

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Liberec
Zeyerova 1310/2
460 55 Liberec

V Praze
dne 6. října 2023

Věc: Doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ (dále jen „Stavba“), a to na základě požadavku ŘSD ČR pro doplnění na základě výzvy Krajského úřadu Liberec, Odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen „KÚLK“) a dále výzvy Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří (dále jen „Agentura“)

Z pozice hlavního řešitele díla „I/9 Nový Bor ⇔ Dolní Libchava – dopravně-inženýrské posouzení“ (dále jen „Posouzení“) [1], které bylo zpracováno na základě smlouvy s ŘSD ČR č. 09EU-005185 ze dne 21. listopadu 2022, jsem byl požádán ŘSD ČR ke zpracování reakce na výzvu KÚLK ze dne 14.6.2023 a dále výzvu Agentury ze dne 3. srpna 2023, ve kterých je požadováno upřesnění, resp. doplnění dalších informací či podkladů k předmětné Stavbě.

Fakticky uvedená výzva obsahuje syntézu jednotlivých podnětů, které jsou evidovány ze strany žadatele (ŘSD ČR) v rámci předmětného řízení. Primárně z tohoto důvodu je níže uvedená reakce směřována nejen k výzvě Agentury, ale také k námitkám či připomínkám účastníků řízení dle § 27 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, resp. i k jednotlivým občanským sdružením, která se k danému záměru již dříve písemnou formou vyjádřila.

K jednotlivým Vámi uvedeným podnětům se budu vyjadřovat postupně. **Avšak obecně lze konstatovat, že charakter níže uvedené reakce vyplývá ze syntézy zjištěných závěrů v rámci zpracovaného Posouzení, které je založeno výhradně na matematických vztazích (dopravním modelu [3]) a následné aplikaci postupů definovaných veřejnou odborností uznávaných technických předpisech [7] [17] [20] či SW [2] [4] [16], resp. v certifikovaných metodikách [18] [19] [22] Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“).**

Současně povaha Posouzení je primárně z oblasti dopravního inženýrství, které predikuje vyplývající dopady z realizace výše uvedené Stavby v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tudíž předmětné Posouzení ze svého podstaty nemůže, resp. nenahrazuje komplexní environmentální hodnocení tohoto stavebního záměru, ale formou zjištěné změny přepravních vztahů stanovuje vliv automobilové dopravy na životní prostředí v rámci ovlivněného území. Konkrétně jsou sledovány hodnoty akustického tlaku a polutantů CO, NO_x, HC a SO₂.

1. Oblast Dopravní zátěž:

1.1. „Posoudit přínos konkrétní stavby přeložky silnice I/9 v lokálním měřítku, tj. ve změnách dopravních intenzit tak, jak jsou definována klíčová místa (profily IN-OUT) v posouzení ČVUT (Kocián, 2023)“, mj. i z požadavku pana JUDr. Petra Svobody, Ph.D., zastupujícího spol. STUŽ (viz. podání ze dne 13.5.2023):

Z povahy zadání Posouzení, stanovení vlivu Stavby na oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, bylo nezbytné provést komplexní analýzu chování dopravního proudu v ovlivněném místě silniční sítě. Předmětná problematika byla s výhodou řešena pomocí dopravně-plánovacího SW PTV-VISION® vyvinutého společností PTV Karlsruhe [7]. Konkrétně byl použit nástroj pro modelování dopravní poptávky VISEM® 8.10 [4] a VISUM® 2022 [2] pro zatěžování komunikační sítě. Tento dopravní model se skládá z modelu dopravní poptávky, který představují matice přepravních vztahů pro jednotlivé druhy dopravy, a z modelu přepravní nabídky, jenž obsahuje parametrizovanou komunikační síť. Vzhledem ke skutečnosti, že dopravní proud je svým chováním v rámci silniční sítě velmi podobný chování tekutině ve spojitě nádobě (pohybuje se cestou nejmenšího odporu), je nezbytné při modelování výhledových stavů v oblasti dopravní nabídky zohlednit i plánovanou výstavbu okolní silniční sítě. Posouzení tak obsahuje syntézu informací ze ZÚR dotčených krajů [9] [10] [11], harmonogramu výstavby silniční a dálniční sítě ČR [12], návrhu kategorizace silniční sítě ŘSD [13] a podkladů od objednatele [35] [36] [37]. Např. rozsah zohledněných staveb v rámci jednotlivých modelovaných období (rok 2038 a 2050) definuje *Tabulka 1* [1]. Komplexnost, resp. úroveň podrobnosti, předmětné úlohy lze názorně doložit např. pomocí specifikace dopravní poptávky. Sledované území bylo celkově rozděleno do 872 dopravních zón, v rámci kterých byly analyzovány matice přepravních vztahů nejen pro vnitrostátní dopravu, ale také i pro přeshraniční vazbu dopravu (vnější a tranzitní vztahy) [5]. Konkrétně při zpracování Posouzení byla z výchozího modelu ČR [3] vybrána část sítě, a to v rozsahu tří ovlivněných krajů (Středočeský, Ústecký a Liberecký kraj). **Z výše uvedeného je zřejmé, že takto významná silniční liniová dopravní Stavba fakticky ovlivňuje změnu chování účastníků silničního provozu v oblasti přepravy ve značně rozsáhlém území. Z tohoto důvodu nelze touto Stavbou generované dopady v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vyčíslit pouze v samotném místě předmětné Stavby (jak je požadováno), resp. takto realizované vyčíslení by nedosahovalo adekvátní vypovídající hodnoty, ale bylo by značně zavádějící. Naopak v zájmu získání objektivních (skutečných) závěrů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je nezbytné posuzovat vlivy Stavby v širším (ovlivněném) území.**

1.2. „Výsledky směrového dopravního průzkumu opatřit bližším komentářem z hlediska dopravní zátěže, která je přímo vyvolaná tranzitem po I/9.“

Úvodem je nezbytné zdůraznit, že nejen pro potřebu dosažení požadované vysoké vypovídající hodnoty realizovaného směrového dopravního průzkumu, který byl zpracován dle TP 189 [28], ale primárně pro případ možného přezkoumání naměřených hodnot dopravního zatížení byl proveden sběr dat ČVUT v Praze Fakultou dopravní Mobilní laboratoří pro dopravní analýzy (dále jen „Mobilní laboratoř“) formou záznamu pořízeným digitálním záznamovým zařízením (kamerou). Takto pořízené videozáznamy jsou po dohodě se zhotovitelem Posouzení připraveny v místě sídla certifikované Mobilní laboratoře k nahlédnutí.

Ve sledovaném území bylo na základě vědomostní báze zástupců Mobilní laboratoře definováno devět měřících stanovišť (viz *Obrázek 20*, resp. *Tabulka 6*) [1]. Poloha sčítacích míst byla primárně specifikována v návaznosti na rozsah a charakter stávající silniční sítě, u které lze důvodně předpokládat ovlivnění změny přepravních vztahů při zprovoznění posuzované Stavby. Pouze z formálních důvodů je vhodné upřesnit chybné pojmenování u jednotlivých sčítaných profilů uvedených v *Tabulka 6*. Konkrétně u profilu 08 a 09 došlo ke vzájemné záměně názvů „Označení PK“ (místa provedení měření). Pro metodicky správnou interpretaci zjištěné výsledné matice přepravních vztahů (podkapitola 4.3 [1]) je stěžejní náležitě objasnit použitou koncepci označení směru průjezdu sledovanými profily. **Směr jízdy evidovaných vozidel je popsán zkratkou „IN“ a „OUT“, kde IN obecně představuje vozidla směřující ze sledovaného území do města Česká Lípa, a naopak OUT označuje vozidla pohybující se směrem od tohoto města. Při zohlednění této koncepce značení směrovosti pohybu zaznamenaných vozidel vyplývá ze souhrnné *Tabulky 10* a *Tabulky 11* [1], že dopravní vazba vyvolaná tranzitem po silnici I/9 (profily 01 ⇔ 05) obecně reprezentuje druhý nejvýznamnější přepravní vztah v rámci sledovaného území, a to jak v kategorii všech vozidel, tak i u skupiny pomalých vozidel. Dopravně nejvýznamnější vazba v obou těchto kategoriích byla zjištěna mezi sledovanými profily 05 a 06, tedy severozápadně od města Nový Bor v trase silnic I/9 a I/13. Tyto profily jsou relativně vzájemně blízce situovány. V důsledku jejich vzájemné polohy nelze na základě takto realizovaného dopravního průzkumu oddělit místní (lokální) a tranzitní dopravu. Oproti tomu vzdálenost měřených profilů 01 a 05 je řádově vyšší a primárně proto, je možno zjištěné dopravní vazbě přikládat významně vyšší vypovídající hodnotu v rámci tranzitních přepravních vztahů. **Fakticky lze konstatovat, že zjištěná vazba ve stávající trase silnice I/9 přenáší v rámci sledovaného území nejvýznamnější objem dálkové tranzitní (zbytné) dopravy v okrese Česká Lípa.****

1.3. „V rámci dopravní studie detailněji zhodnotit situaci v intravilánu města Česká Lípa se zohledněním tvrzení uvedených ve vyjádření města Česká Lípa (MUCL/55001/2023), zejména ve smyslu výhledového odlehčení po vybudování přeložky silnice I/9 a zůstatkové dopravy (dopravní a hluková zátěž – včetně překračování limitů) a opačného tvrzení spolku Sdružení Svobodná Ves (bod 3. vyjádření) a spolku Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (bod 3. vyjádření). Ve studii není řešeno, zda lze využít dopravně-technická opatření na kritických místech v České Lípě při stávající silnici I/9 a s jakým efektem (pro stav v nulové variantě i ve variantě s přeložkou, kdy je očekávaný stav stále na 11,5 a místy až 17,5 tis. voz/24 hod.).“

Koncepce realizovaného dopravního průzkumu byla primárně zaměřena na analýzu přepravních vztahů v rámci sledovaného silničního tahu I/9, a nikoliv na detailní rozbor dopravních vazeb v místě města Česká Lípa. Avšak přesto je možné ze zjištěných závěrů vyvodit obecné vyplývající trendy v oblasti změny přepravních vztahů na území tohoto města, které lze predikovat s odpovídající vypovídající hodnotou. **Ze závěrů realizovaného směrového průzkumu vyplývá, že katastrálním územím města Česká Lípa, ale i ve zbývajícím sledovaném úseku silnice I/9 je přenášen nejvýznamnější objem dálkové tranzitní (zbytné) dopravy, který byl zjištěn v okrese Česká Lípa. Návrhová kategorie (šířkové uspořádání), dopravní význam a současné i dopravní zatížení této silnice I. třídy aktuálně (nulová varianta) fakticky neumožňuje jak legislativně (dle zákona č. 13/1997 Sb. [31]), tak ale i technicky realizovat celospolečensky žádoucí dopravně-inženýrská opatření, která by efektivně snížila negativní dopad nejen v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale také i v emisní a hlukové zátěži na místní obyvatelstvo. Podporu předmětného argumentu lze podložit reálnými zkušenostmi, které jsou v daném místě evidovány při realizaci stavebních prací na tomto dopravně významně zatíženém silničním tahu. Fakticky vždy takto vzniklá dopravní omezení mají za důsledek lokální kolaps dopravy, který je doprovázen významným časovým zdržením. Humanizace stávajícího silničního průtahu I/9, a to nejen na území města Česká Lípa, není aktuálně (nulová varianta) dle odborného názoru zhotovitele Posouzení reálná. Tento celospolečensky žádoucí proces je možno efektivně zahájit až po úspěšném vyvedení zbytné dopravy mimo stávající vedení této silnice I/9, kdy jednotlivým účastníkům silničního provozu bude umožněna alternativní přeprava místem bezpečně a kapacitní pozemní komunikace. Převedení tohoto nežádoucího druhu dopravního proudu je z pohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nutné realizovat na takovou pozemní**

komunikaci, která bude dosahovat celospolečensky požadované výše pasivní bezpečnosti a odpovídající kapacity [38]. Zde je vhodné poznamenat, že tyto výše uvedené požadavky posuzovaná Stavba splňuje (aktivní varianta).

Následně po zprovoznění Stavby, která bude umožňovat uspokojení dopravní poptávky po bezpečné a plynulé tranzitní přepravě je zároveň celospolečensky žádoucí přistoupit k realizaci dopravně-technických opatření v místě stávající trasy silnice I/9. Charakter těchto humanizačních opatření má být obecně zklidňující povahy, tedy takový, který bude efektivně eliminovat výskyt zbytné, resp. individuální automobilové dopravy a naopak cíleně preferovat veřejnou hromadnou dopravu (dále jen „VHD“) a cyklistickou dopravu ([23] [24] [26] [27]). **Fakticky se může jednat o plošné snížení nejvyšší dovolené rychlosti, zúžení jízdních pruhů, realizace vyhrazených pruhů pro VHD a cyklisty, případně až i zpoplatnění průjezdu.** Konkrétní typ opatření je zpravidla závislý na politickém rozhodnutí, avšak z pohledu zhotovitele Posouzení lze doporučit primárně neodkladnou realizaci.

Realizace těchto navazujících opatření po zprovoznění Stavby může významně navýšit předpokládaný celospolečenský přínos tohoto stavebního záměru, než je predikováno v rámci předloženého Posouzení, kdy jakákoliv dodatečně realizovaná humanizační opatření nejsou zohledněna v aktivní variantě. Avšak opětovně je nutné zdůraznit, že v návaznosti na aktuální stupeň motorizace realizace těchto celospolečensky žádoucích opatření není aktuálně na silnici I. třídy legislativně ani technicky aplikovatelná, a to bez uspokojení poptávky po přepravě místem alternativní kapacitní a bezpečné PK. Na základě výše uvedeného je možno obecně konstatovat, že zprovoznění Stavby představuje z pohledu navazující humanizace stávajícího silničního tahu I/9 zásadní počáteční podmínku.

1.4. „Dodat vysvětlující komentář ke všem souvisejícím prezentovaným dopravním modelům výhledové zátěže dopravní sítě v řešeném území pro záměry přeložky I/9 a I/13 (Manušická spojka), přestože používaly shodné metodické postupy a zdroje dat – správní orgán na tyto nejjasnosti a rozdíly upozorňoval již v předchozím správním řízení.“

Prezentované dopravní modely jsou založeny na metodě přiřazení dopravní poptávky k dopravní nabídce. V rámci tohoto procesu byla využita odbornou veřejností uznávaná procedura **Equilibrium assignment** [7], jejíž výpočetní algoritmus je založen na Wardropově prvním principu: „Každý uživatel si vybírá takovou trasu, že změna na jinou trasu by mu přinesla prodloužení cestovní doby.“ Následné ověření kvality kalibrace výchozího modelu, který

odpovídá situaci pro rok 2022, byla provedena pomocí regresní křivky statistikou GEH [8]. **V rámci provedené verifikace bylo zjištěno, že dopravní model dosahuje požadované přesnosti pro zpracování předmětné komplexní úlohy (viz podkapitola 2.3.4 [1]).**

Posouzení celkově obsahuje pět scénářů / stavů. První scénář reprezentuje současný stav. Následně jsou představeny další čtyři scénáře, a to pro dvě časová období (rok 2038 a rok 2050) ve dvou variantách (nulová x aktivní varianta). Obecně vyplývá, že aktivní varianta uvádí dopravní situaci, kdy je přistoupeno k realizaci stavebního záměru. **Konkrétně pro rok 2038 jsou prezentovány závěry, kdy je uvedena do provozu přeložka silnice I/9 v aktuálně nedokončeném úseku Dubice ⇔ Nový Bor.** Na tomto místě je opět vhodné okomentovat zvolený rozsah modelovaného úseku, který je delší oproti záměru Stavby, kdy obsahuje i předcházející stavbu „Silnice I/9, Dubice ⇔ Dolní Libchava“, která ale v době zpracování dopravního modelu nebyla uvedena nejen do provozu, ale také netvořila ucelený alternativní silniční tah ke stávající silnici I/9. **Jak již bylo výše uvedeno, dopravní proud se v rámci silniční sítě pohybuje ve snaze o co nejmenší odpor (časové zdržení), tudíž pokud novostavba účastníkům silničního provozu nenabízí spojitou alternativní trasu, která může být i celkově delší, ale časově úspornější, poptávka po realizaci přepravy v této trase bude obecně minimální, resp. nulová (viz první Wardropův princip [7]).** Předmětnou skutečnost, která vychází ze samotné koncepce aplikovaného metodického přístupu, lze označit za primární důvod zvoleného odlišného rozsahu, než je tomu u dokumentu zaměřeného na hodnocení biologicko-krajinářských kritérií posuzované Stavby [14].

V druhém, časově vzdálenějším, horizontu (rok 2050) je počítáno v rámci aktivní varianty s realizací nejen uceleného tahu přeložky I/9, ale také přeložky silnice I/13 v úseku Děčín ⇔ Manušice. Zjištěné závěry v oblasti změny přepravních vztahů a jimi generovaných celospolečenských benefitů, vyplývají z uspokojení dopravní poptávky na základě dopravní nabídky, nelze odděleně specifikovat pro jednotlivé stavby (přeložky). **Opětovně se jedná o ucelený systém, který generuje benefity formou synergetického efektu z obou staveb.**

Naopak nulová varianta v obou časových obdobích reprezentuje stav, kdy není přistoupeno ke zprovoznění výše uvedených přeložek silnic I. třídy. A právě, následným porovnáním aktivní a nulové varianty v rámci jednotlivých sledovaných období, jsou na základě změn dopravním modelem analyzovaných hodnot parametrů (rychlost a intenzita provozu), objektivně stanoveny předpokládané dopady nejen na výslednou úroveň bezpečnosti (vývoj silniční nehodovosti) a plynulosti (změna časového zdržení) silničního provozu, ale také predikovány odpovídající dopady v oblasti životního prostředí (hluková zátěž a emise polutantů CO, NO_x, HC, SO₂).

Souhrnně lze konstatovat, že na základě zvolené metodiky hodnocení jsou evidovány nejmenší ekonomické dopady v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vždy u AKTIVNÍ varianty. Při použití aktuální cenové základny (v době zpracování Posouzení) v oblasti silniční nehodovosti z roku 2020 a v oblasti plynulosti provozu (náklady na spotřebu času) za rok 2018 je v rámci AKTIVNÍ varianty pro modelovaný rok 2038 evidována každoroční úspora více než 116 mil. Kč. Následně modelované situaci v roce 2050 odpovídá téměř dvojnásobný benefit (197 mil. Kč) pro AKTIVNÍ variantu. Obdobné závěry byly zjištěny i u paralelně sledované kategorie enviromentálních dopadů. Obecně z pohledu místních obyvatel, kteří jsou hlukem a produkcí polutantů CO, NO_x, HC a SO₂ z dopravy negativně ovlivněni, lze modelovanou NULOVOU variantu označit za nevhodnou. Naopak AKTIVNÍ varianta (v roce 2038 zprovoznění plánované přeložky I/9, resp. v roce 2050 uvedení do provozu obou přeložek silnic I/9 a I/13) představuje dopravní situaci, která z pohledu lidského zdraví (nejen místních obyvatel) generuje nejméně přímých negativních externalit z dopravy.

Pouze pro doplnění kontextu je vhodné poukázat na zmiňovaný vliv inflace, a to v oblasti nárůstu výsledné ceny stavebních nákladů. Růst stavební prací je možno porovnat s vývojem ocenění celospolečenských dopadů ze silniční nehodovosti. **Konkrétně odpovídající celospolečenská ztráta z DN s usmrcením pro rok 2020 (36,488 mil. Kč) byla meziročně pro rok 2021 navýšena o 64 % na hodnotu téměř 60 mil. Kč [20]. Tento meziroční nárůst fakticky čtyřnásobně přesahuje průměrnou míru inflaci za rok 2022 (15,1 %) prezentovanou Českým statistickým úřadem [21]. Z tohoto vzájemného porovnání jednoznačně vyplývá, že celospolečenský přínos Stavby se stoupající inflací roste, a nikoliv klesá.**

Výše uvedený markantní meziroční nárůst celospolečenských dopadů v oblasti silniční nehodovosti je jednoznačným argumentem na otázku, zda výstavba nových komunikací, které jsou v souladu se základními principy bezpečnosti provozu (srozumitelné a odpouštějící PK), je celospolečensky prospěšná, resp. žádoucí. **Přestože stávající posuzovaná silniční síť I. tříd (I/9 a I/13) v okrese Česká Lípa v oblasti silniční nehodovosti vykazuje celorepublikově mírně podprůměrné hodnoty [15], nelze marginalizovat ztrátu žádného lidského života.** Současně tuto na první pohled částečně pozitivní skutečnost je nezbytné upřesnit a dát do plného kontextu v rámci evropského společenství. Tedy co skutečně znamená, průměrná hodnota nehodovosti v ČR v rámci evropského kontextu? **Z každoročně prováděného porovnání počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel ve státech EU v roce 2021 vyplynulo, že ČR byla 11. zemí v pořadí s nejhorším výsledkem.** Konkrétně v tomto roce připadalo v ČR na 1 milion obyvatel 50 osob usmrcených při dopravních nehodách. Naopak nejpříznivější situace byla zaznamenána v Norsku (15 usmrcených na milion obyvatel), resp. ve Švédsku (20 usmrcených na milion obyvatel). Celkový evropský průměr byl 45 usmrcených osob při dopravních nehodách

na milion obyvatel EU [15]. **Tudíž je tedy zcela zřejmé, že tuzemská průměrná hodnota nehodovosti v rámci evropského srovnání je celospolečensky nepřijatelná.** Na tuto celospolečensky neakceptovatelnou skutečnost reaguje vládní dokument Národní strategie bezpečnosti provozu 2021–2030 (dále jen „NSBP“) [38]. Mezi jednotlivými dílčími cíli, které mají zajistit plošné zvýšení silniční bezpečnosti, jsou uvedeny i převzaté zkušenosti z vyspělých zemí evropského společenství. **Konkrétně lze v souvislosti s posuzovanou Stavbou primárně zmínit vyvinutí maximální snahy o výstavbu nových bezpečných komunikací, které budou dálničního charakteru, resp. umožní převedení dálkové tranzitní silniční dopravy ze stávajících silničních intravilánových průtahů.** Návrhová kategorie Stavby (2+1), realizace mimoúrovňových křižovatek a vedení trasy extravilánovým územím má jednoznačně všechny předpoklady, aby bylo dosaženo významného snížení vážných nehod v posuzovaném území. **Případnou realizaci Stavby lze fakticky chápat jako aplikaci efektivního a ve vyspělých zemích EU ověřeného opatření, které umožňuje dosažení kontinuálního snižování vážných následků silniční nehodovosti.**

1.5. „Posouzení ČVUT (Kocián, 2023) se mírně rozchází „výchozím stavem 2022“ oproti výsledkům celostátního sčítání dopravy 2020 a nekomentuje dopravní proudy a trendy ve vývoji dopravy za poslední sledované roky (2010–2016–2020) ve výchozím stavu tak, aby bylo zřejmé, které z dopravních tras vykazují pravidelný a závažný nárůst dopravy.“

Předmětná situace je primárně ovlivněna metodikou zpracování takto tematicky zaměřeného posouzení. Úvodem je nezbytné poznamenat, že zjištěné výsledky Celostátního sčítání dopravy (dále jen CSD“) mají z pohledu konkrétního územního celku (např. Česká Lípa) zejména informativní charakter o výši konkrétního dopravního zatížení. **Tato data bývají obecně zejména využita pro dlouhodobé plánování rozvoje území v rámci ČR, a to na základě dlouhodobé znalosti vývojových trendů.** Předmětná skutečnost vyplývá ze způsobu (doba a frekvence sledování) a rozsahu (pouze vybrané PK, nikoliv celá silniční síť) sběru dat v průběhu tohoto průzkumu. Zároveň v rámci CSD realizovaného v roce 2020 došlo k nezanedbatelnému ovlivnění zjištěných přepravních vztahů, a to v důsledku probíhající pandemie COVID-19 [6].

Tedy pro potřebu získání adekvátně vypovídajících vstupních údajů o intenzitách silniční dopravy do dopravního modelu v daném ovlivněném území, je vždy nezbytné realizovat dodatečný lokální dopravní průzkum. Na základě takto dodatečně zjištěných informací o místních přepravních vztazích je následně přistoupeno ke kalibraci předmětného dopravního modelu [8]. **Tudíž je tedy zřejmé, že zmiňovanou odchylku v oblasti dopravního zatížení**

mezi dodatečně provedeným dopravním průzkumem, který je řádně vyhotoven dle definovaných pravidel v TP 189 [28], a výsledky z CSD nelze označit za chybu, ale naopak za zcela standardní situaci vyvolanou aplikovaným metodicky správným přístupem.

Absence detailního komentáře vývojových trendů dopravního zatížení pro období 2010–2016–2020 v Posouzení je zapříčiněna skutečností, že data tohoto charakteru zhotovitel Posouzení nemá k dispozici. **Avšak v případě obecného náhledu je možno využít technický předpis TP 225 [29], který těmito informacemi na úrovni jednotlivých krajů disponuje.** Vývoje trendy jsou globálně prezentovány pomocí růstových koeficientů pro jednotlivé druhy PK a kategorie vozidel. Realita, že použité koeficienty růstu dopravy jsou již historicky vždy vyšší než hodnota 1, je obecně zřejmá, tudíž prognóza vždy počítá s plošným nárůstem dopravního zatížení. **Validita této predikce je fakticky potvrzena skutečností, kdy celkový objem dopravy dlouhodobě a systematicky stoupá.** Dále z těchto dat vyplývá, že na území ČR je růst poptávky po přepravě ze strany účastníků silničního provozu významně dynamičtější, než je tomu v oblasti nabídky. **Jinými slovy výstavba kapacitní a bezpečné silniční sítě v ČR dlouhodobě zaostává za obyvatelstvem vytvářenou poptávkou po přepravě. A právě, realizace předmětné Stavby může alespoň dílčí části napomoci k uspokojení potřeby společnosti po přepravě.**

1.6. Je přitom třeba jednoznačně odlišit dopravní zátěž vyvolanou meziměstskou dojížděnkou za prací nebo do nákupních zón při okraji silnice I/9 v České Lípě.

V této otázce je zhotovitel Posouzení opačného názoru. Z pohledu negativní dopadů (např. silniční nehodovost, akustický tlak, produkce emisí), které jsou vyvolávány silniční motorovou dopravou, je fakticky z pohledu takto ovlivněných jedinců bezpředmětné, jaká je skutečná motivace účastníka silničního provozu k realizaci jeho přepravy. **Naopak zhotovitel Posouzení zastává názor, že zásadní parametr, který předmětnou situaci může pozitivně ovlivnit je dopravní nabídka. Obecně platí, že účastník provozu při volbě trasy preferuje cestu s nejkratší cestovní dobou [7].** V návaznosti na poskytnutí adekvátní silniční sítě (rozsah, bezpečnost, kapacita), lze následně aplikovat na dopravní proud navazující represivní opatření, která mají být primárně směřována ve prospěch celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti silničního provozu a preference VHD a cyklistické dopravy, a to na úkor individuální automobilové dopravy (dále jen „IAD“) [23] [24] [26] [27]. **A právě vztahy mezi dopravní nabídkou a poptávkou jsou detailně analyzovány v rámci zpracovaného dopravního modelu, jehož závěry jsou formulovány prostřednictvím zátěžových diagramů a numerických výpočtů.**

1.7. „Vyjádřit se k problematice dopravní indukce – zda lze očekávané změny v dopravní situaci považovat za dopravní indukci (navýšení dopravy díky novým komunikacím) – rovněž námitka pod bodem 6. b) a c) spolku Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu.“

Tento dopravní termín přímo souvisí s výstavou nových pozemních komunikací, kdy následkem zvýšené mobility a snadnější dostupnosti jednotlivých oblastí může být vyvolána větší poptávka po dopravních službách, což může mj. vést k celkovému nárůstu objemu dopravy na těchto nových komunikacích a v okolních oblastech. Primárně z tohoto důvodu je celospolečensky žádoucí, aby v místě odkud je zbytná doprava novou dopravní stavbou vyvedena byly realizovány různorodá sanační opatření, která budou ve prospěch celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti silniční provozu a preference VHD a cyklistické dopravy, a to na úkor individuální automobilové dopravy (dále jen „IAD“) [23] [24] [26] [27]. **Pokud je k předmětné skutečnosti takto přistoupeno, doprava je v daném místě metodicky správně regulována, lze ve výstavbě nových kapacitních a bezpečných komunikací z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu spatřovat výhradně pozitiva.** Fakticky je tak docíleno, že přeprava je prováděna na tzv. odpouštějících, resp. bezpečných komunikacích, které mají min. negativní vliv na životní prostředí (vyšší plynulost provozu = vozidla vypouštějí méně emisí [16] [17]). **Naopak správci PK je tak umožněno aplikovat regulativa v místech, kde je tranzitní přeprava nežádoucí (souvisle zastavěné území).**

Z opačného pohledu lze na dopravní indukci i částečně nahlížet jako na indikátor ekonomické vyspělosti dané společnosti. Je vhodné zmínit, že mezinárodní socio-ekonomické studie zmiňují vliv stoupajícího stupně motorizace na růst HDP, tedy výkonost ekonomiky daného společenství. **Tyto studie zároveň poukazují na souvislost rostoucí nabídky po přepravě (výstavba primární dopravní infrastruktury) a růst ekonomiky.** Národním příkladem může být sousední stát Polská republika, kde v rámci posledního dekády byly investovány nemalé finanční prostředky na rozvoj infrastruktury, což mělo mj. pozitivní vliv na pokles silniční nehodovosti, ale také na vytvoření adekvátních podmínek pro rozvoj místní ekonomiky. **Z výše uvedeného vyplývá, že výstavba nových kapacitních a bezpečných komunikací, mezi které lze zařadit posuzovanou Stavbu, dává společnosti možnost dosáhnout obecně vyššího ekonomického růstu. Avšak tento proces musí zahrnovat metodicky správnou aplikaci regulativ v místech souvisle zastavěného území, která napomáhají preferovat VHD a další druhy nemotorové dopravy.**

1.8. „Objasnit rozpory v předložených podkladech k žádosti, jak jsou popsány ve vyjádření spolku Sdružení Svobodná Ves (zejména pod bodem 2.).“

Doplňující argumenty upřesňující zhotovitelem zvolený metodický postup při zpracování předmětného Posouzení byly již specifikovány v rámci výše uvedených reakcí, a to zejména (1.1) a (1.4). Přesto je žádoucí opakovaně poukázat na odlišnost koncepce hodnocení předmětné Stavby v oblasti biologicko-krajinářských kritérií a dopravně-inženýrského charakteru. **Například je zřejmé, že případná negativa plynoucí z nově vzniklého záboru půdy v důsledku realizace Stavby mají výhradně lokální charakter. Naopak absence zajištění adekvátní poptávky po přepravě (výstavba kapacitních a bezpečných komunikací) primárně ovlivňuje nejen samotné místo výstavby, ale také okolní silniční síť, resp. obyvatelstvo.** Rozsah ovlivnění je zejména závislý na hustotě a charakteru silniční sítě a hustotě osídlení v řešeném území. **Konkrétně realizace Stavby generuje změnu přepravních vztahů v rámci výchozího stavu (rok 2022) na silniční síti o celkové délce více než 460 km.** Dokonce ve vzdáleném časovém horizontu (rok 2055) je predikováno ovlivnění silniční sítě téměř dvojnásobné délky (přibližně 800 km). **Takto významná silniční liniová dopravní Stavba fakticky ovlivňuje změnu chování účastníků silničního provozu v oblasti přepravy ve značně rozsáhlém území, čemuž následně analogicky odpovídají zjištěné souhrnné závěry pro takto ovlivněnou infrastrukturu.**

2. Doložit neexistenci jiného uspokojivého řešení...

2.1. „...obchvatu města Česká Lípa a řešení neuspokojivého stavu silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor, tj. zkapacitnění či stavebně-technické úpravy (rovněž námitka pod bodem 7 spolku Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu).“

Dílčí argumenty uvádějící absenci možnosti zkapacitnění stávajícího silničního tahu I/9 byly již specifikovány v rámci reakce (1.3), přesto je žádoucí doplnit další dopravně-inženýrské souvislosti. **Nejenom charakter okolního území (blízkost zastávky, autobusové zastávky, prostorové vedení trasy), ale současně i četnost jednotlivých úrovnových napojení fakticky neumožňují, při zachování technicky vyžadované úrovně kvality dopravy pro silnici I. třídy [25], realizaci přestavby na novou kapacitní a bezpečnou komunikaci.** Současně případná realizace stavebních prací by musela být prováděna formou střídavého uzavření jednotlivých jízdních směrů (tzv. kyvadlový provoz). **Tento dopravní režim je obecně doprovázen souvisejícími negativy, a to v oblasti nejen výrazného časové zdržení, ale zejména v nárůstu silniční nehodovosti, kdy se v navazujících úsecích účastníci**

provozu pokoušejí značně riskantní jízdou snížit vzniklou časovou ztrátu. Dále je vhodné zmínit i zásadní omezení průjezdu složek IZS, jejichž délka cestovní doby v určitých situacích významně ovlivňuje zdraví osob (Zdravotnická záchranná služba), resp. případných škod na majetku (Hasiči).

2.2. „Správní orgán má povinnost ve své správní úvaze posoudit variantu, která by představovala menší zásah do zvláště chráněných druhů. Žadatel však skutečnost, že žádná taková varianta neexistuje, ve správním řízení dosud nedoložil (např. „předchozími studiemi, které podrobně prověřily průchodnost území“, jak uvádí v textu žádosti). Nedoložil ji ani v předchozím řízení vedeném ve stejné věci, kde správní orgán shledal tuto otázku nevyřešenou (viz pravomocné rozhodnutí o neudělení výjimky č. j. SR/1829/UL/2017-53).“

Z obecného pohledu, kdy předmětná Stavba fakticky reprezentuje prostřední úsek mezi již zprovozněnou, resp. aktuálně připravovanou realizací přeložky silničního tahu I/9 (Dubice ↔ Dolní Libchava), **nelze v zásadní změně vedení tohoto silničního tahu spatřovat celospolečensky vhodné rozhodnutí.** Naopak dílčí úpravy (např. změny poloměrů směrových a výškových oblouků, protihluková opatření) je možno na základě důvodných požadavků zohlednit.

Nastalou situaci lze obrazně přirovnat k již dokončené dálnici D8, kdy obdobně poslední chybějící úsek D8 05 Lovosice – Řehlovice se shodně nacházel téměř v polovině dálničního tahu. Kompletní zprovoznění této strategické dálniční stavby mělo za následek významný pokles dopravního a emisního zatížení na náhradní (objízdné) silniční síti, kterou tvořily silnice I/30, I/8, resp. I/63. Následné vymístění tranzitní dopravy z těchto silnic I. třídy na dálniční komunikaci bylo výhradně pozitivně vnímáno nejen obyvateli měst Lovosice a Ústí nad Labem, ale také samotnými řidiči, kteří byli nuceni absolvovat výrazné časové zdržení při průjezdu tímto úsekem.

Obdobnou pozitivní reakci je možno predikovat i pro okolí stávajícího silničního tahu I/9. V rámci již výše formulované reakci (1.4) byly zopakovány jednotlivé benefity vyplývající z realizace předmětné Stavby. Konkrétně uvedené vyčíslení každoročně generovaných celospolečenských přínosů z oblasti bezpečnosti a plynulosti jednoznačně poukazuje, že nejen v zájmu rozvoje samotného regionu, ale také v zájmu zdraví dotčených osob (bezpečnost provozu a emise z dopravy) je žádoucí přistoupit k neodkladné realizaci této Stavby.

Další podpůrný argument je možno spatřovat i v oblasti dopravního plánování výstavby okolní primární silniční sítě. Zásadní změna vedení Stavby by mj. významně ovlivnila plánovanou přeložku silnice I/13, která se má u obce Manušice výhledově mimoúrovňově napojovat na posuzovanou Stavbu. I z tohoto pohledu by náhlá změna zásadního vedení Stavby (např. východní vedení přeložky silnice I/9 kolem města Česká Lípa) významně negativně ovlivnila deklarované vládní strategické cíle v dokumentu NSBP [38].

Závěrečné shrnutí

V návaznosti na rozsah doplněných podkladů, resp. upřesnění již dříve uvedených náležitostí, je pro zajištění adekvátní srozumitelnosti předmětného vyjádření vhodné realizovat syntézu takto formulovaných faktů a následně jednoznačně definovat vyplývající závěr:

- Predikci dopadů předmětné Stavby v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je nezbytné stanovit na základě závěrů vyplývajících z celého ovlivněného území, nikoliv pouze z místa samotné Stavby.
- V rámci směrového dopravního průzkumu zjištěná přepravní vazba ve stávající trase silnice I/9 reprezentuje v okrese Česká Lípa nejvýznamnější objem dálkové tranzitní (zbytné) dopravy.
- Návrhová kategorie (šířkové uspořádání), dopravní význam a současné i dopravní zatížení stávajícího silničního tahu I/9 fakticky neumožňuje jak legislativně [31], tak ale i technicky realizovat celospolečensky žádoucí dopravně-inženýrská opatření, která by efektivně snížila negativní dopad nejen v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale také i v emisní a hlukové zátěži na místní obyvatelstvo. Proces humanizace silničního tahu je možno efektivně zahájit až po úspěšném přesměrování zbytné dopravy mimo stávající vedení silnice I/9, kdy jednotlivým účastníkům silničního provozu bude umožněna alternativní přeprava vedená po bezpečné a kapacitní pozemní komunikaci.
- Na základě zvolené metodiky hodnocení jsou evidovány nejmenší negativní ekonomické dopady v oblastech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a environmentálního hodnocení vždy u AKTIVNÍ varianty. Pro modelovaný rok 2038 je evidována každoroční úspora více než 116 mil. Kč, resp. v roce 2050 je predikována úspora téměř dvojnásobná (197 mil. Kč) pro AKTIVNÍ variantu.
- Případnou realizaci Stavby lze fakticky chápat jako aplikaci efektivního a ve vyspělých zemích EU ověřeného opatření, které umožňuje dosažení kontinuálního snižování vážných následků silniční nehodovosti.

- Výstavba kapacitní a bezpečné silniční sítě v ČR dlouhodobě zaostává za obyvatelstvem vytvářenou poptávkou po přepravě. A právě, realizace předmětné Stavby může alespoň dílčí částí napomoci k uspokojení potřeby společnosti po přepravě.
- Zhotovitel Posouzení zastává názor, že zásadní parametr, který stávající (nevyhovující) místní situaci v oblasti silniční dopravy může pozitivně ovlivnit je adekvátní dopravní nabídka. Obecně platí, že účastník provozu při volbě trasy preferuje cestu s nejkratší cestovní dobou.
- Výstavba nových kapacitních a bezpečných komunikací, mezi které lze zařadit posuzovanou Stavbu, dává společnosti možnost dosáhnout obecně vyššího ekonomického růstu. Avšak tento proces musí zahrnovat metodicky správnou aplikaci regulativ v místech souvisle zastavěného území, která napomáhají preferovat VHD a další druhy nemotorové dopravy.
- Takto významná silniční liniová dopravní stavba fakticky ovlivňuje změnu chování účastníků silničního provozu v oblasti přepravy ve značně rozsáhlém území, a nikoliv pouze v blízkém okolí, čemuž následně analogicky odpovídají zjištěné souhrnné závěry pro takto ovlivněnou infrastrukturu.
- Bez zprovoznění Stavby by případná realizace stavebních prací v místě stávajícího silničního tahu I/9 musela být prováděna formou střídavého uzavření jednotlivých jízdních směrů (tzv. kyvadlový provoz). Tento dopravní režim je obecně doprovázen souvisejícími negativy, a to v oblasti nejen výrazného časové zdržení, ale zejména v nárůstu silniční nehodovosti.

Souhrnně lze z pohledu odborných znalostí řešitelského týmu ČVUT v Praze Fakulty dopravní Ústavu soudního znalectví v dopravě konstatovat, že zjištěné konsekvence z oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy a z nich vyplývající celospolečenské benefity ZCELA JEDNOZNAČNĚ SPLŇUJÍ zákonem č. 114/1992 Sb. [30] § 56 odst. 2 písm. c) specifikovanou podmínku pro udělení výjimky a fakticky tak umožňují realizaci Stavby.

Řešitelský tým je přesvědčený, že výše uvedený popis stavu věci, ale i věcné zdůvodnění celospolečenského významu Stavby je zřejmé. Pokud i přesto bude potřeba dalšího doplnění Posouzení, je zpracovatel plně k dispozici.

S pozdravem

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav soudního znalectví v dopravě

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ

Korvildská 20, 110 00 Praha 1

-1-

Seznam použité literatury

- [1] KOCIÁN, K. a kolektiv: I/9 Nový Bor ⇔ Dolní Libchava – dopravně-inženýrské posouzení, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 2023.
- [2] VISUM® 2022, PTV Karlsruhe.
- [3] Model individuální automobilové dopravy, AFRY CZ s.r.o., 2022.
- [4] VISEM® 8.10, PTV Karlsruhe.
- [5] Směrový průzkum na hraničních přechodech, ŘSD ČR, 2010.
- [6] Celostátní sčítání dopravy 2020, ŘSD ČR, 2022.
- [7] PTV VISUM 2020 Manual, Karlsruhe: PTV AG, PTV GROUP, 2020.
- [8] O. Feldman, „GEH statistic,“ [Online]. Přístupné z: https://www.researchgate.net/publication/263140653_THE_GEH_MEASURE_AND_QUALITY_OF_THE_HIGHWAY_ASSIGNMENT_MODELS. [Přístup získán 9. 12. 2022].
- [9] ZÚR Libereckého kraje, 2021. [Online]. Přístupné z: <https://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/uzemne-planovaci-dokumenty-kraje/zasady-uzemniho-rozvoje-libereckeho-kraje>. [Přístup získán 20. 1. 2023].
- [10] ZÚR Středočeského kraje, 2022. [Online]. Přístupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/uplne-zneni-zasad-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>. [Přístup získán 8. 12. 2022].
- [11] ZÚR Ústeckého kraje, 2014. [Online]. Přístupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/zur-uk/ds-96797>. [Přístup získán 8. 12. 2022].
- [12] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Mapová aplikace,“ 2022. [Online]. Přístupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb###stavby?filters\[\]=StavbyRealizace](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb###stavby?filters[]=StavbyRealizace). [Přístup získán 7. 12. 2022].
- [13] Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2050, Praha, EDIP s.r.o., 2021.
- [14] BÍLEK, O. a kolektiv: Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, Geo Vision, s.r.o., 2021.
- [15] Ročenka nehodovosti na PK v České republice v roce 2021, Policejní prezidium ČR, 2022.
- [16] HDM-4, HDMGlobal.
- [17] HBEFA, „HBEFA Introduction“, [Online]. Přístupné z: <https://www.hbefa.net/e/index.html>. [Přístup získán 15. 12. 2022].
- [18] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
- [19] Aktualizovaná metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, v.v.i., 2017.
- [20] Celospolečenské ztráty z dopravních nehod v roce 2021 přesáhly hranici 100 miliard, [Online]. Přístupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/celospolecenske-ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2021-presahly-hranici-100-miliard/>. [Přístup získán 8. 8. 2023].

- [21] Indexy spotřebitelských cen - inflace - prosinec 2022, [Online]. Přístupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ci/indexy-spotrebitelskych-cen-inflace-prosinec-2022> Přístup získán 8. 8. 2023].
- [22] Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, SFDI, 2018.
- [23] Elvik R., Vaa T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.
- [24] Road Safety Manual, [Online]. Přístupné z: <https://roadsafety.piarc.org/en>. [Přístup získán 10. 12. 2022].
- [25] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 2018.
- [26] TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, 2000.
- [27] TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, 2000.
- [28] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), 2018.
- [29] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání), 2018.
- [30] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- [31] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [32] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [33] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [34] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [35] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Plánovaná výstavba v Libereckém kraji“, [Online]. Přístupné z: <https://cloud.roadmedia.cz/drive/d/f/nIzvqtLhV2WJg0AlWhhPxqZpDL2llyD5>. [Přístup získán 6. 12. 2022].
- [36] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Informační leták silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – (Sosnová – II/262)“, [Online]. Přístupné z: https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/371/infoletak_s9-dubice-libchava.pdf?t=2023-01-10%2015:41:25.45. [Přístup získán 19. 1. 2023].
- [37] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Informační leták silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava – (Sosnová – II/262)“, [Online]. Přístupné z: https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/369/infoletak_S9-novybor-dolni-libchava.pdf?t=2023-01-30%2010:54:55.135. [Přístup získán 19. 1. 2023].
- [38] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie bezpečnosti provozu 2021–2030, Praha, 2021.