

Zápis

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání) podle ust. § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o EIA“) a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“)

I. Základní údaje

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Posuzování vlivů záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání) na životní prostředí probíhalo podle zákona o EIA. Záměr byl zařazen dle bodu 49, kategorie II, přílohy č. 1 k zákonu o EIA (*Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). Limity: a) 2 km, b) 1 000 voz/24 hod.*).

Byly dodrženy stanovené lhůty pro jednotlivé kroky procesu v souladu se zákonem o EIA. Dosavadní průběh před veřejným projednáním je patrný z následujícího přehledu:

- 10. 4. 2026 Krajský úřad Kraje Vysočina obdržel dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu o EIA zpracovanou RNDr. Tomášem Šikulou
- 16. 4. 2026 Informace o dokumentaci EIA rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům
- 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
- 29. 4. 2026 Zpracováním posudku pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
- 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

2. Místo a čas veřejného projednání

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.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídil jako pověřená osoba (§ 3 odst. 6 vyhlášky) Ing. František Mládek, pracovník Krajského úřadu Kraje Vysočina.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace a vyjádření, která Krajský úřad Kraje Vysočina obdržel v průběhu hodnocení vlivů dle zákona o EIA k záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání).

5. Účastníci veřejného projednání

Oznamovatel – Ing. Aleš Kratina, Ing. Pavel Jaroš

Zpracovatel dokumentace – RNDr. Tomáš Šíkula, Ing. Pavel Obrdlík

Zpracovatel posudku – RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Krajský úřad Kraje Vysočina – Ing. František Mládek, Mgr. Michal Fryš, Ing. Jan Stříteský, MSc., JUDr. Mgr. Roman Slouka

Veřejnost

Veřejného projednání se celkem účastnilo 86 osob.

6. Program veřejného projednání

Úvod

Vystoupení zástupců jednotlivých stran

Diskuze

Závěr

II. **Průběh veřejného projednání**

Ing. Mládek po svém představení informoval přítomné, že z veřejného projednání je v souladu se zákonem o EIA pořizován zvukový záznam, a také zápis, který bude rozeslán a zveřejněn na internetu. Seznámil s cílem a průběhem veřejného projednání, informoval o základních skutečnostech, z nichž veřejné projednání vychází, informoval o procesních krocích, které v rámci EIA předcházely veřejnému projednání, a které budou následovat do vydání závazného stanoviska. Upozornil na tzv. „verifikační stanovisko“, což je ověření identity záměru posuzovaného procesem EIA a záměru, jehož umístění nebo provedení je předmětem navazujícího řízení. Závěrem předal slovo zástupci oznamovatele.

Zástupce oznamovatele Ing. Kratina informoval o charakteru záměru, jeho parametrech a technických aspektech. Následně za projekční část p. Jaroš popsal trasování přeložky a další její technické aspekty.

Ing. Mládek předal slovo zpracovateli dokumentace RNDr. Šikulovi, aby informoval o vlivech záměru na životní prostředí.

RNDr. Šíkula popsal princip procesu EIA, hovořil o variantách trasy obchvatu, uvedl podklady dokumentace EIA, postup hodnocení, základní charakteristiku záměru a informoval o vlivech záměru na životní prostředí, zmínil navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů a kompenzační opatření. Závěrem konstatoval, že záměr je akceptovatelný pro životní prostředí a veřejné zdraví.

Ing. Mládek předal slovo zpracovateli posudku RNDr. Tomáši Bajerovi, CSc., který uvedl účel zpracování posudku a jeho náležitosti. Dále informoval, že posudek je jedním z podkladů pro vydání závazného stanoviska.

Ing. Mládek se dotázal, zda se chce někdo z dotčených územních samosprávných celků či dotčených orgánů vyjádřit. Protože tak nikdo neučil, zahájil diskuzní část.

Slova se ujal první diskutující předseda spolku Obchvat Třebíče, Ing. Bc. Barák. Uvedl, že dokumentace EIA je nepřezkoumatelná – rozpory v intenzitách dopravy (jiné oproti dřívějším EIA, pracuje se s průměrnými hodnotami pro pracovní dny a průměrnými hodnotami za celý rok); absence variantního posouzení (spolek si nechal zpracovat dokumentaci k velkému obchvatu); problém je hodnocení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví, dokumentace pracuje pouze s agregovanými hodnotami (nelze identifikovat konkrétní dopady). Dále měl několik otázek. Požadoval doložit – jakým způsobem byly stanoveny dopravní intenzity použité jako vstup do hlukového a rozptylového modelu; jakým způsobem byl vysvětlen rozdíl v dopravních

intenzitách oproti zjišťovacímu řízení, který v některých případech přesahuje 60 %; zda byly použity reálné intenzity pro pracovní dny a jak byl proveden převod na průměrné roční hodnoty; byly v rámci EIA srovnatelně posouzeny jiné varianty vedení trasy, zejména mimo zastavěné území; pokud nebyly, vysvětlit na základě čeho byl učiněn závěr, že navržená varianta je nejvhodnější; kteří konkrétní obyvatelé budou záměrem ovlivněni negativně a kteří pozitivně; kde konkrétně dochází ke zhoršení hlukové nebo imisní zátěže; jak bylo zohledněno, že nová trasa prochází územím s obytnou zástavbou; jak je možné ze zanedbatelných rozdílů mezi variantami vyvodit závěr o pozitivním vlivu na veřejné zdraví. Závěrem uvedl, že pokud na tyto otázky nelze jednoznačně odpovědět, pak dle názoru spolku dokumentace nesplňuje základní požadavky na přezkoumatelnost. Reagoval RNDr. Šikula s tím, že ano, můžou vše doložit. K intenzitám dopravy uvedl, že v dokumentaci z roku 2018 byly skutečně vyšší. Sdělil, že jím zpracovaná dokumentace EIA a tento proces EIA je samostatně nově vedený proces, který formálně dle zákona o EIA nenavazuje na předchozí dokumenty, dokumentace a řízení, a pokud bylo v nějakém předchozím zjišťovacím řízení něco uloženo, tak pro ně nebyla povinnost se tím zabývat. Přesto všechny dřívější vyjádření a požadavky, které byly relevantní, v dokumentaci EIA zohlednil. Informoval o podkladu k dokumentaci EIA, kterým je dopravní model z roku 2024, který je nejenom pro území města Třebíče, ale i navazujících úseků silnice I/23. Z hlediska převodu pracovních dnů a všedních dnů uvedl, že v dokumentaci EIA byl uveden přepočítaný a pohovořil o procesu hodnocení. Dále hovořil o hodnocení variant. Následně mluvil o vlivu na obyvatelstvo, postupu hodnocení, metodikách, hodnocení aktivní a nulové varianty a závěrů tohoto hodnocení.

Další diskutují vznesl dotazy týkající se majetkových a socioekonomických aspektů a rozvoje území. Zeptal se, jak byly porovnávány varianty, které by zachovaly průmyslový areál Hrotovická, případně minimalizovaly zásah do něj. Na uvedené postupně reagovali Ing. Jaroš, Ing. Kratina a RNDr. Šikula. Dále Ing. Mládek uvedl, že v rámci procesu EIA se majetkové (ekonomické) aspekty neřeší, hodnotí se vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Ing. Bc. Barák upozornil na kapitolu dokumentace EIA, která se týká hmotného majetku, na což reagoval RNDr. Šikula.

Následně se o slovo přihlásil zástupce spolku Děti Země RNDr. Patrik. Uvedl, že mu ze záměru vyplývá, že se jím likviduje kvalita bydlení, rekreační a přírodně cenné území. Dotázal se na zákonné možnosti obce ohledně práva veta při rozhodování o státních stavbách. Uvedl připomínky týkající se tranzitní dopravy, doplnil, že z dokumentace EIA vyplývá, že v současné době jezdí přes průtah města Třebíče 18 000 aut, z toho těžká nákladní doprava tvoří 9 %. V roce 2050 by na průtahu jezdilo 22 000 aut. Pokud bude realizován záměr, tak po stávajícím průtahu 15 000 aut a po záměru 12 000 aut, tedy bez záměru by po Třebíči jezdilo 22 000 aut, se záměrem 27 000 aut, což znamená navýšení v Třebíči o 5 000 aut za den, tzn. dochází k dopravní indukci. Na uvedené reagoval RNDr. Šikula, že město má možnost přijít s jinou variantou a dále vysvětlil informace ohledně intenzit dopravy a dopravní indukce. RNDr. Patrik se dále dotázal kolik činí tranzitní doprava v současné době a v roce 2050. RNDr. Šikula odpověděl, že tranzit tvoří do 20 %, výhledový stav by si musel vyhledat. RNDr. Patrik odpověděl, že očekával 20, 25 %, takže pokud by se postavil obchvat (pozn. velký obchvat dle návrhu spolku Obchvat Třebíče), tak by na stávajícím průtahu bylo o 20 % aut méně, což je 4 000 aut, tedy by bylo 18 000 a ještě by tam přibyla doprava z jihu města, takže by tam bylo pod 18 000 aut, samozřejmě by tam nebylo 15 000 aut jak vyhodnocuje předložený záměr, ale funkce obchvatu Třebíče by byla splněna, neměl by v roce 2050 plánovaných 22 000 aut v nulové variantě, neměl by 15 000 aut podle hodnoceného záměru, ale měl by méně než v současnosti. Dále uvedl dotaz, proč není studie Mot McDonald součástí procesu EIA, na což odpověděl Ing. Kratina. RNDr. Patrik vznesl dále otázku týkající se hluku, konkrétně ohledně chybovosti modelování hlukových studií a uvedl příklady. Odpověděl RNDr. Šikula, že za 30

let, co se problematice věnuje se s touto situací v rámci České republiky setkal výjimečně, první příklad, co zmínil RNDr. Patrik je z Brna na velkém městském okruhu, kde jezdí desetitisíce aut za den a další, o kterém ví, je potom pražský okruh. Jinde, že by byly hlukové studie jak v rámci EIA, tak potom v navazujících řízeních podhodnocené se neseťkal. Následně mluvil o zkušebním provozu, který je v gesci krajské hygienické stanice. Uvedl, že co má zkušenost, tak realita byla na konec lepší než v modelech. Následně hovořil o rozdílné charakteristice záměru (není čtyřpruh, nižší intenzity) oproti uvedenému příkladu a že u předkládaného záměru se řešila protihluková opatření. RNDr. Patrik doplnil, že se shodnou, že ta chybovost je nízká tak do 5 % a že Třebíč si zaslouží standardní obchvat. Následně doplnil, že se měli posuzovat varianty a proč se neposuzovala varianta úpravy stávajícího průtahu (varianta 0+). Odpověděl Ing. Kratina, že se domnívá, že tímto řešením, by se snížila kapacita stávajícího průtahu. Dále hovořil, že Třebíči chybí alternativní trasa mezi západem a východem a jaké to způsobuje komplikace při opravách silnice I/23.

Slova se ujala další diskutující, která uvedla, že z hlediska vlivu na biodiverzitu příliš rozdílů oproti předchozí EIA nenašla, a že trasa záměru je v rozporu s územním plánem města Třebíče (dále také „ÚP“) a z jakých důvodů tomu tak je. Dále zmínila, že byla v Národním domě na informativní schůzce, kde zaznělo, že to není obchvat a že stejně časem se bude muset udělat nějaký další okruh dále od města. Reagoval RNDr. Šikula, protože informace v Národním domě prezentoval. Z hlediska souladu s ÚP se nechce dohadovat, zda je v souladu či není, k tomu se již vyjádřil, že je. Informace o vzdálenější silnici tam padla v poloze, že nikdo nevyhloučil, že někdy v budoucnu a je to horizont desítek let by se varianta v exogenní poloze připravovala, ale jasně tam uvedl, že pro tuto chvíli je pro město Třebíč nejlepší varianta ta, která se nyní připravuje, městu nejvíce pomůže. Z hlediska biologického průzkumu uvedl, že je zpracován zodpovědně, lépe a na základě připomínek, které byly k předchozímu hodnocení. Ing. Kratina doplnil, že v žádném koncepčním rozvojovém dokumentu nefiguruje vzdálenější silnice dálničního nebo rychlostního typu okolo města Třebíče.

Další diskutující hovořil o tom, že se problém obchvatu města Třebíče zredukoval na konfrontaci o dvou možných variantách (předložený záměr versus velký obchvat), ale chybí informace. Uvedl, že navržený záměr odvede „vnitrotřebíčskou“ dopravu, velký obchvat by občané Třebíče moc nevyužívali. Dále hovořil o problémech stávající dopravy v Třebíči. Uvedl, že obě trasy mají výhody i nevýhody.

Následující diskutující, jako obyvatelka bytu na ulici Tomáše Bati, mluvila o hluku způsobený dopravou, jaké bude doprava způsobovat otřesy, prašnost, a že dopad na obyvatele v Borovině bude obrovský. Uvedla, že předložený záměr, je škodlivý pro prostředí v Borovině. RNDr. Šikula odpověděl, že neví, kde v ulici Tomáše Bati bydlí, ale dopady na hlukovou situaci v lokalitě by měly být minimální. Diskutující uvedla, že bude mít záměr přímo pod okny. RNDr. Šikula se navrhl domluvit na osobní schůzce po veřejném projednání.

Další diskutující hovořila o tom, že navržený záměr nesplňuje podmínku odvedení tranzitní i místní dopravy z centra města a znehodnotí místní lesoparky. Dotázala se jaká kritéria jsou rozhodující pro výběr nejvhodnější varianty a kdo po uvedení stavby do provozu bude mít za ně zodpovědnost. Uvedla, že záměr zhorší kulturu bydlení a bude znamenat finanční pokles ceny nemovitostí. Dotázala se, kdo bude platit údržbu. Hovořila o negativních vlivech záměru v období výstavby. Sdělila, že podporuje velký obchvat a uvedla jeho výhody. Dodala, že nebyly porovnány obě verze obchvatu. RNDr. Šikula uvedl, že vlivy záměru na životní prostředí jsou v dokumentaci EIA uvedeny. Otázka vybrané varianty je na město, ekonomické otázky do procesu EIA nepatří. Diskutující doplnila otázku, kdo bude zodpovídat za to, když nebudou plněny parametry, které byly vypočteny. RNDr. Šikula uvedl, že v rámci postprojektové

analýzy, je navržen monitoring relevantních složek, např. vody, hluku. Pokud se zjistí problém je investor povinen je na svoje náklady odstranit.

O slovo se přihlásil další diskutující, který uvedl nesouhlas se záměrem a hovořil o problémech s nákladní dopravou. Dále hovořil o severní variantě u Pocoucova.

Další diskutující se zeptala, proč se v dotčené lokalitě budoval dům dětí a mládeže a dětské hřiště. Informovala o sepsání petice. Sdělila, že na jednání města neměla veřejnost slovo. Závěrem uvedla, že nepotřebuje odpovědi, že se jedná jenom o připomínky. Další diskutující doplnil, proč se domnívá, že v lokalitě vznikl dům dětí a mládeže. RNDr. Šíkula uvedl, že pro tyto prostory nejsou stanoveny hlukové limity, a že je zde prostor pro zlepšení.

Další diskutující se zeptal, kdy, kde a v jaké lhůtě se bude moci seznámit s vypořádáním jejich připomínek a jak s nimi bylo naloženo. Druhý dotaz směřoval k zahrádkářské kolonii nad Janovým mlýnem a k ovlivnění lokality hlukem, protože jsou zde stavby pro bydlení a jak bude postupováno. Ing. Mládek z hlediska procesních záležitostí uvedl, lhůty v procesu EIA, jak je nakládáno s obdrženými připomínkami k dokumentaci EIA, a že vypořádání připomínek bude dohledatelné v Informačním systému EIA. K druhému dotazu RNDr. Šíkula uvedl, že v zahrádkářské kolonii u rodinného domu, zkolaudovaného pro bydlení nejsou hlukové limity překročeny. Diskutující doplnil dotaz na umístění výpočtového bodu v této lokalitě. RNDr. Šíkula uvedl, že bude doplněn pro účely dokumentace pro povolení stavby.

Další diskutující zmínil dopravu nadrozměrných komponent pro Jadernou elektrárnu Dukovany a dotázal se, zda se bude s komponenty jezdit tunelem nebo se tunel zastřeší až po dovozu komponent. Ing. Jaroš uvedl, že tunel je navržen tak, že náklad pojedje v něm, tunel bude zastropován. Nenastane situace, že by tunel byl nějakou dobu otevřený.

Následně se přihlásil další diskutující, který měl dotaz ohledně protihlukových opatření a o možnostech dalších protihlukových opatření. Zaměřil se na prostory v Libušině údolí, před domem dětí a mládeže, amfiteátre, a na část záměru, která byla v dřívější vizualizaci prosklená. Dále v lokalitě ulice Brněnská vznesl návrh na vytvoření podchodu pro chodce a cyklisty. RNDr. Šíkula uvedl, že co se týká problematiky ulice Tomáše Bati a domu dětí a mládeže, tak vše se řídí příslušnými pravidly a metodikami, které jsou definovány zákonem. Hovořil o úloze územního plánování. Následně zmínil, postup prověřování situace z hlediska hluku.

Další diskutující vznesla tři otázky. Zda se bude v lokalitě Zelený kopec dělat průzkum z hlediska vody; proč nebyla z hlediska hluku podrobněji řešena lokalita domu dětí a mládeže a na opačné straně od nich bytové domy a zda z hlediska hluku bude doplňováno hodnocení v lokalitě Hájenky a ulice Fibichova a jestli tam bude udělaný posudek statiků. RNDr. Šíkula uvedl, že u zahrádkářské osady Na Zeleném kopci se geotechnický průzkum dělal v trase stavby, dále hovořil o tom, jak se provádí hodnocení a sdělil, že lokalita na Zeleném kopci by neměla být ohrožena ztrátou vody. Ing. Kratina doplnil, že se zmocněncem zahrádkářské osady jednají. Následně RNDr. Šíkula odpověděl z hlediska hodnocení hluku ve zmíněných lokalitách. Diskutující upřesnila, v čem shledávala hodnocení za nedostačující. RNDr. Šíkula upřesnil postup hodnocení v rámci hlukové studie.

Další diskutující hovořila o výstavbě a přemostění Terovského a Libušina údolí a jeho dopadech na životní prostředí. Reagoval Ing. Jaroš, který hovořil o technických parametrech záměru a o výstavbě a možných kompenzačních opatření. Následně diskutující a RNDr. Šíkula debatovali o dopadech na Libušino údolí. Poté RNDr. Šíkula hovořil o zásahu do Terovského údolí. Následně diskutující vznesla doplnění na vedení staveništní dopravy, na což reagoval Ing. Jaroš. Ing. Kratina doplnil, že v nejbližších dnech bude zveřejněna vizualizace, jak budou

údolí vypadat po vybudování mostů. Další diskutující doplnila, že lesoparky mají rekreační účel a záměrem je tento účel narušen.

Následně vystoupil Ing. Obrdlík, který se podílel na zpracování dokumentace a uvedl komentář k variantám, kdy sdělil, že varianty, koridory a umístění stavby se řeší v rámci územního plánování. K exogenní variantě uvedl, že je u ní problém z hlediska zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“).

Další diskutující poukázal na rozdělení města záměrem na dva celky (občan uvedl, že 10 % obyvatel bude odříznuto od centra).

Následující diskutující hovořil obecně o problémech s dopravou a problémy při budování obchvatů a následně o socioekonomických problémech mladé generace. Na uvedené Ing. Mládek uvedl, že předmětem veřejného projednání je předložený záměr.

Ing. Bc. Barák se ohradil oproti dřívějším slovům Ing. Obrdlíka a uvedl, že jejich spolek nechal zpracovat studii velkého obchvatu. Uvedl, že velký obchvat více vyhovuje vnitroměstské dopravě, uvedl výhody velkého obchvatu. Uvedl, že jediná výhoda překládaného záměru je nižší zábor ZPF, a přitom od RNDr. Šikuly dnes slyšel, že zábor ZPF není problém. Na uvedené reagoval RNDr. Šikula, že když uvedl, že zemědělská půda není problém, tak pouze v případě, kdy byla nalezena nejlepší varianta, která má nejmenší zábor, a to v případě velkého obchvatu by nebylo. Poukázal na skutečnost, že počet obyvatel města Třebíče je přes 30 000 lidí a připomínky zaznívají od malé části veřejnosti ve vztahu k počtu obyvatel města Třebíče, kteří mohou nesouhlas vyjádřit, vůči zastupitelstvu města Třebíče zmínil možnost vyjádření názoru veřejnosti aspektem referenda.

Další diskutující vznesla dotaz na kompenzační opatření, že EIA řeší kompenzační opatření týkající se biotopů a biodiverzity, ale neřeší ostatní negativní vlivy na vodní toky, prostupnost území. RNDr. Šikula k prostupnosti území řekl, že součástí dokumentace EIA je migrační studie, která tuto problematiku řeší. Byl řešen charakter podmostí, u vodních toků, aby v případě přeložek byly využity přírodně blízké úpravy. Zásadní ovlivnění nebylo zjištěno, zasolení je řešeno vedenou kanalizací a nedochází k překračování limitů, co se týká soli. Proto nebyly navrženy zásadní kompenzace z hlediska vodních toků, ale jsou navrženy kompenzace z hlediska vodních biotopů. Diskutující se dále zeptala na biotop u Jihlavy, na což RNDr. Šikula reagoval a popsal genezi výběru lokalit pro kompenzaci. Dále se diskutující zeptala, zda EIA posuzuje prostupnost pro pěší a nemotorovou dopravu. RNDr. Šikula odpověděl, že zabývá, a že vycházely z podkladů od města Třebíče a konzultovali to s městem a ŘSD. Ing. Kratina doplnil, že podklad pro hodnocení je z roku 2022. Diskutující se zeptala, zda EIA hodnotí opatření, která jsou navržena v rámci záměru za dostatečná pro nemotorovou dopravu. RNDr. Šikula uvedl, že je zhodnotili jako dostatečné. Diskutující se zeptala, zda bude někde uvedené, že jsou dostatečné. RNDr. Šikula uvedl, že EIA se už posuzovat nebude, ale že pokud k tomu má připomínku, může se k tomu ještě vyjádřit posudkář. Ing. Kratina doplnil, že s městem Třebíče jedná o dalších opatřeních pro pěší prostupnost území nad rámec dokumentace EIA.

Další diskutující hovořil o tom, že navrženou trasu považuje za špatnou a následně uvedl důvody tohoto hodnocení (nevhodně navržený průchod záměru Borovinou). Vznesl dotaz, zda byly zpracovány varianty v rámci koridoru ZÚR a jestli se na projektu podílel architekt a urbanista. Dále mluvil o přerušení vazeb v Borovině (mezi starou a novou Borovinou), zhoršení dostupnosti MHD a dotázal se na řešení obsluhy MHD v Borovině. Ing. Jaroš informoval o koridoru a sdělil, že tam moc variability není (možný posun o 50 m vlevo nebo vpravo). V areálu kolem Lorenzových sadů varianty byly, ale stále v rámci koridoru ZÚR. Spolupráce s architektem probíhala (místo protihlukového zastřešení, původně skleněné nyní betonové). Ing. Kratina doplnil, že se domývá, že záměrem průchod Borovinou nebude přerušený

(náhrada průjezd tunelem mezi ulicemi Koželužská a Pražská). Diskutující doplnil, že zná postupy územního plánování a hovořil o významu posunu o 50 m v lokalitě Bopo. Uvedl, že se nejedná o obchvat, je to městská komunikace. Dále hovořil o propojení ulic Revoluční a Fibichova, že zde není reálný obousměrný provoz MHD. Pokud se zde bude rozšiřovat vozovka, měl by zde být dostatečně široký chodník (2,5 m). Vlivem záměru se z Fibichovi stává propojení staré a nové Boroviny. Ing. Kratina informoval o studii na úpravu ulice Fibichova, že je zde navržen chodník šířky 1,5 m, s obousměrným provozem MHD se nepočítá. Diskutující následně hovořil o řešení MHD a komplikacích způsobených záměrem. Ing. Kratina uvedl, že tuto otázku aktivně řeší s městem Třebíč. Diskutující uvedl, že by to již mělo být vyřešeno nyní a řešeno v rámci procesu EIA. RNDr. Šíkula sdělil, jak je tato problematika řešena v dokumentaci EIA (hodnocený nejhorší možný stav spojením ulic Revoluční a Fibichova, MHD se v EIA standardně nehodnotí). Diskutující závěrem uvedl, že žádnou dobrou variantu MHD nevidí.

Další diskutující mluvil o pěším přístupu k Janovu mlýnu a sdělil, že přístup sídliště do rekreační oblasti EIA neřeší. Dále hovořil o kvalitě ovzduší v Třebíči a jak se lesoparky stanou dopravním koridorem. Mluvil o dotčené zeleni v lokalitě. Závěrem uvedl, že záměr natrvalo zhorší kvalitu ovzduší v celé Třebíči. RNDr. Šíkula uvedl, že objektivně se zhorší kvalita ovzduší v nově zasažených lokalitách, ale nové zatížení nebude významné. Dále hovořil o hodnocení vlivu záměru na ovzduší. Následně sdělil, že se uleví centru Třebíče. Diskutující uvedl, že v EIA je uvedeno, že ovzduší je nejhorší v Domcích, průmyslové čtvrti a v sídlišti Borovina a to se nezlepší, když se budou sázet stromy u Sokolí.

Další diskutující sdělila svůj názor, že část Horka-Domky je již nyní zasažena hodně dopravou a předložený záměr není vhodně zvolená varianta. Dále hovořila o malé informovanosti veřejnosti. Závěrem uvedla, že by měla být připuštěna i jiná varianta řešení a nesouhlasí s tím, že navržená varianta je nejpříjemnější. Ing. Mládek uvedl, že informace o procesu EIA byly zveřejněny v souladu se zákonem o EIA. Ing. Kratina doplnil informace o sociologickém průzkumu, a že se vychází z platného ÚP. Diskutující uvedla, že se domnívá, že lze naléznout i jiné řešení.

Další diskutující informovala, že k záměru již byly sepsány petice. Ing. Mládek odpověděl, že v rámci vyjádření byla zaslána na vědomí petice, která byla adresována na město Třebíč.

Další diskutující informoval o sešlosti občanů ulice Fibichova s odborem dopravy, kde se řešila tato ulice. Navržené řešení je, že u domů bude chodník šířky 1,5 m, vozovka šířky 4 m a pak parkovací stání. Dotázal se, zda ulice Fibichova je účelová komunikace nebo součást záměru. Ing. Jaroš odpověděl, že propojení ulic Revoluční a Fibichova je součástí záměru, ale bude předáno pod správu města. Dále se diskutující ptal na technické řešení záměru (propojka kolem vlakové zastávky, budování tunelu), na což reagoval Ing. Jaroš. Ing. Kratina doplnil, že se aktuálně prověřuje možné napřímení propojky. Diskutující doplnil, že s projektantem komunikovali, a že jde o bourání garáží. Ing. Kratina se domluvil s diskutujícím na osobní konzultaci.

RNDr. Patrik se ujal slova. Hovořil o otázce krajinného rázu, předchozí dokumentace hodnotila slabý až žádný vliv (Kuras, 2022), současné hodnocení v dokumentaci EIA označuje vliv za slabý až žádný. Upozornil na hodnocení na krajinný ráz (vypracoval p. Bukáček, 2023), kde jsou identifikovány čtyři kritická místa – údolí Stařečského potoka, Terovské údolí, Lorencovy sady a údolí Jihlavy na východní části města. Jsou identifikovány čtyři oblasti, které jsou v současnosti využívány jako přírodní a rekreační oblasti a je o nich psáno, že z pohledu zachování krajinného rázu je vliv na hranici únosnosti nebo jako neúnosný. Spolek ve vyjádření upozornil na tento rozpor. Dále RNDr. Patrik uvedl informace z tohoto dokumentu a pro vyjasnění rozporu navrhl přepracování dokumentace EIA. Dále se zeptal na opatření na

minimalizaci vlivu na krajinný ráz (kromě výsadby zeleně). RNDr. Šíkula uvedl, že na základě závěrů, které mají z hodnocení, tak jiná nadstandartní opatření nejsou navrhována. RNDr. Patrik dále hovořil o jejich návrhu na sociologický průzkum a zeptal se, jestli je součástí dokumentace EIA. RNDr. Šíkula uvedl, že není součástí dokumentace EIA, k dispozici byly závěry z průzkumu, které si dělalo město a tam se většina obyvatel vyjádřila kladně k předkládanému záměru. Standardně se sociologické průzkumy pro EIA nedělají. RNDr. Patrik zpochybnil závěry uvedeného průzkumu. Dále uvedl, že nebyly posouzeny varianty a uvedl, proč v tom spatřuje nedostatky a jaké varianty navrhli. Dále hovořil o vypracovaném technickém řešení spolku Obchvat Třebíče (velký obchvat) a o výhodách z nich plynoucích (menší náklady, menší kácení). Závěrem hovořil o obchvatech Vladislavy, Havlíčkova Brodu, Okříšek, Brtnice, Jihlavy, že, zde všude jsou obchvaty, jen u města Třebíče se bude stavět průtah.

Ing. Bc. Barák mluvil o nesouhlasech obcí (Kožichovice, Stařeč) k velkému obchvatu, zpochybnil důvody pro jeho odmítnutí z jejich strany. Dotázal se, proč v dokumentaci EIA je jako argument použit nesouhlas sousedních obcí. RNDr. Šíkula uvedl, že informace plyne z projednávání konceptu velkého územního celku Třebíčska. Ing. Bc. Barák pokračoval, že žádal Kraj Vysočina o poskytnutí podkladů, na základě, kterých podkladů byla varianta vyřazena a kraj nemá podklady. Měl dotaz, z čeho RNDr. Šíkula vychází. RNDr. Šíkula uvedl, že vychází z informací dostupných na internetu, kde jsou zveřejněny dokumentace Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a nabídl zaslání odkazu. Ing. Bc. Barák uvedl, že tam nic konkrétního o obcích není. Uvedl, že v roce 2004 bylo sesbíráno 3 400 podpisů proti navržené variantě. Jako spolek v roce 2018 iniciovali referendum, kdy sesbírali zhruba 3 000 podpisů (potřeba 3 200), pak vlivem covidu byla přestávka, pak nemělo smysl zkoumat aktuálnost podpisů (úmrtí, stěhování), tak nepokračovali. Následně Ing. Bc. Barák zpochybnil závěry průzkumu kvůli špatně položené otázce a účasti 700 lidí.

Další diskutující přemítal o možnosti monitorování a vyhodnocení intenzity dopravy (kamerový systém), a aby bylo rozhodováno na základě relevantních informací.

Ing. Bc. Barák se přihlásil o slovo a mluvil o problematice tranzitní dopravy v rámci města a dopravy ve městě. RNDr. Šíkula v reakci informoval o Celostátním sčítání dopravy, a že pro dokumentaci EIA bylo vycházeno z modelu, který zpracovala společnost Mot McDonald. Ing. Bc. Barák uvedl, že nerozumí tomu, proč model přepočítával rok 2020 a nebyly použity údaje z roku 2025, dále uvedl, že nebylo provedeno směrové sledování aut (pouze intenzity). RNDr. Šíkula uvedl, že směrové průzkumy proběhly, které aktualizovaly a kalibrovaly model. Ing. Bc. Barák se dotázal, kde ty směrové průzkumy jsou, že je neviděl. RNDr. Šíkula uvedl, že jsou součástí dokumentace a není problém ji poskytnout (Tahová studie) a část, která je relevantní pro Třebíč je výstupem v EIA. Ing. Bc. Barák uvedl, že tam nic není, sdělil, že dokumentace je nepřezkoumatelná (absence zdrojový podkladů).

Další diskutující se zeptal, jak se provádí sčítání aut, na což odpověděl RNDr. Šíkula (využívání kamer). Dále ještě reagoval na závěr Ing. Bc. Baráka ohledně nepřezkoumatelnosti dokumentace EIA, že v dokumentaci EIA jsou relevantní výsledky, postupy, jak k nim bylo dojito a všechny zdrojová data se nikdy neuvádí v žádné dokumentaci, ale není problém, pokud pan posudkář nazná, že potřebuje zdrojová data, je doplnit, a potom v rámci zveřejnění posudku budou zveřejněny na internetu. Následně ještě diskutující hovořil o hodnocení intenzit dopravy.

Následující diskutující hovořil o možných variantách záměru (špatně navržená v části Borovina), ať je klidně více variant než dvě (předkládaný záměr, velký obchvat).

RNDr. Patrik se dotázal, zda už je rozhodnuto o tom, zda se dokumentace EIA vrátí k přepracování. Ing. Mládek uvedl, že není rozhodnuto.

Další diskutující se zeptal na retenční nádrže na zachycení vody, jak bude nakládáno s vodou. Ing. Jaroš reagoval, že součástí stavby je celkové vodohospodářské řešení, které řeší nakládání s vodami. Vody budou odtékat do recipientů – Stařečský potok, řeka Jihlava. Voda se bude regulovaným odtokem z retenčních nádrží vypouštět do recipientu. Navrženy jsou podpovrchové nádrže. Diskutující doplnil dotaz na likvidaci vody, zda bude probíhat její čištění. Ing. Jaroš řekl, že před vyústěním do recipientu budou lapače nebo sedimentační jímky, kde se vody pročistí. Diskutující doplnil, zda lze zjistit, jak vytékající voda bude čistá. RNDr. Šíkula doplnil, že součástí dokumentace EIA je posouzení vlivu na vodní útvary, kde je řešeno hlavně solení, nepůjde o splaškovou vodu, ale o srážkové vody, před vypouštěním do recipientu musí být tyto vody předčištěny (sedimenty, ropné látky). Co se týká soli, ty se těžko likvidují, tak tam jsou směšovací rovnice a výpočty, jaká koncentrace solí bude odtékat do Stařečského potoka a do řeky Jihlavy a koncentrace jsou nízko pod příslušnými limity. Diskutující se zeptal, jestli tedy ropné úniky nejsou tak škodlivé jako posypová sůl. RNDr. Šíkula uvedl, že takhle to nechtěl říct, ale že opatření, která jsou součástí kanalizace, tak ropné látky zachytí a je to dimenzované i tak, že pokud by došlo k havárii a ropných látek by bylo nadstandardní množství, tak jsou tam uzávěry a další opatření, aby se zachytily před odtokem do příslušných recipientů. Diskutující se dotázal, zda by odvoz těchto látek navýšil dopravu. RNDr. Šíkula uvedl, že se nejedná o nárůsty dopravy, které by kompilovaly provoz.

Další diskutující měla dotaz, kdo bude kontrolovat kvalitu vytékající vody, která se bude dostávat do potoka nebo řeky. RNDr. Šíkula uvedl, že koncentrace vycházely hluboce podlimitní, tak monitoring nebyl navržen, ale pokud posudkář nebo orgány životního prostředí naznaží, že by se měla kvalita sledovat, tak není problém monitoring dodatečně navrhnout.

S ohledem na skutečnost, že se nikdo další do diskuze nepřihlásil, Ing. Mládek poděkoval všem za účast, konstatoval, že záměr byl projednán ze všech podstatných hledisek a veřejné projednání ukončil v 20:35 hod.

III. Hodnocení veřejného projednání a závěr

Vlivy záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání) byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání záměru „I/23 Třebíč, obchvat“ (2. podání) podle zákona o EIA a vyhlášky.

V Jihlavě, 14. 9. 2026



S využitím zvukového záznamu (pozn. nejedná se o úplný doslovný přepis záznamu) zpracoval Ing. František Mládek.