

V Třebíči dne 12. března 2018

Vyjádření k oznámení záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“

Dne 12. února 2018 bylo na úřední desce Krajského úřadu kraje Vysočina zveřejněno oznámení k záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“. Na základě ustanovení § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podáváme tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ (dále jen „záměr“) následující:

NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ

Z hlediska předmětu posuzování (dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona o EIA) je záměr zařazen v kategorii II, bodě 49 přílohy č. 1 zákona 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.*), příslušným orgánem k posouzení záměru je Krajský úřad Kraje Vysočina.

Jsme spolek, jehož hlavním posláním je pragmaticky, srozumitelně a bezkonfliktně názorově přispívat ke všem řízením týkajících se budoucího vybudování obchvatu města Třebíče a to včetně všech možných tras, tak aby obchvat, který bude vybudován, sloužil a vyhovoval ve všech kritériích a všem obyvatelům města, a aktivní a nestranné zapojení se do všech jednání týkajících se plánování a následného budování obchvatu (zejména územní plán, EIA, ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, výkupy nemovitostí, projektová příprava, apod.).

Oznámení má následující nedostatky:

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry

V této části oznámení jsou sice popisovány dálkové vztahy, které zajišťuje silnice I/23, **ale je zcela pominuta připravovaná přeložka silnice II/405 – obchvat Okříšek**. Tento obchvat, který je součástí modernizace silnice II/405, spojující Jihlavu s Třebíčí, svede dopravu ze silnice II/405 na silnici I/23 už u krahulovského síla (přibližné staničení 91,00 km I/23), nikoliv až v Červené Hospodě, součástí obce Stařeč. Dle výsledků Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR2016 (CSD 2016) intenzita dopravy SV (všechna motorová vozidla celkem - součet vozidel) na silnici II/405 = 4 963, tedy podstatně vyšší než na samotné I/23: SV = 3 195. Tato nová křižovatka tedy bude mít zásadní

vliv na dopravní situaci, vyvolá nutnost řešení tohoto nového dopravního uzlu a je nezbytné ji vzít do úvahy při posuzování záměru. **Záměr totiž řeší situaci až od rozvodny v Řípoově, zcela tento nový stav pomíjí.**

B.1.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

1. S podstatnou částí odůvodnění záměru uvedené v této části je třeba souhlasit, tedy především odůvodnění potřeby řešit nevyhovující parametry úseků stávající silnice I/23 na území města Třebíče (viz např. str.15: „...Jedním z problematických míst z hlediska kumulace dopravního zatížení je průtah městem Třebíč, kde je komunikace vedena zástavbou města s řadou úrovněových světelně řízených křižovatek a se dvěma úrovněovými železničními přejezdy... a další...“). **Ovšem v žádném případě nelze souhlasit s tím, že vybudování přeložky silnice I/23 dle záměru je jediným možným řešením nevyhovující situace.** Záměr pouze přesouvá problémy z centrální části Třebíče do části zdánlivě okrajové, tedy do městské části Borovina, kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky. Dále pak záměr významným způsobem poškozují nebo ničí cenné rekreační oblasti a přírodu využívanou velkou částí obyvatel města (např. *dojde k faktickému zničení Terovského údolí*), a zavádí tranzitní dopravu do oblasti nákupních center na ulici Spojovací, která je již v současnosti přetížena (dle CSD 2016 SV = 8 364).
2. Na str. 12 je uvedeno: „**Výstavba nezpůsobí změnu ve způsobu využívání přilehlých území**“. **S tímto hodnocením není možné souhlasit.** Území lesoparků Terovské a Libušino údolí je vyhrazeno k rekreaci a k rekreačnímu sportování. Je zahrnuto v Generelu zeleně města Třebíče. **Zavedení frekventované silnice do těchto míst je v příkrém rozporu s touto funkcí!** Navíc od roku 2004, kdy byla tato trasa potvrzena v Územním plánu města Třebíče, byla v Libušině a Terovském údolí vybudována trasa mezinárodní cyklostezky Jihlava-Raabs, která je cyklisty hojně využívána.
3. Při popisu trasy silnice se též pouze konstatuje, že silnice prochází podél bývalé továrny BOPO. **Zpracovatelé Oznámení patrně vůbec nezaregistrovali, že od roku 2004 došlo v tomto areálu k výrazným změnám, k revitalizaci celého rozsáhlého území.** Z areálu továrny se stává vlastně nová městská čtvrť s ulicemi, parkovými úpravami, venkovními sportovními a dětskými hřišti, funguje zde Dům dětí a mládeže, technologický park Alternátor, plánuje se výstavba desítek bytů. Výstavba „obchvatu“ těsně kolem tohoto revitalizovaného areálu je v naprostém rozporu se vším, co se tu doposud vybuďovalo.
4. Vyjádření k využití území z hlediska územně plánovací dokumentace k záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ na pozemcích v k. ú. Třebíč a Řípo v k. ú. Třebíč a Řípo v k. ú. Třebíč a Řípo k oznámení o posuzování vlivů stavby na životní prostředí v režimu zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění“, Městský úřad Třebíč, Odbor rozvoje a územního plánování, zn.: ORÚP 1947/18- SPIS 6/2018/MMH z 9. 1. 2018 **je zmatečné.** Ve vyjádření je uvedeno, že „*pro řešení trasy přeložky byla vybrána varianta č. 7 s alternativou, posunující trasu silnice jižním směrem do stávajícího výrobního areálu BOPO v ulici Koželužské.*“ Je sice pravdou, že trasa přeložky uvedená v záměru se z nyní Městem Třebíč zmiňovaných variant č. 1 – 7 variantě č. 7 blíží nejvíce, ale dle záměru se s žádnou demolicí staveb v areálu BOPO, tak jak bylo uvedeno v původní variantě, nepočítá. **Tedy trasa silnice není do areálu BOPO posunuta,** je řešena změnou jejich parametrů a zasáhne velmi komplikovaně do lesoparku na severní straně ulice Koželužská. **Areál BOPO byl naopak velmi nákladně revitalizován, k čemuž záměr vůbec nepřihlíží** – blíže viz další části našeho vyjádření.

5. Ve svém vyjádření dále sice Městský úřad Třebíč zmiňuje, že „Plánovaná trasa přeložky se však neshoduje s navrženým koridorem pro přeložku komunikace I/23 z platného územního plánu v úseku zakřivení přeložky na území před zahrádkářskou kolonií Spytihněv Z1 až po úsek napojení přeložky na stávající komunikaci II/410 v Borovině za Janovým mlýnem...“, ovšem naprosto pomíjí to, že se plánovaná trasa přeložky, resp. její napojení na stávající trasu I/23 směřující na ulici Pražská a do centra města, (přibližné staničení 1,0 záměru) též **neshoduje s platným územním plánem a zasahuje do prostoru skládky „BOPO a.s. Říповská zmola“** - blíže ke skládce viz další části našeho vyjádření.
6. Na stránkách 20 až 25 oznámení je část nazvaná „**Variantské řešení**“ s poznámkou, že jsou uvedeny údaje dle Oznámení EIA II. etapa, jižní a jihovýchodní obchvat, 2009. V textu se mimo jiné píše:
- 6.1. „*Projekční příprava přeložky silnice I/23 do polohy jižního obchvatu byla v minulosti sledována ve dvou základních koncepcích – ve variantě oddálené od města Třebíč, zasahující katastrální území Stařeč, Kracovice, Slavice, Střítež u Třebíče, Kožichovice a Ptáčov a ve variantě přimknuté k městu, navazující na koridor ulice Spojovací, s víceméně stabilizovaným trasováním jihozápadní části a s variantami pokračování východním směrem... Limitujícími faktory při hledání výsledné polohy obchvatu byly především střety s rozvojovými a obytnými zónami města Třebíče, rozvojové záměry sousedních obcí Stařeč, Kožichovice a Střítež a klidová zóna údolí Lorenzových sadů.*“ Dále pak „...V letech 2000 a 2001 zpracovala firma CityPlan srovnávací studie pro jihozápadní část přeložky silnice I/23. Postupně bylo v prostoru od stávající silnice I/23 na k. ú. Říпов po uzel Znojemská/Spojovací prověřeno 7 hlavních variant s řadou subvariant. Výsledná varianta 7, procházející přes místní část Borovina, údolím Stařečského potoka, pokračující v souběhu se stávající silnicí II/410, napojená do uzlu Znojemská/Spojovací, byla zpracována do změn územního plánu II B vydaných v roce 2004. V březnu 2005 zpracovala firma CityPlan technickou studii „I/23 Třebíč – západ“, ve které byla stabilizovaná trasa optimalizována a homogenizována podle platných norem.“
- 6.2. „**V roce 2004 zpracovala firma Viapont vyhledávací studii „Aktualizace studie tahu silnice I/23 (hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka“**, která navazovala na studie z let 1963, 1987 a v jihozápadním úseku na studie CityPlanu z let 2000 a 2001. Studie byla zpracovávána v souběhu s pořizováním konceptu ÚP VÚC kraje Vysočina a řešila homogenizaci tahu silnice I/23 na území krajů Vysočiny a Jihomoravského. **V prostoru Třebíče byly prověřeny dvě varianty jižního obchvatu, tzv. endogenní a exogenní:**
- 6.2.1. **Varianta endogenní** odpovídala variantě D 30A z konceptu ÚP VÚC a reprezentovala verzi obchvatu přimknutou k městu Třebíč. Jihozápadní část byla přejata a upravena ze studie firmy CityPlan, zpracované v roce 2001. Oproti konceptu ÚP VÚC byla dále zahrnuta část jižní, s využitím ulice Spojovací a prověřena byla možnost pokračování části jihovýchodní v ose údolí Lorenzových sadů.
- 6.2.2. **Varianta exogenní** odpovídala variantě D 30B z konceptu ÚP VÚC a reprezentovala oddálenou verzi obchvatu, určenou především pro tranzitní dopravu. Tato varianta se od stávající silnice I/23 odpojovala v prostoru před Červenou Hospodou, procházela mezi obcí Stařeč a místní částí Borovina, poté pokračovala východním směrem přes k. ú. Slavice, od severu míjela obce Střítež a Kožichovice a v prostoru Táborského Mlýna se připojila zpět do trasy stávající silnice I/23.“
- 6.3. „V posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC kraje Vysočina, které zpracovalo Urbanistické středisko Brno v březnu 2004 je v závěru uvedeno následující: „Silnice I/23 obchvat Třebíč D

30A, D 30B – **Varianta 30B představuje nulový kontakt se zastavěným územím za cenu většího záboru zemědělského půdního fondu a délky trasy. Varianta 30A se dotýká pozemků určených k plnění funkce lesa a varianta 30B skladebných prvků ÚSES křížením biokoridoru. Z environmentálního, ekonomického a sociálního hlediska, tzn. z hlediska udržitelného rozvoje jsou obě varianty bez výraznějšího rozdílu s podstatným pozitivním vlivem.**

6.4. „Výsledkem řady jednání, která probíhala v návaznosti na zpracování konceptu ÚP VÚC a vyhledávací studii byla následující zjištění:

6.4.1. exogenní varianta nebyla akceptována sousedními obcemi Stařeč, Střítež a Kožichovice

6.4.2. napojení jihozápadní části obchvatu do ulice Spojovací, s následným pokračováním po ulici Hrotovická do stávajícího uzlu Hrotovická/Sportovní bude kapacitně problematické a že bude třeba najít technicky možné propojení uzlů Spojovací/Hrotovická a Rafaelova/Brněnská

6.4.3. u endogenní varianty není možné řešit jihozápadní část obchvatu (I. etapa) bez návaznosti část jihovýchodní (II. etapa) · realizace II. etapy bude pravděpodobně muset předcházet realizaci etapy I

6.5. V říjnu 2006 provedla firma CityPlan posouzení efektivity staveb „Silnice I/23 Třebíč – Západ“ a „II. etapa přeložky I/23 v JV části města Třebíč“. Výsledkem této studie bylo konstatování: „Analýza ekonomické efektivity prokázala splnění požadavků ekonomické feasibility projektu pouze při realizaci jihozápadní části přeložky společně s variantou 1b přeložky v jihovýchodní části města.“

7. Jak z výše uvedeného plyne, u posuzovaného záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ **bylo podrobně zkoumáno a posuzováno pouze několik podob endogenní varianty**, označených čísly 1. až 7., lišících se pouze různými variantami přemostění Stařečského potoka z Koželužské ulice a různými trasami, mnohdy se lišících pouze o několik desítek metrů, v části vedoucí Terovským údolím. Jedinou výjimkou byla varianta č. 3, vedoucí areálem BOPO (v místě stávajícího kruhového objezdu) kolem Zámečku a vodojemu a napojující se na schválenou trasu č. 7 v místě přemostění Terovského údolí. Tato varianta byla při zkoumání vlivu stavby na životní prostředí shledána jako nejvíce vyhovující z endogenních variant, přesto však nebyla vybrána. **Už v roce 2005 byla uspořádána petiční akce proti schválené variantě č. 7, petici podepsalo více jak 3 tisíce občanů.**
8. Při posuzování variant obchvatu v minulých letech byla jedním z rozhodujících kritérií analýza ekonomické efektivity. Vláda České republiky přijala dne 23. října 2017 usnesení č. 739, o přípravě opatření na dopravní infrastrukturu využitelných pro přepravu nadrozměrných a těžkých komponent nezbytných pro realizaci nových jaderných zdrojů v lokalitě Temelín a Dukovany, ve kterém je mimo jiné uvedeno, že „...nebude ověřována celospolečenská ekonomická efektivita jednotlivých opatření standardními postupy využívanými pro hodnocení návratnosti investic v jednotlivých dopravních módech.“ **Tedy kritérium ekonomické efektivity ztrácí na významu, a nemělo by být při posuzování variant dále zvažováno.**
9. V oznámení je uvedeno (viz též bod 4.4.1 výše), že exogenní varianta nebyla akceptována sousedními obcemi Stařeč, Střítež a Kožichovice. Je otázkou, jakým způsobem byla stanoviska obcí zjišťována, **a zda jsou uvedené údaje pravdivé. Obec Stařeč totiž měla až do roku 2011 územní rezervu pro exogenní variantu přeložky silnice I/23 ve svém územním plánu, tato varianta by řešila neutěšenou dopravní situaci v Červené Hospodě, jež je součástí Starče.**

Existuje jediné aktuální negativní stanovisko k exogenní variantě, a to stanovisko obce Kožichovice.

10. Jak z výše uvedeného plyne, posuzování variant obchvatu, tedy především porovnání varianty endogenní a exogenní, by nemělo být prováděno na základě mnohdy nepřesných a zavádějících údajů z minulosti, ale **mělo by být provedeno znovu**, na základě podstatně změněných skutečností. Je možné zvážit několik variant (uvádíme pouze některá možná řešení):

10.1. Řešení, které bychom mohli nazvat minimalistickým, by spočívalo ve vedení trasy obchvatu od křižovatky silnic I/23 a II/405 v koridoru bývalé územní rezervy pro exogenní variantu v katastru obce Stařeč, procházela mezi obcí Stařeč a místní částí Borovina, poté po jižním břehu Borovinského rybníka k vodojemu, kde by se tato trasa napojila na variantu č. 3 a pokračovala přemostěním Terovského údolí ve stávající trase k ulici Spojovací. **I tato „minimalistická varianta“ by řešila největší negativa trasy uvedené ve stávajícím záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v Borovině a Terovském údolí.**

10.2. Další variantou je vybudování pouze jihozápadní části přeložky silnice I/23 Třebíč v koridoru dle **vyhledávací studie zpracované v roce 2004 firmou Viapont, v její exogenní variantě**, v případě trvání nesouhlasného stanoviska obce Kožichovice. Tato varianta by řešila nejenom negativní vlivy současného záměru v Borovině, ale i v další části stávající trasy, včetně zahrádkářské kolonie a oblasti obchodních center včetně ulice Spojovací. Jihovýchodní část obchvatu by mohla být řešena v některé ze stávajících variant této části.

10.3. Posledním námi zmiňovaným řešením je **„ideální varianta“ vybudování jihozápadní části i jihovýchodní přeložky silnice I/23 Třebíč v koridoru dle vyhledávací studie zpracované v roce 2004 firmou Viapont, v její exogenní variantě**, v případě dodatečného získání souhlasného stanoviska obce Kožichovice.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru

1. Na str. 34-35 je krátká zmínka o nutnosti kácení mimolesní zeleně, ve smyslu že se jedná o dva významné zásahy do porostu vzrostlé zeleně a to do prostoru stávajícího lesoparku ve svahu nad stávající komunikací II/410 v ulici Koželužská a k druhému, mnohem zásadnějším, zásahu do území se vzrostlou zelení dochází v prostoru Terovského údolí, jedná se o pozemky zařazené dle katastru nemovitostí jako lesní pozemky. **S tak zjednodušeným posouzením nelze souhlasit.**

1.1. Podle § 5 odst. 3 zákona se při posuzování záměru hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho případné ukončení, popřípadě důsledky jeho likvidace a dále sanace nebo rekultivace území. **Je tedy nutno provést podrobnější posouzení rozsahu kácení vzrostlé zeleně s uvedením množství a druhu porostů, které budou odstraněny, včetně návrhu kompenzačních opatření.**

1.2. V tom samém odst. B.1.6 je také uvedený popis mostních konstrukcí s přesnými rozměry jednotlivých mostů a jejich dílů. **Domníváme se, že je mnohem důležitější přesně uvádět velikosti zásahů do vzrostlé zeleně, než podrobné rozměry mostů – jedná se o oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí.**

2. Další neposouzenou činností je zmínka o „zásahu do lesního porostu v prostoru křižovatky č. 3., kde i přes minimalizaci vlivu na zábor PUPFL bude nutný zásah do části lesoparku. **Výměry dotčených pozemků a plochy potřebných trvalých i dočasných záborů budou specifikovány a**

vyhodnoceny v dalších stupních přípravy stavby. Souhlas z hlediska odborného lesního hospodáře pro územní a stavební řízení bude vyžádán při další přípravě záměru“.

Není možné odsouvat podrobnou specifikaci činností, které mají být posouzeny tímto oznámením do další fáze přípravy záměru – další fáze by již neměla existovat a bude-li předložené oznámení schváleno a bude vydáno stanovisko příslušného úřadu, nelze již rozsah záměru měnit, nebo ho rozšiřovat. Proto požadujeme podrobnější specifikaci zásahu do PUPFL, včetně popisu důsledků zásahu a návrhu kompenzačních opatření.

3. Na str. 40 oznámení je nenápadný odstavec tohoto znění: „*Skládka odpadu, které se trasa obchvatu dotýká, je v km 0,800 – 1,100. **Nová přípojovací komunikace k ulici Pražské je vedena přímo prostorem skládky BOPO. Skládka komunálního odpadu je obecně území s vlastním správcem a se specifickým režimem provozu. Je obvykle opatřené těsníci clonami proti úniku znečištění do okolí a systémem monitoringu spodních vod a okolí skládky. Plánovaná výstavba obchvatu si vyžádá sanaci možná však i likvidaci celé skládky. Nutný bude nejen geologický a hydrogeologický průzkum, ale i projekt úpravy skládky***“. Krátká zmínka o skládce je ještě na str. 81, 82, kde je uvedeno, že se na skládce odpadů v lokalitě Říповská zmla vyskytovala stará ekologická zátěž a že byla provedena náprava staré ekologické zátěže.

3.1.V této souvislosti nutno upozornit, že stará ekologická zátěž se nevyskytovala, stará ekologická zátěž pořád existuje a pro případ realizace záměru je nutné s ní vážně počítat.

Na skládku BOPO byly ukládány odpady z provozu obuvnického průmyslu (odpad ze zpracování usní, odpad kožek a kůží, odpad usní z chromočinění atd., nebezpečné obaly od laků, barev a lepidel) a to v průběhu 60-tých a 70-tých let minulého století. Moderní kompakторы pro homogenizaci a hutnění odpadů neexistovaly, takže odpady byly na skládce volně ložené a občas bylo těleso skládky upravováno buldozerem.

3.2. S prostým konstatováním „plánovaná výstavba obchvatu si vyžádá sanaci možná však i likvidaci celé skládky“ naprosto nelze souhlasit, neboť **komunikace uložená na tělese skládky může způsobit sesuv tělesa skládky, ohrožení obyvatel obce Říпов a kontaminaci řeky Jihlavy.**

3.3. **Ve smyslu § 5 odst. 1 zákona**, zahrnuje posuzování zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých významných vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. **V tomto případě nebylo žádné posouzení provedeno, i když zde do budoucna evidentně hrozí významné riziko ohrožení zdravotního stavu obyvatel a životního prostředí.**

3.4. **Požadujeme již ve fázi dokumentace provedení podrobného popisu tělesa skládky, zhodnocení způsobu její rekultivace a chování skládkového tělesa položením komunikace na jeho povrch a provozu těžké techniky na komunikaci s dovozem nadměrných nákladů do Jaderné elektrárny Dukovany.**

4. Str.48 – studie požaduje zabezpečení biologické rozmanitosti v okolí silnice, ale **neuvádí, jakým způsobem toho dosáhnout při tak zásadní změně terénu a jeho stálém poškozování zplodinami dopravy.**
5. Nedostatečné posouzení, omezující se na pouhé konstatování (str. 48, 49), že je stavbou dotčen územní systém ekologické stability a jeho interakční prvky a že dojde k zásahu do zemědělského půdního fondu s dotčením agrocenózy, včetně PUPFL a souvisejících biotopů. **Opět zde postrádáme rozsah a posouzení důsledků stavby.** Jednou větou je zmíněno navržené opatření – mostní objekt, který zabezpečí zachování ekologické stability v území a prvek ÚSES bude mít zabezpečenou po realizaci stavby obnovu funkčnosti.

6. Str. 48 a 74 - studie konstatuje, že budou poškozeny významné krajinné prvky, vymezené zák. č.114/1992 Sb., rovněž bude narušeno území ekologické stability a interakční prvky. Biokoridor, umožňující šíření rostlin a živočichů prý bude zachován, zvěř může migrovat pod mostem. **S tímto stanoviskem nesouhlasíme – vůbec se nebere v úvahu fakt, že by živočichům měl vadit hluk a zamoření údolí zplodinami, což samozřejmě poškodí i rostlinný kryt.**

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Str. 50: „Doprava z hlavních okrajových komunikací bude z velké části plynule převedena na vybudovanou přeložku, kde **se intenzita dopravy bude pohybovat do cca 22 000 vozidel za den (2035)**. Předchozí studie nevycházely z posledního sčítání dopravy v roce 2016 (zveřejněné v roce 2017). Z toho důvodu byl pro zpracování odborných studií dle výsledků sčítání z roku 2016 provedeno nové vymezení intenzit dopravy na jednotlivých řešených částech silnice I/23 a navazujících komunikacích pro možnost posouzení vlivu hlukové zátěže na okolní prostředí. Totéž platí i pro emise škodlivin a jejich rozložení“. Dále pak str. 53: „Dopravní intenzity jsou základním podkladem pro hlukovou a rozptylovou studii. Na základě sčítání v roce 2016 byl proveden pro posouzení a pro vymezení potřeby opatření (protihlukové stěny) dopravní intenzity zohledňující měření 2016 s přepočtem pomocí koeficientu stanovených ŘSD na rok 2035 s aplikací rozčlenění intenzit křižovatek dle předchozích materiálů“.

- 1.1. Jak z uvedeného plyne, intenzita dopravy na přeložce v městské části Borovina, kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky, **vzroste vůči stávajícímu stavu téměř trojnásobně.**
- 1.2. Ze záměru není zřejmé, zda mimo koeficientů stanovených ŘSD byla do úvahy vzata i vyšší intenzita dopravy vyvolaná výstavbou dalšího jaderného bloku v Dukovanech a jeho následným provozem.

B.III. 1. Množství a druh případných předpokládaných reziduí a emisí

1. Str. 59: „Je logické, že realizací záměru dojde v místě navrhované stavby k navýšení imisní zátěže okolního ovzduší. **Zároveň však bude odvedením tranzitní bude sníženo zatížení ovzduší v obytné zástavbě Třebíče, kterou prochází silnice I/23 v současné době.** Pohyb vozidel po nové přeložce bude také plynulejší, což rovněž přispěje ke snížení celkové produkce emisí a s tím souvisejících imisních příspěvků“. Dále pak: „Provoz motorových vozidel po navrhované komunikaci nebude způsobovat nadměrné zatěžování obyvatel a **naopak přispěje, jak bylo uvedeno výše, ke zlepšení situace**“.

Zde je opět pominuto, že se přeložka v městské části Borovina dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky. **Přeložka neprochází nezastavěným územím! Není možné řešit zlepšení v jedné části města na úkor jeho obyvatel v jiné městské části!**

2. **Studie koncentrace škodlivin** – str. 18/ 4,3 -na trase, procházející nejhodnotnějšími přírodními celky. **Nejsou vůbec uvedeny referenční body, jako by koncentrace škodlivin v těchto místech nebyla podstatná.** Přitom jde o lesoparky Terovské a Libušino údolí, sloužící stovkám obyvatel Třebíče k rekreačnímu sportování (běh, jízda na kole), procházkám s dětmi, k rekreaci. Obě údolí jsou úzká se strmými stráněmi, bez výrazného odvětrávání, takže zplodiny se v nich budou hromadit, koncentrovat, v údolích se totiž plně projevuje inverzní charakter mrazových kotlin. V

příloze studie č. 1 až 8 je na mapkách znázorněno, které druhy částic PM10, PM2,5, NO2, CO, benzen, benzo(a)pyren se budou šířit do obou údolí. **Z mapek plyne, že i ve větší vzdálenosti od silnice bude koncentrace škodlivin značná.**

3. Str. 67: „*Hlavním zdrojem hluku v dotčeném území bude provoz vozidel po nové přeložce I/23. Tento hluk bude trvalý a bude více či méně zasahovat celou trasu přeložky a její okolí, a tedy i případně obyvatelstvo v blízkém okolí. Pro doložení posouzení možného vlivu hlukové zátěže v předmětné lokalitě v době výstavby a v době provozu navrhované stavby byla zpracována Hluková studie č. 201801-03 (Akustika Bartek s. r. o., Tomáš Bartek, 01/2018). Dle umístění záměru byly v Hlukové studii vymezeny všechny nejbližší objekty k bydlení, škola (RKB č. 16) a poliklinika (RKB č. 17), u kterých byly vyměřeny referenční kontrolní body (dále jen RKB)“.*
- 3.1. Jak z hlukové studie vyplývá, pro dodržení hygienických limitů ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro chráněný venkovní prostor staveb pro hluk z dopravy záměru je nutné instalovat protihlukové stěny. **Protihlukové stěny výrazně negativním způsobem ovlivní charakter lokality, ve které budou vybudovány.**
- 3.2. Podle výpočtů by hluk neměl přesáhnout denní normu 60 dB. **Navýšení hluku v přírodě Terovského a Libušina údolí ovšem bude enormní.** Dnes je zde klid, lidé sem chodí na procházky, poslouchají zpěv ptáků... **Tato klidná rekreační oblast bude hlukem a zplodinami zcela devastována!**
- 3.3. **Hluková studie zcela pomíjí revitalizovaný areál BOPO, bezprostředně sousedící s ulicí Koželužská. Zpracovatelé hlukové studie patrně vůbec nezaregistrovali** (s výjimkou RKB č.11), že od roku 2004 došlo v tomto areálu k výrazným změnám, k revitalizaci celého rozsáhlého území. Z areálu továrny se stává nová městská čtvrť s ulicemi, parkovými úpravami, venkovními sportovními a dětskými hřišti, funguje zde Dům dětí a mládeže, technologický park Alternátor, již probíhá, resp. se plánuje výstavba desítek bytů.
- 3.4. **Stejně tak je v hlukové studii zcela pominuta lokalita na ulici Vltavínská** (za poliklinikou), v bezprostřední blízkosti plánované přeložky, kde Město Třebíč již v roce 2018 zahájí výstavbu dopravní a technické infrastruktury za účelem výstavby 39 nových rodinných domů.
- 3.5. **Hluková studie není vůbec zpracována pro část záměru na ulici Spojovací.** V blízkosti této části přeložky jsou stovky bytů na ulicích Čeloudova a Hartmannova.
- 3.6. **Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vypracování nové hlukové studie, která bude zahrnovat všechny dotčené a opomínuté lokality.**

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

1. Str. 81: „*Ačkoliv bude posuzovaný záměr procházet v okrajové části města Třebíč, **nebude zasaženo hustě zalidněné území.** Výjimkou je část území v km cca 1,3 až 1,8, kdy trasa prochází v prostoru mezi zástavbou ulic Spojenců, Revoluční, Seifertova, Vrchlického, Hájenky. Za území nadmíru zatěžovaná vlivy z dopravy je nutné považovat prostor kolem stávající silnice I/23 procházející centrem Třebíče, t.j. zástavbu v intravilánu Třebíče kolem stávajících silnic I/23 a II/360“.*
- 1.1. Záměr pouze přesouvá problémy z centrální části Třebíče do části zdánlivě okrajové, tedy do městské části Borovina, **kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky.**

- 1.2. Studie konstatuje, že nebude zasaženo silnicí hustě zalidněné území, kromě ulic Spojenců, Revoluční, Vrchlického, Hájenky. **Jak je již výše uvedeno, studie zcela ignoruje revitalizaci areálu bývalé továrny BOPO a plán na její postupné husté osídlení.** Těž ve výčtu dotčených ulic chybí ulice Bartušková, nově budovaná lokalita rodinných domů na ulici Vltavínská a ulice Čeloudova a Hartmannova.
- 1.3. Také je malá pozornost věnována výstavbě extrémně vysokého tunelu v městské části Borovina, jehož budování by představovalo pro občany dlouhodobě značnou zátěž, rozdělilo by území (zrušení propojení východní části Boroviny ulicí Říповskou a Spojenců na ulici Koželužskou) a silně poškodilo životní prostředí obyvatel. **Borovinou již jedna velmi frekventovaná silnice prochází, proto jsou občané této čtvrti zásadně proti vzniku další podobné silnice.**
2. Str. 81: *„Přímo zájmové území není územím se starou zátěží. Podle Systému evidence starých ekologických zátěží, který byl zřízen a je spravován a aktualizován MŽP, nejsou v místě realizace stavby staré zátěže evidovány“.*
- Není pravdou, že se záměr nedotýká území se starou ekologickou zátěží! Tato část oznámení je v příkrém rozporu s jinou částí oznámení - viz jeho str. 40. Podrobný rozbor situace týkající se skládky „BOPO – Říповská zmola“ jsme již dříve uvedli ve vyjádření k části B.1.6. oznámení, v bodě 3.**
3. Nelze souhlasit s odsunutím dendrologických průzkumů do další fáze projektové přípravy (str. 93), **základní průzkumy musí být uvedeny a posouzeny již v tomto oznámení.**
4. Není nijak posouzeno ovlivnění povrchových vod v území Stařečského potoka a potoka v Terovském údolí a to vzhledem k množství a kvalitě dešťových vod odváděných z tělesa komunikace. **I v tomto případě se problém nesprávně odkládá do dalšího stupně přípravy stavby.**
5. Na straně 96 záměru se uvádí: *„V novém územním plánu města z 90. let byla zakotvena funkce městské zeleně jako spojený systém, který vychází z osy řeky Jihlavy. Jižní zelený horizont probíhá podél železnice od mostu přes Libušino údolí po Janáčkovo stromořadí a je posílen zelení Tyršových sadů, starého hřbitova a okolních parkově upravených ploch, Máchových sadů a areálu nemocnice. Dalším důležitým prvkem systému zeleně je komplex Libušina údolí, nesoucí na svém vrcholu Tyršovy sady, sahající až k centru města. Územní plán ucelený systém zeleně závazně zakotvil v podobě územního systému ekologické stability (ÚSES), tvořeného biokoridory, biocentry a interakčními prvky. Tím byly pro budoucnost definovány plochy stávající zeleně, nepostradatelné pro zachování funkčnosti celého systému, i plochy rozvojové, kde je potřeba chybějící články postupně dotvořit“.* S tím musíme jednoznačně souhlasit, stejně jako s následující formulací na té samé straně: *„Jako riziko, ohrožující schválený systém městské zeleně, lze zařadit trasu obchvatu – přeložky silnice I/23 od polikliniky Vltavínská do prostoru Janova Mlýna v Libušině údolí, která naruší některé prvky lokálního ÚSES (lokální biokoridor v Terovském údolí a v údolí Stařečského potoka).“*

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Str.99: *„Významným údajem je, že po uvedení nové trasy silnice I/23 se emisní i imisní situace v zástavbě Třebíče podél stávajícího vedení trasy I/23 oproti současnému stavu výrazně zlepší.“*

Trasa obchvatu v I. etapě doplní II. etapu (která byla upřednostněna z časového hlediska) a celkový provoz v I. a II. etapě zabezpečí významné snížení dopravní zátěže a s tím související i hlukové a emisní zátěže na stávající I/23 a související zástavby“. Dále pak je uveden průběžný závěr: „Z hlediska doby realizace záměru a jeho provozu, se současným respektováním výše uvedených doporučení lze záměr po realizaci „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ akceptovat“.

S uvedeným průběžným závěrem není možné souhlasit. Záměr pouze přesouvá problémy z centrální části Třebíče do části zdánlivě okrajové, tedy do městské části Borovina, kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky.

2. Na straně 108 oznámení jsou uvedeny průběžné závěry z hlukové studie: *„Z výsledků hlukové studie vyplývá, že realizací záměru „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ nebude docházet k překračování platných hygienických limitů při dodržení navržených protihlukových opatření a stavbu tak lze z hlediska hluku v území realizovat „ a dále pak „Výstavbou přeložky silnice I/23 v celém rozsahu jihozápadního, jižního a jihovýchodní části obchvatu Třebíče dojde ke zlepšení akustických poměrů v okolí stávajícího průtahu silnice I/23 městem Třebíč.“*

S uvedeným průběžnými závěry není možné souhlasit. Záměr pouze přesouvá problémy z centrální části Třebíče do části zdánlivě okrajové, tedy do městské části Borovina, kde se ale dotkne díky charakteru zástavby stejného nebo většího počtu obyvatel bydlících v bezprostředním okolí zvažované přeložky.

3. Str. 111: *„Dalším poměrně významným vlivem na půdu může být zvýšení rizika eroze půdy v důsledku obnažení povrchu půdy při stavbě - např. při skrývce ornice před zahájením stavby, na svazích zářezů a násypů tělesa komunikace apod. Zvýšením rizika eroze může docházet i k druhotným důsledkům - splachům erodované půdy do blízkých vodotečí a ovlivnění kvality jejich vod a případně i následně vodních ekosystémů, popř. zanášení těchto toků“.*

Jak Terovské údolí, tak Libušino údolí jsou velmi příkrá, stráně jsou skalnaté, vrstva půdy je velmi slabá, k sesuvům při budování zářezů do strání může samozřejmě dojít. **Je proto nutné provést podrobný geologický a hydrologický průzkum, aby se zjistilo, jak vysoké je nebezpečí sesuvů půdy a zda stavba nenaruší podzemní i povrchové vody v této oblasti.**

4. Na straně 114 oznámení je uvedeno: *„Lesní porosty zejména v oblastí Terovského údolí a Stařečského potoka mohou být ovlivněny emisemi z dopravy po přeložce, vzhledem k rozptylovým podmínkám. Jak je uvedeno výše, navrženy budou výsadby zeleně, která bude náhradou za odkácenou zeleň a začlení trasu do území. Dalším nevyhnutelným vlivem na vegetaci (i doprovodnou faunu) zájmového území je zásah do lesních porostů ve svahu nad Koželužskou ulicí v prostoru křižovatky č. 3. Zde dojde k vykácení části porostu lesoparku“.*

Studie správně konstatuje, že lesní porosty budou trvale ovlivněny emisemi. To může znamenat značné oslabení stromů, a v období déle trvajícího sucha i jejich hromadné odumírání. **Důsledkem může být úplný zánik významné rekreační zóny v blízkém okolí města.**

5. Str. 115: *„V případě stavby přeložky silnice I/23 je možné říci, že nejvýznamnější ovlivnění krajiny a stávajícího krajinného rázu lze očekávat v místech, kde přeložka prochází územím s hodnotným a dochovaným krajinným rázem - což je v oblastí údolí Stařečského potoka a Terovského údolí. Vzhledem k tomu, že tato oblast má charakter polopřírodní člověkem pozměněné lokality, bude čistě technická stavba přeložky silnice I/23 (jak vlastní těleso komunikace, tak zejména mostní objekty) představovat výrazný kontrast ke stávajícímu charakteru lokality v dotčeném krajinném prostoru“.*

S výše uvedeným není možné jinak než souhlasit. **Ovšem nelze souhlasit s tím, že se nějakými následnými opatřeními podaří stavbu „harmonicky začlenit do krajiny“.** Zásah do této lokality bude tak významný, že ji navždy výrazně změní.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

Na straně 122 oznámení je uvedeno: „Záměr je oznamován v jedné variantě navrhovaného jihozápadního obchvatu, která je výsledkem prověření v rámci technického řešení záměru v Technické studii „I/23 Třebíč, jihozápadní obchvat“ (HaskoningDHV Czech Republik, spol. s r. o., v 07/2016), která je podkladem pro posuzované území. **V průběhu přípravy stavby byla věnována variantám možného řešení stavby významná pozornost,** prověřena byla při přípravě ZÚR Vysočina a ÚP sídelního útvaru Třebíč významná pozornost a posouzení možného konečného řešení vedení trasy v území“.

Zásadně nesouhlasíme s tím, že v průběhu přípravy stavby byla variantám možného řešení stavby věnována významná pozornost. V podstatě byly řešeny pouze různé varianty endogenní trasy obchvatu, **exogenní variantě byla naopak věnována pozornost minimální.** Podrobně jsou naše názory popsány v odstavci 4. oddílu B.I.5. našeho vyjádření.

Závěr

Z výše uvedeného plyne, že oznámení „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ je zpracováno nedostatečně, důležité aspekty životního prostředí nejsou posouzeny, ale jsou odsouvány do „dalších fází“ přípravy stavby, není tudíž dodržena dikce § 5 zákona.

Jsme přesvědčeni, že se jedná o natolik významný zásah do krajiny a prostředí města Třebíče, že je nutné zahájit řádné posouzení vlivů záměru podle § 8 zákona, zpracovat dokumentaci podle Přílohy č. 4 zákona, včetně všech úkonů, které zpracování a další posuzování dokumentace podle zákona vyžaduje.

Požadujeme, aby Krajský úřad Kraje Vysočina vydal odůvodněný závěr dle odst. (5) § 7 zákona a navrhl v něm v souladu s odst. (8) § 7 zákona zpracování variant řešení záměru, lišících se především umístěním, vycházejících např. z tzv. exogenní varianty vyhledávací studie „Aktualizace studie tahu silnice I/23“, zpracované firmou Viapont v roce 2004, tedy variant vedoucích mimo zastavěné území městské části Borovina, mimo ulici Koželužskou, nezasahujících do Terovského údolí, rekreačního a rozvojového území kolem ulice Vltavínské a oblasti nákupních center v okolí ulice Spojovací, protože je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné.

Milan Dočekal,
předseda výkonného výboru spolku Obchvat Třebíče, z.s.
IČO: 06761381
Nová 985/32, Podklášteří, 674 01 Třebíč

Příloha:

Podporující podpisová listina s podpisy osob podporujících Obchvat Třebíče, z.s. (27 očíslovaných listů)