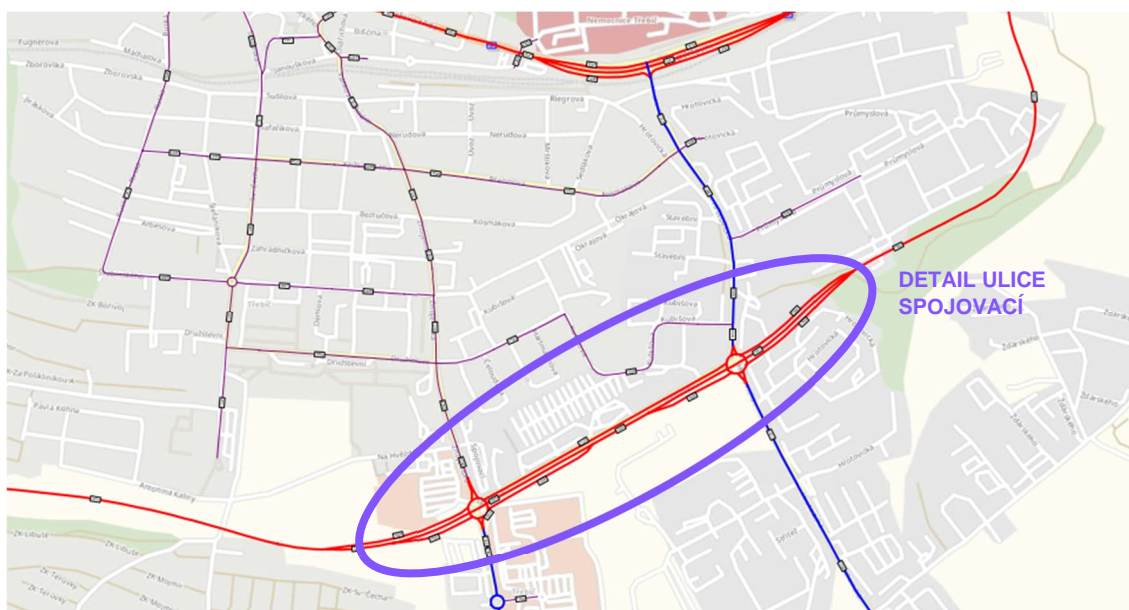
3.2 Příloha 2: Varianta Aktivní – čísla úseků

Obecný popis je uveden v kapitole 3.1. Oproti Nulové variantě jsou zobrazeny úseky Záměru a vyvolané změny na komunikační síti v řešeném území.

3.3 Příloha 3: Varianta Aktivní – čísla úseků, detail ulice Spojovací

V Aktivní variantě se v prostoru ulice Spojovací nachází více úseků v těsné blízkosti. Pro větší přehlednost je toto území dokumentováno v detailu v samostatné příloze.

Obrázek 3.1: Ulice Spojovací.



Zdroj: MM

3.4 Přílohy 4 až 8: Kartogramy jednotlivých variant a roků, RPDI PD

Kartogramy dokumentují intenzity dopravy vypočtené dopravním modelem v jednotlivých variantách a letech. Význam barev čar zobrazujících komunikace:

- červená: silnice I. třídy;
- modrá: silnice II. třídy;
- žlutá: silnice III. třídy;
- šedá: místní a účelové komunikace.

Intenzity dopravy na úsecích jsou zobrazeny ve tvaru *vozidla celkem / osobní*. Tloušťka pentle vyjadřuje velikost intenzity dopravy na úseku. Intenzity dopravy v kartogramech jsou uvedeny obousměrně na úrovni RPDI VD příslušného roku. Kartogramy slouží pro celkový přehled o intenzitách. Přehled dokumentovaných variant a jednotlivých roků je uveden v tabulce 0.1.

3.5 Přílohy 9 a 10: Rozdílové kartogramy, RPDl PD

Přílohy slouží pro rychlé porovnání změn v intenzitách dopravy v závislosti na realizaci Záměru. Rozdílové kartogramy jsou vypracovány pro roky 2030 a 2050. Rozdíly v intenzitách jsou vypočteny jako *Aktivní varianta minus Nulová varianta*. V kartogramech jsou zobrazeny celkové obousměrné RPDl VD. Kladné číslo a červená barva znázorňují nárůst intenzity dopravy v Aktivní variantě. Záporné číslo a zelená barva naopak signalizují pokles intenzity dopravy v Aktivní variantě. Tloušťka pentle vyjadřuje velikost změny. Přílohy 9.1 a 10.1 uvádí detail v okolí ulice Spojovací v příslušných výhledových letech.

4 Seznam zkratek

CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČSU	Český statistický úřad
DIP	Dopravně-inženýrské podklady
EIA	Environmental Impact Assessment, česky posuzování vlivů na životní prostředí
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
KVY	Kraj Vysočina
MM	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
PD	Pracovní dny
RPDI	Roční průměrná denní intenzita
VD	Všechny dny (včetně volných dnů)

5 Přílohy

5.1 Situace, označení úseků komunikační sítě

Příloha 1: Nulová varianta – čísla úseků

Příloha 2: Varianta Aktivní – čísla úseků

Příloha 3: Varianta Aktivní – čísla úseků, detail ulice Spojovací

5.2 Kartogramy, intenzity dopravy na úsecích, RPDI VD

Příloha 4: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2025

Příloha 5: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2030

Příloha 6: Kartogram, Varianta Nulová, rok 2050

Příloha 7: Kartogram, Varianta Aktivní, rok 2030

Příloha 8: Kartogram, Varianta Aktivní, rok 2050

5.3 Rozdílové kartogramy, intenzity dopravy na úsecích, RPDI VD

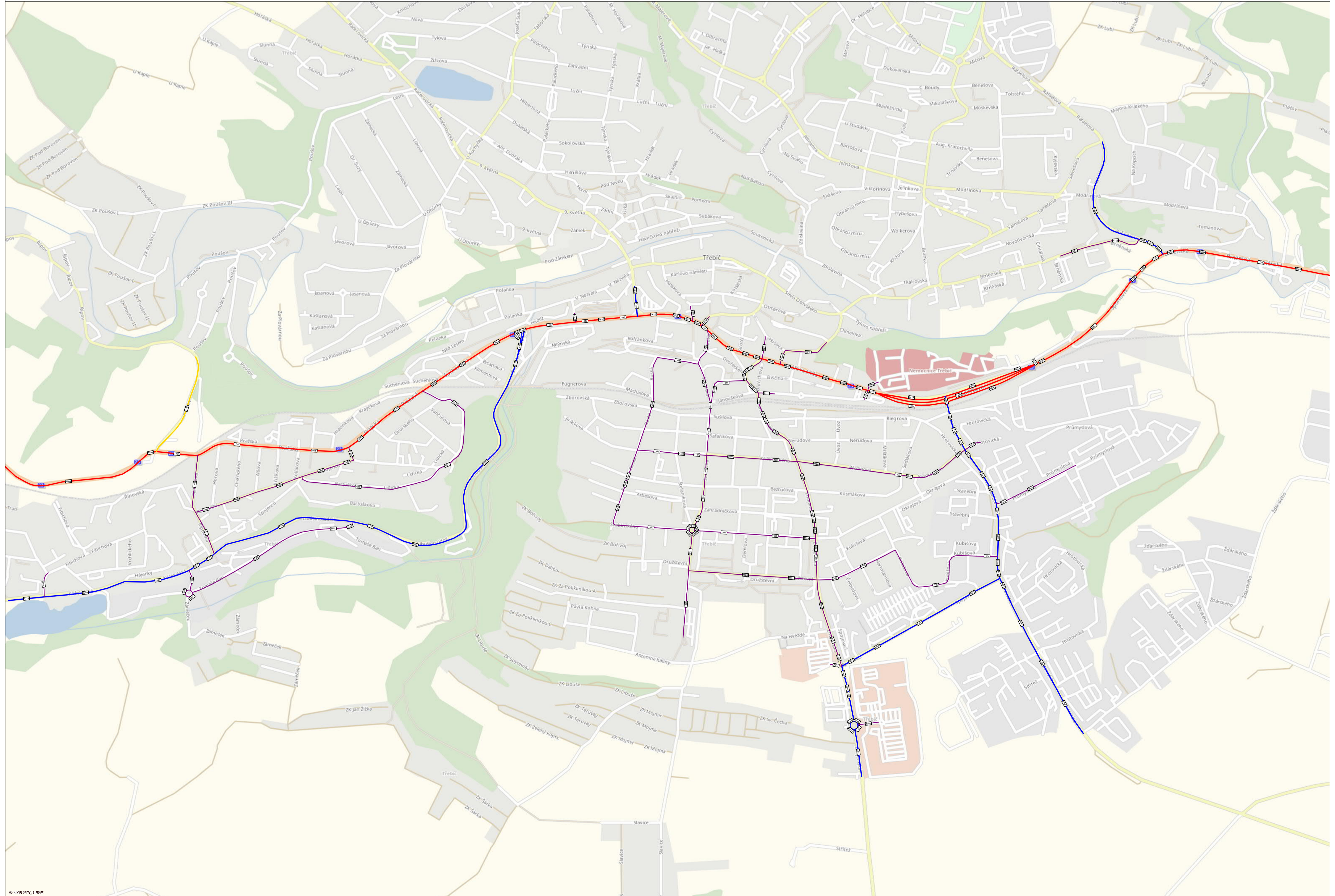
Příloha 9: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta

Příloha 9.1: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta, detail ulice Spojovací

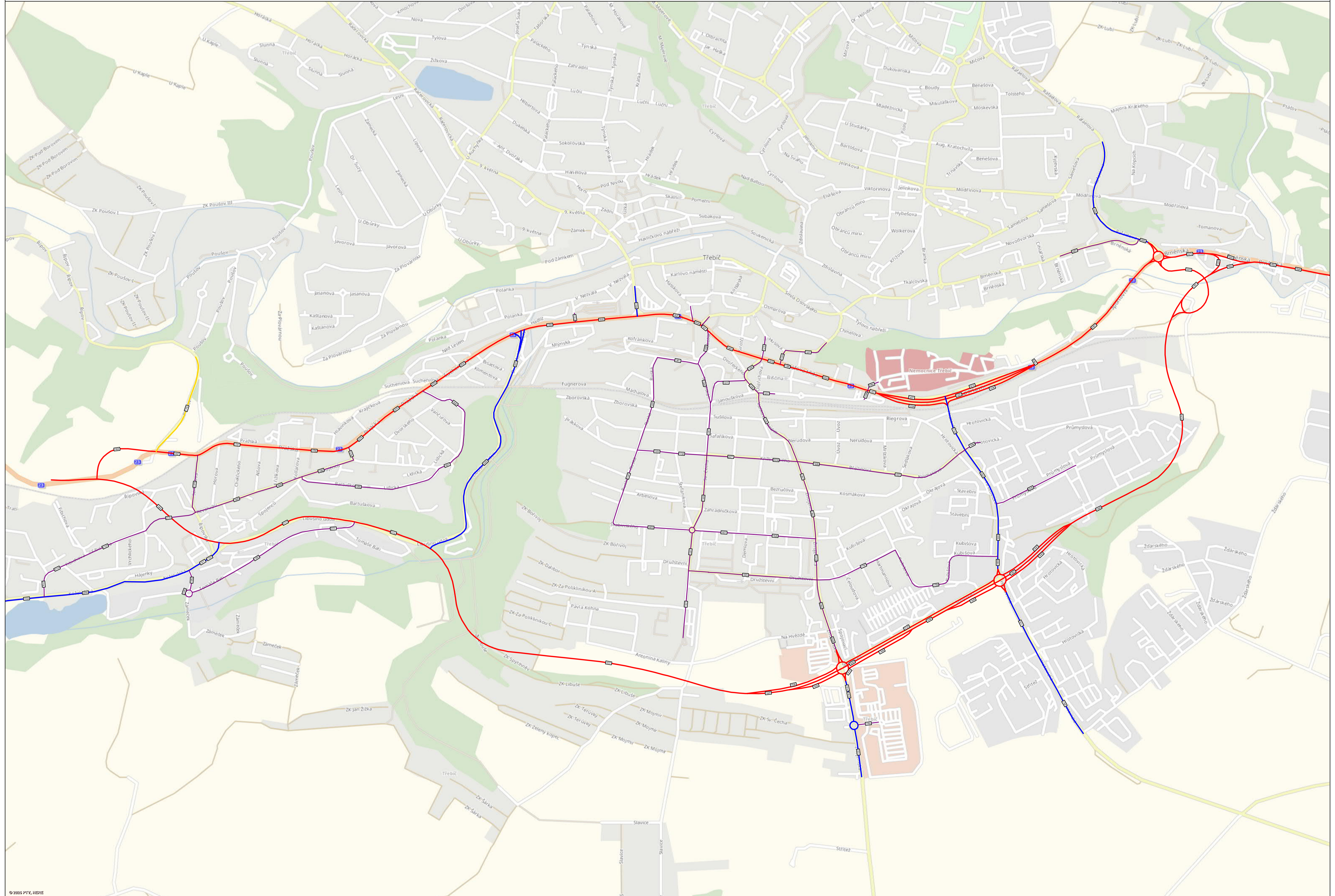
Příloha 10: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta

Příloha 10.1: Rozdílový kartogram, rok 2030: Aktivní minus Nulová varianta, detail ulice Spojovací

DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

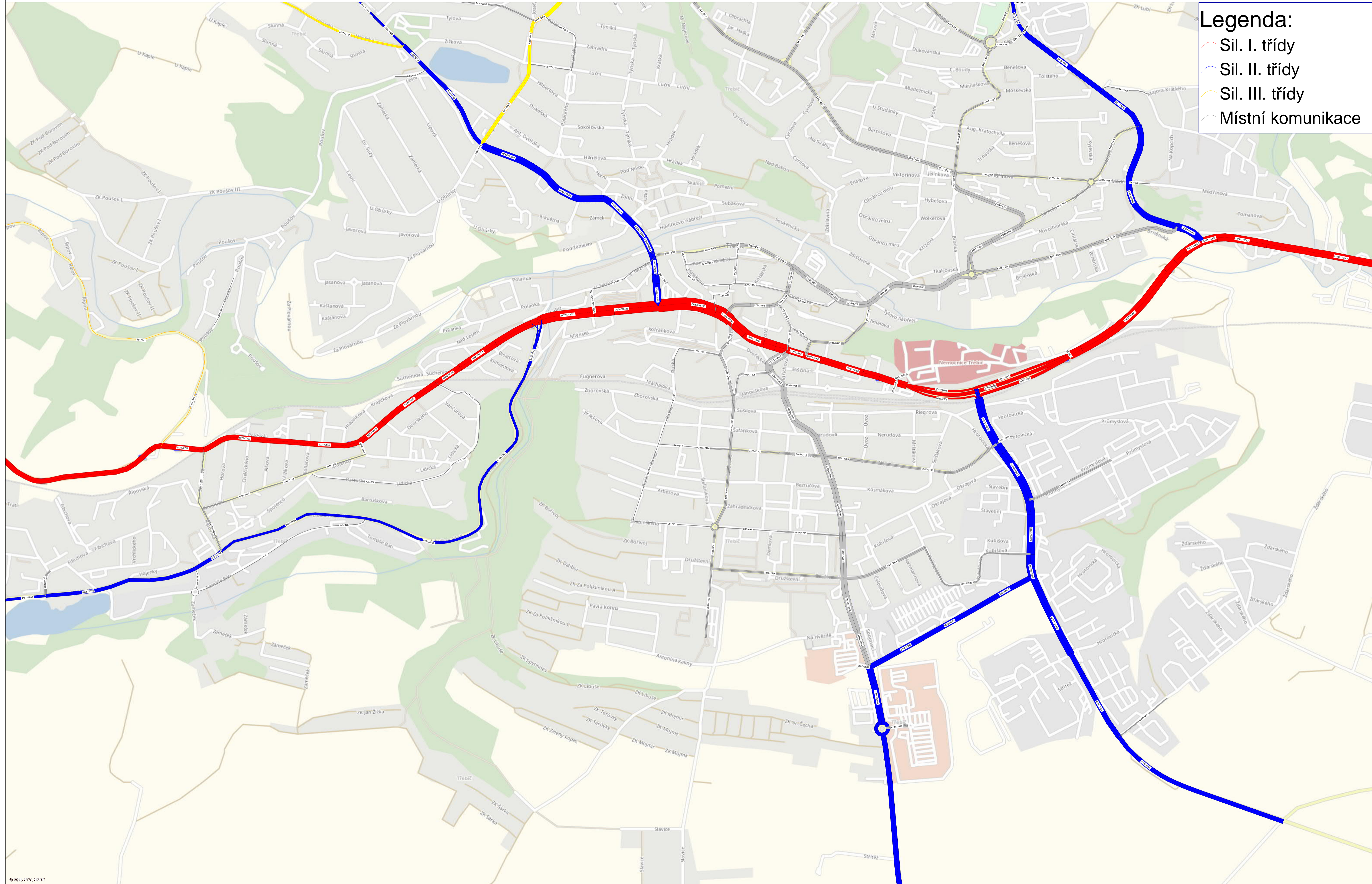


DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



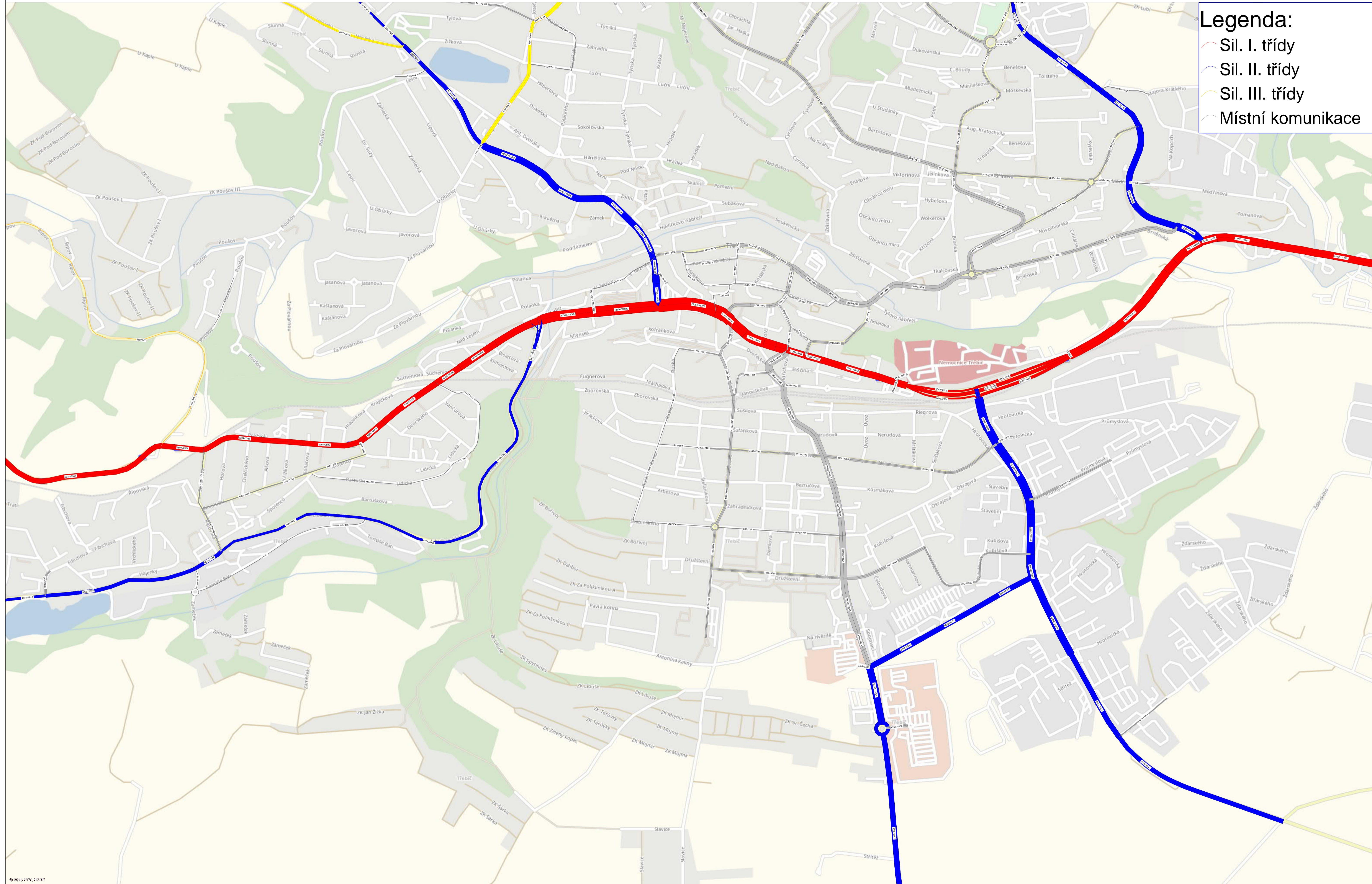
DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

- Legenda:**
- Sil. I. třídy
 - Sil. II. třídy
 - Sil. III. třídy
 - Místní komunikace



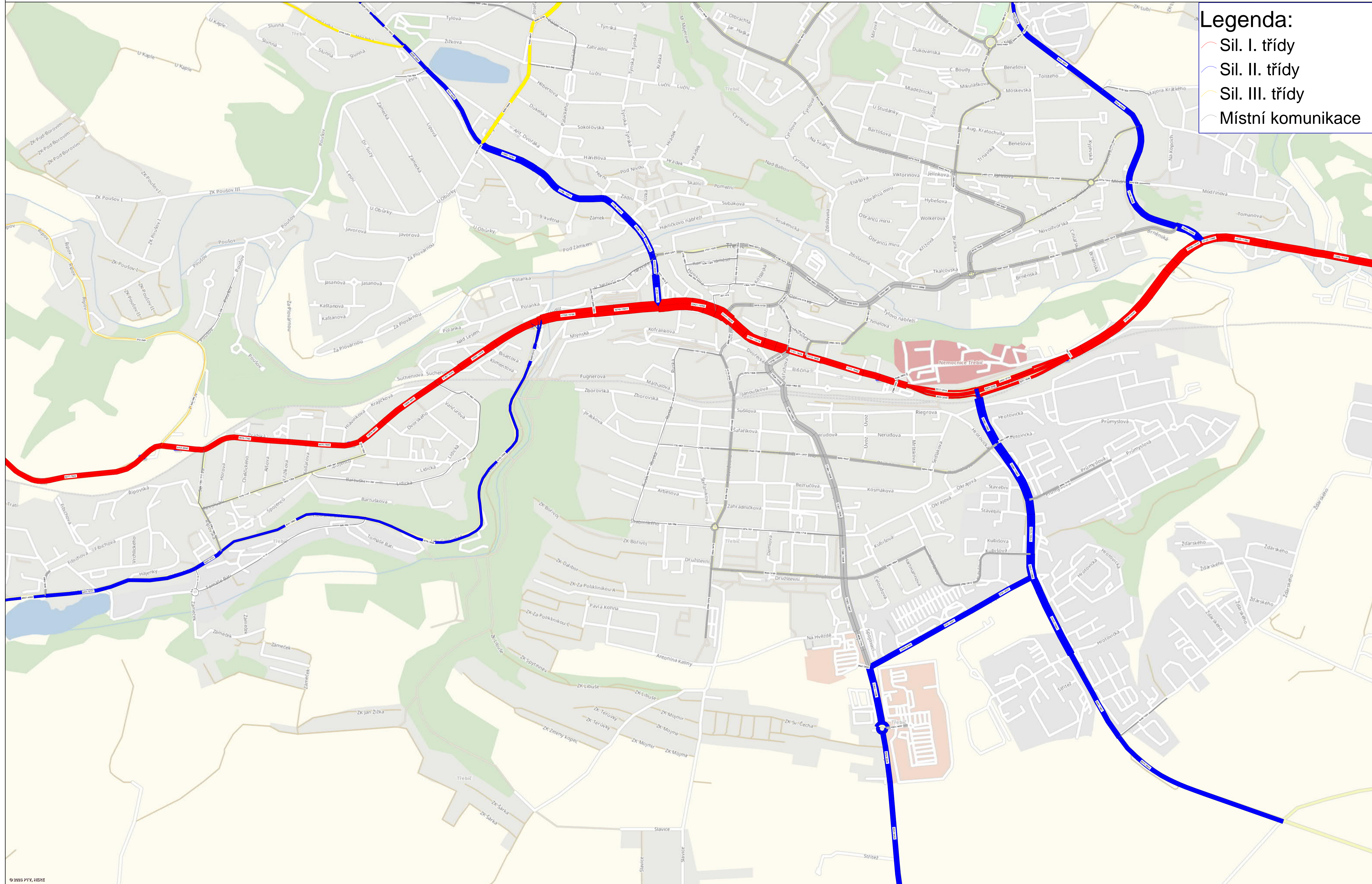
DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

- Legenda:**
- Sil. I. třídy
 - Sil. II. třídy
 - Sil. III. třídy
 - Místní komunikace



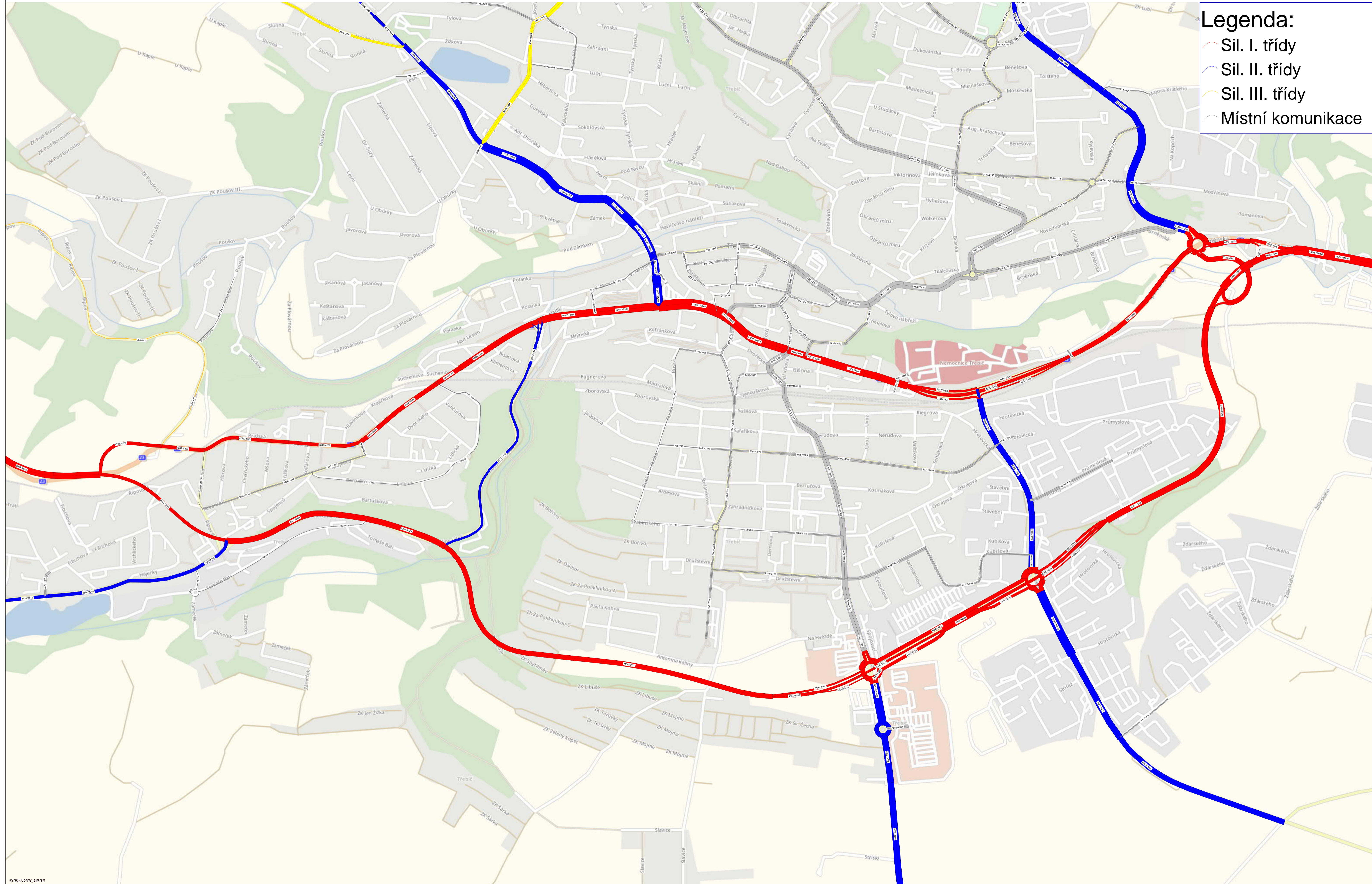
DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

- Legenda:**
- Sil. I. třídy
 - Sil. II. třídy
 - Sil. III. třídy
 - Místní komunikace



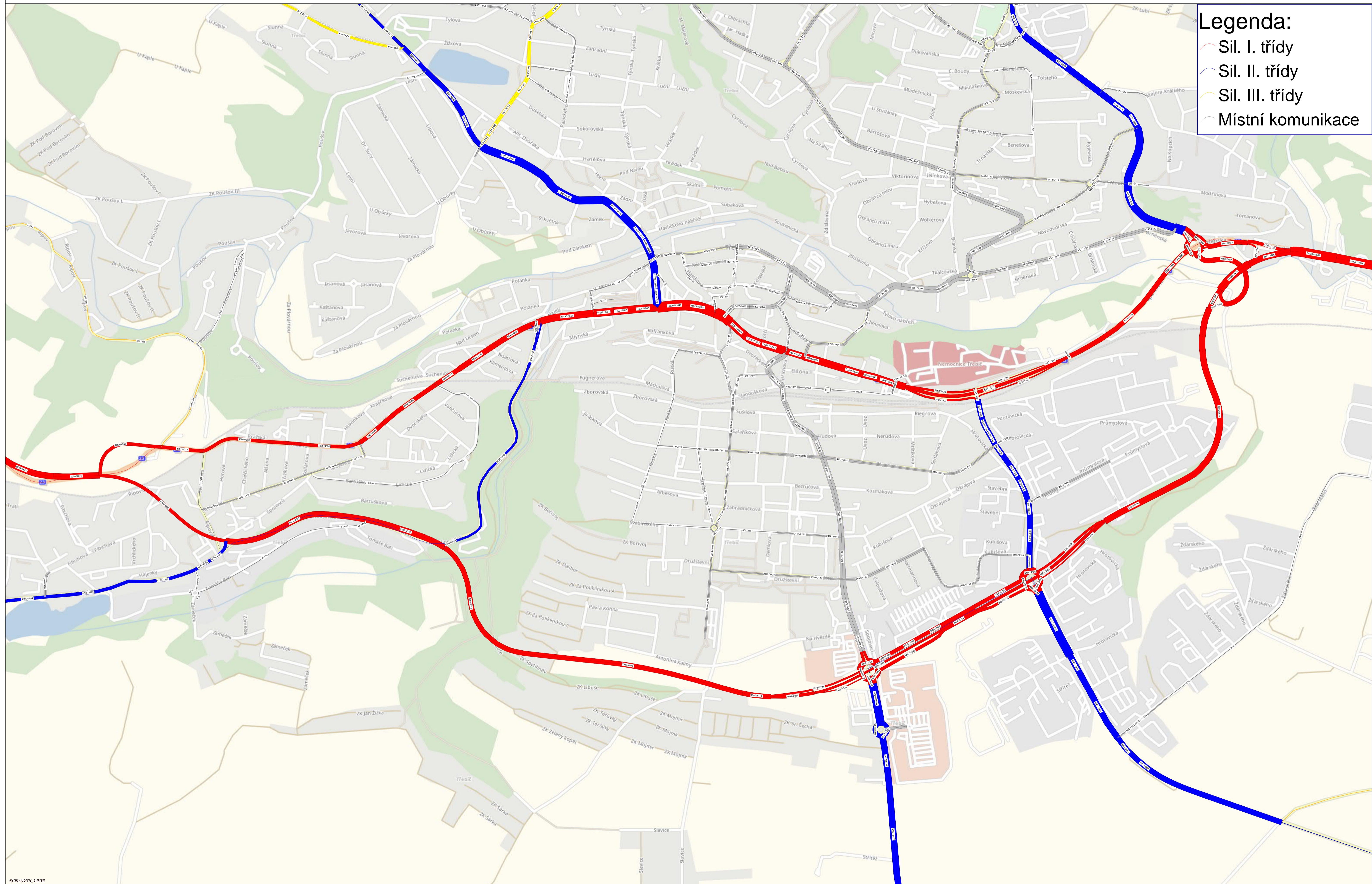
DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

- Legenda:**
- Sil. I. třídy
 - Sil. II. třídy
 - Sil. III. třídy
 - Místní komunikace

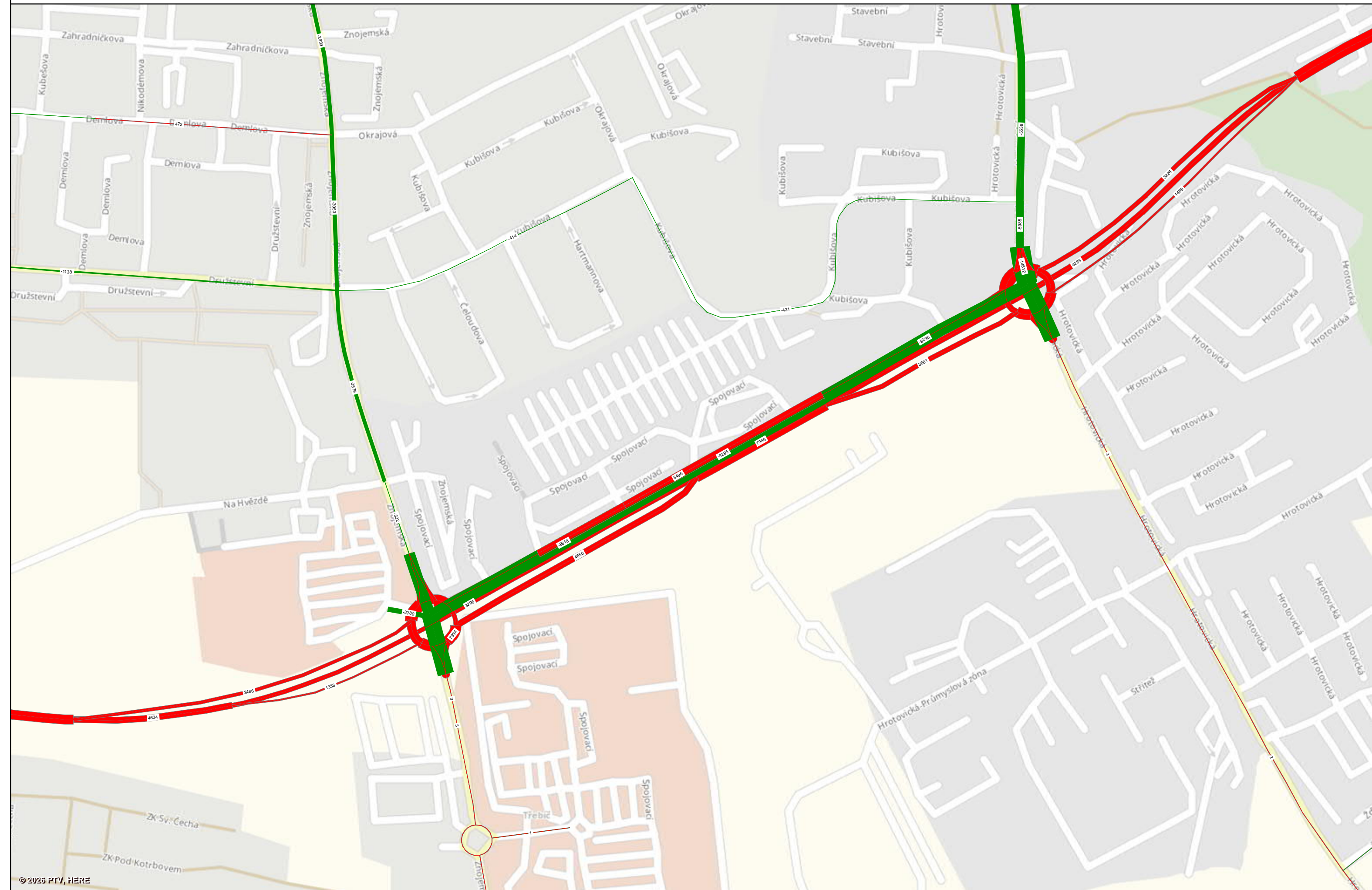


DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat

- Legenda:**
- Sil. I. třídy
 - Sil. II. třídy
 - Sil. III. třídy
 - Místní komunikace



DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



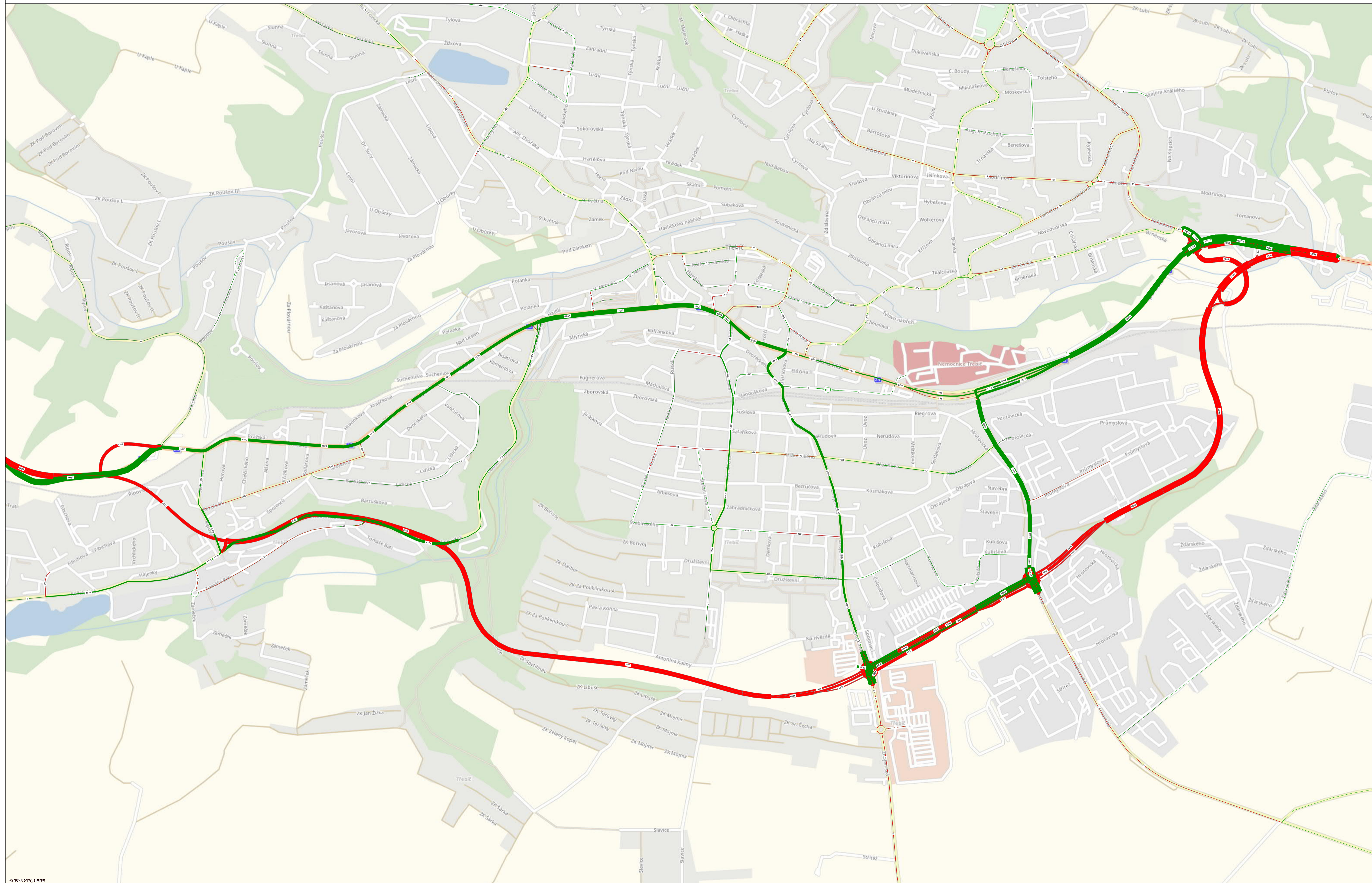
© 2025 PTV, HERE

Detail Spojovací
VISUM 2023.01 PTV AG

Obousměrné RPDI všech dnů
Jízdy všech vozidel

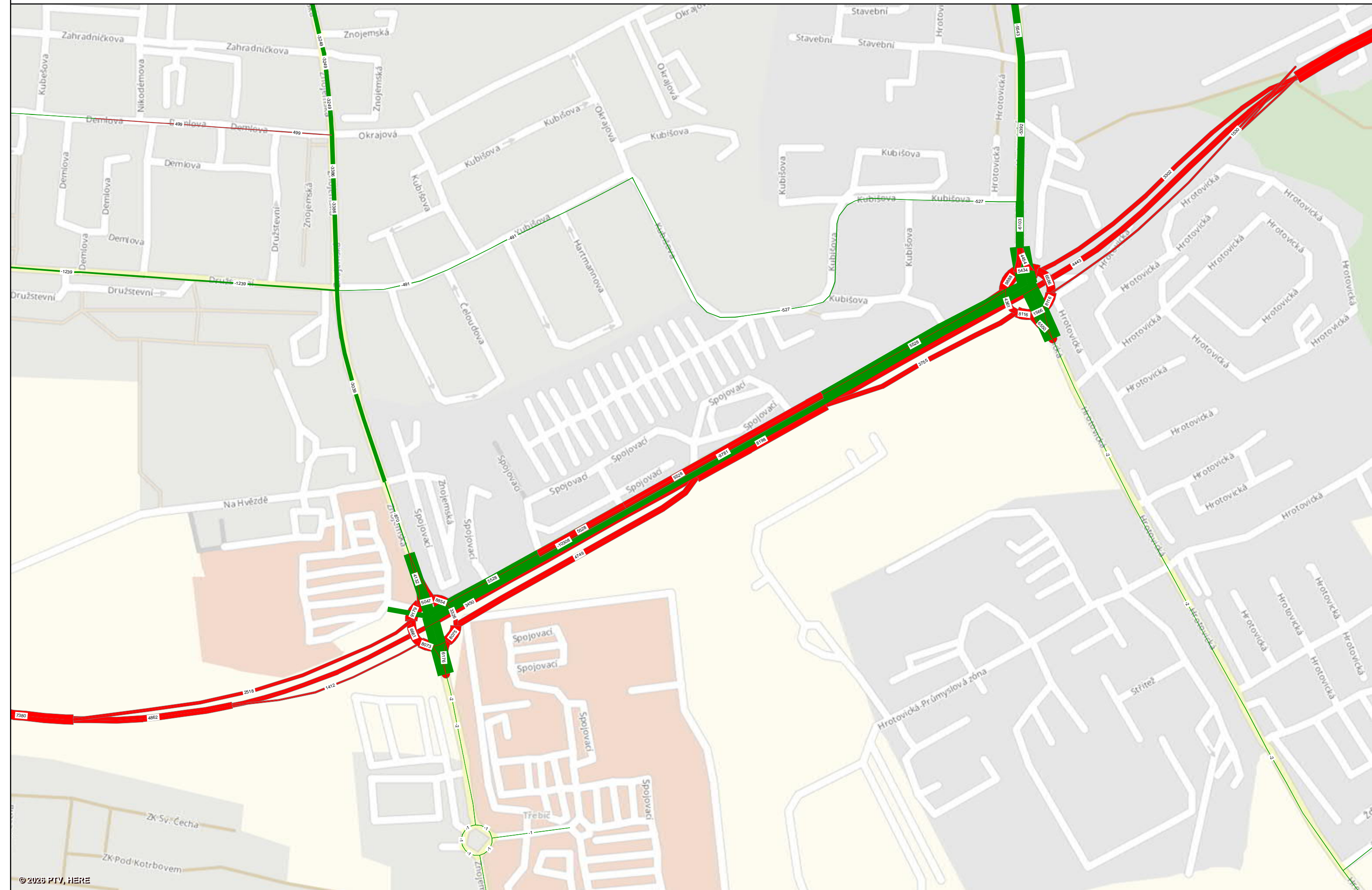
Rozdílový kartogram, rok 2030: aktivní minus nulová varianta
Příloha 9.1

DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



Detail Spojovací VISUM 2023.01 PTV AG	Obousměrné RPDl všech dnů Jízdy všech vozidel	Rozdílový kartogram, rok 2030: aktivní mínus nulová varianta Příloha 9
--	--	---

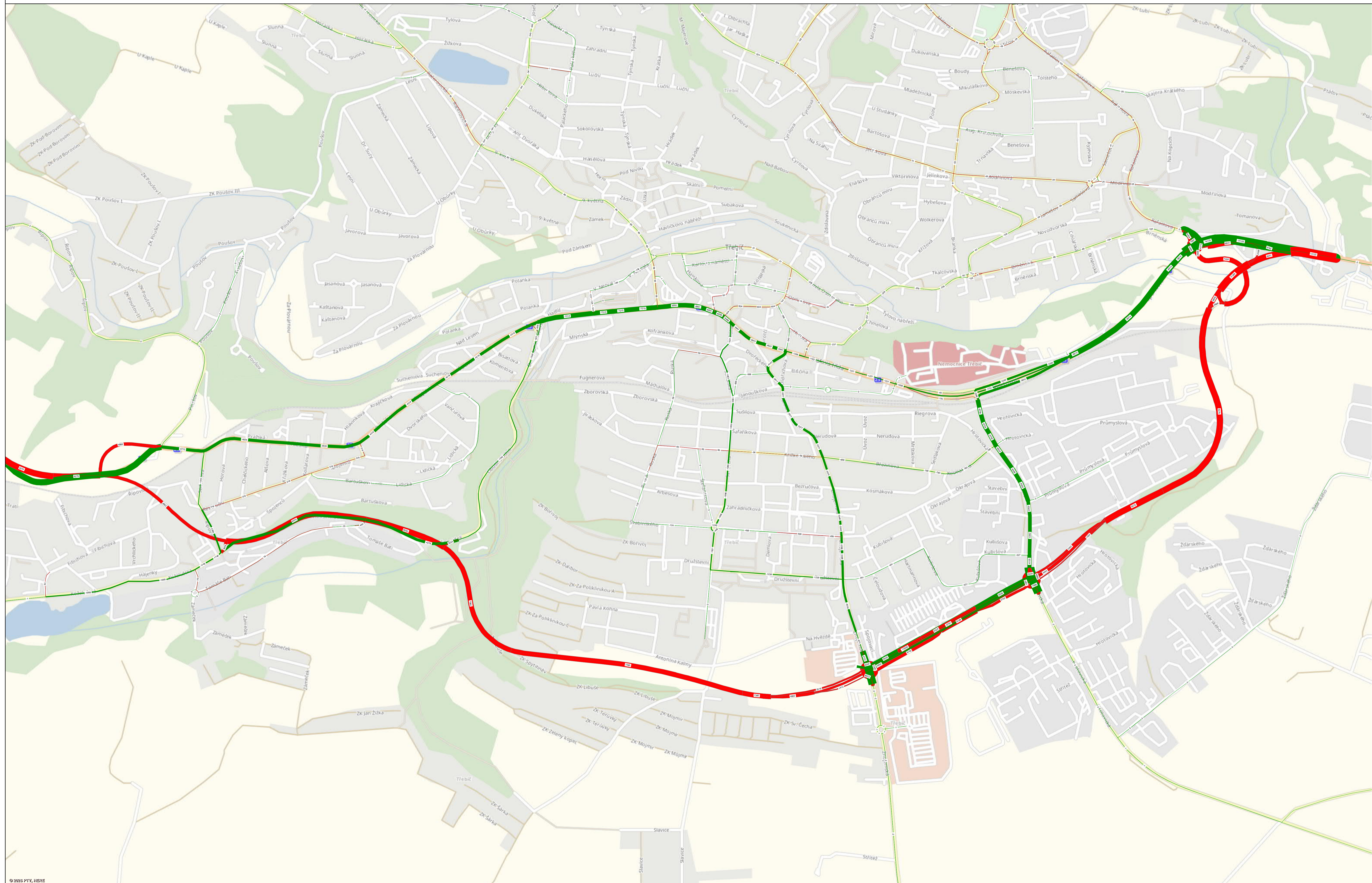
DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



© 2025 PTV, HERE

Detail Spojovací	Obosouměrné RPDl všech dnů	Rozdílový kartogram, rok 2050: aktivní minus nulová varianta
VISUM 2023.01 PTV AG	Jízdy všech vozidel	Příloha 10.1

DIP k záměru I/23 Třebíč, obchvat



Detail Spojovací VISUM 2023.01 PTV AG	Obousměrné RPDl všech dnů Jízdy všech vozidel	Rozdílový kartogram, rok 2050: aktivní mínus nulová varianta Příloha 10
--	--	--

