

12



KUJIP01EF8I8

KRAJ VYSOČINA DORUČENO OSOBNĚ		35
Došlo dne: 13 -03- 2018	Počet listů	11
Č.J.: <i>obv. 40090/dok</i>	Počet příloh	1

Krajský úřad Kraje Vysočina
odbor životního prostředí a zemědělství
Žižkova 57
587 33 Jihlava

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 pomínuta 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 sila (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

119

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 úrovnových světelně řízených křižovatek a se dvěma úrovnovými 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 poškozuje 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 Třebíč. **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 vybudovalo.
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 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** – bliže 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 „**Variantní 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. Jihoovýchodní 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 jihoovýchodní 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.I.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 zásadnějšímu, 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.I.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 těsníciemi 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 kompaktořady 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 opominuté 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 nadměru 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.** Též 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.I.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 spojitý systém, který vychází z osy řeky Jihlavy. Jižní zelený horizont probíhá podél železnice od mostu přes Libušino údolí po Janáčkovu 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 Třebiče 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 uvedenými 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 skrývcí 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 oblasti 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 trvajících 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 oblasti 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 významný 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)