

Dobrý den,

obracíme se na Nejvyšší kontrolní úřad, protože má téměř jako jediný pravomoc a možnost kontrolovat státní projekty, v našem případě plánovaná stavba přeložky silnice 1/13 Děčín-Nový Bor, kdy má být vybudovaná nová silnice 1/13 v trase Děčín-Manušice (jižní varianta) a výstavba nové spojky Děčín-Ludvíkovice (Folknářská spojka). Máme totiž pochybnosti o správnosti vyhodnocení ekonomické náročnosti staveb díky změnám a úpravám vedení těchto tras, ke kterým došlo až po vyhodnocení a schválení tras dopravní komisí ministerstva dopravy v roce 2016.

Současná trasa silnice 1/13 tvoří páteřní spojnicí mezi Karlovarským, Ústeckým a Libereckým krajem. V roce 1999 byl navržen projekt v rámci politiky územního rozvoje republiky PÚR zkapacitnění a rekonstrukce této silnice.

Následně během let 1999-2008 údajně probíhaly návrhy jednotlivých tras, slovo údajně uvádíme záměrně, jelikož se nám ani přes několik žádostí u kompetentních úřadů nepodařilo zajistit nějaké podklady, které by prokazovaly skutečné posuzování variant jednotlivých tras.

V roce 2009 byl v obci Dolní Habartice zpracováván územní plán, kde již Ústecký kraj prosadil koridor přes území obce pro přeložku silnice 1/13. V roce 2011 byla usnesením Ústeckého kraje zanesena do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen ZÚR ÚK) jižní trasa (přeložka Děčín-Manušice) přestože ekonomické analýzy pro navrhované jednotlivé trasy (severní a jižní) byly zpracovávány až v letech 2014-2016. Severní trasa by zřejmě měla využívat především stávající trasu silnice 1/13, tak jak je nakonec využívána i v Libereckém kraji. Zde nastává první zásadní rozpor k později zhotoveným podkladům a analýzám, protože severní trasa, která byla v podkladech často zmiňována jako variantní řešení nebyla nikdy v ZÚR ÚK zanesena, a z toho je možné vyvodit, že od samého začátku detailnějšího plánování trasy přeložky silnice 1/13 se s ní ve skutečnosti nikdy nepočítalo, a to bez ohledu na její pozdější uvádění v podkladech a analýzách zpracovaných pro potřeby rozhodování o trase pro Ředitelství silnic a dálnic a.s.

V roce 2014 byla na žádost ŘSD vypracována Technicko-ekonomická analýza společností AF CityPlan, na základě které rozhodla komise Ministerstva dopravy pro jižní variantu trasy přeložky silnice 1/13 Děčín -Manušice (Děčín-Nový Bor).

V této analýze byla na základě podkladů dodaných od ŘSD firmě AF CityPlan a podrobném popisu vedení jednotlivých tras vyhodnocena jejich ekonomická výhodnost, a právě zde začíná dle našeho názoru zásadní rozpor všech následujících kroků ŘSD a s tím spojených kroků Ústeckého kraje při dalším upřesňování ZÚR.

Na základě technicko-ekonomické analýzy AF City Plan byla vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější „jižní trasa“, přeložka Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Manušice. U této trasy je zároveň na základě výpočtů nákladů realizace stavby uvedeno, že je ekonomicky výhodná pouze do případné hranice navýšení nákladů o 20%, pokud by došlo k dalšímu navýšení nákladů již se tato trasa stává ekonomicky nevýhodnou oproti druhé (severní) posuzované variantě. Tato varianta byla předložena od ŘSD komisi Ministerstva dopravy a jak bylo již zmíněno, na základě ekonomické výhodnosti byla také schválena. Bohužel téměř okamžitě po schválení jižní varianty komisí Ministerstva dopravy došlo k zásadní změně ve vedení trasy oproti té, na jejímž základě byla technicko-ekonomická analýza AF CityPlan zpracována.

Z nejzásadnějších změn uvádíme několik příkladů:

1) V původních podkladech pro AF City Plan bylo vedení trasy popisováno, tak, že z Děčína povede po stávající komunikaci 2/262 (Děčín-Benešov nad Ploučnicí) až za skalní masiv mezi Březinami a obcí Jedlka, kde následně již povede po nově plánované trase přeložky. Tato trasa však byla po schválení

komisí později v projektu výrazně změněna, místo původního uváděného využití komunikace 2/262 byl projekt změněn na zcela jinou trasu ve volné přírodě, kde přibýlo několik mostů a násypů, ale zejména byl nově naprojektován tunel skrz skalní masiv o délce ca 590 m!

2) Druhou zásadní změnou oproti podkladům, dle kterých se komise Ministerstva dopravy rozhodovala je změna vedení trasy přeložky 1/13 Děčín-Ludvíkovice (Folknářská spojka), protože nová trasa, která byla představena 14.6.2024 na veřejném projednání změny územního plánu města Děčína, tak je delší než původně plánovaná trasa a na víc je zde počítáno i s mimoúrovňovou křižovatkou na kterou by se měla napojit plánovaná přeložka Děčín – Manušice. Ani s touto variantou nebylo v původních ekonomických podkladech, kde se porovnávaly náklady jednotlivých tras počítáno.

Již po samotném zveřejnění pozměněné jižní trasy silnice 1/13 bylo jak ze strany dotčených obcí, konkrétně Dolních Habartic, Velké Bukoviny, Manušic a Volfartic, ale i z Agentury Natura (CHKO České středohoří) několikrát požadováno přehodnocení vedení trasy této přeložky, tak aby byla na základě nově zveřejněných informací o změnách v trase a nových stavbách opětovně přezkoumána varianta severního obchvatu silnice 1/13, který by využil z velké části již stávající silnici 1/13 a, na kterou by nově navazovaly obchvaty jednotlivých obcí, jako jsou Markvartice, Česká Kamenice a Kamenický Šenov. Navíc by byl již začátek této trasy řešen vybudovanou novou trasou Děčín-Ludvíkovice (Folknářská spojka), která právě řeší dopravu v Děčíně a následné obci Ludvíkovice a pokud by se v Děčíně ukázala zbytečnou mimoúrovňová křižovatka, došlo by i k jejímu ekonomickému zvýhodnění.

Obchvat Markvartic je dokonce již uveden i v původní technicko-ekonomické analýze AF CityPlan, s dodatkem, že bude realizován i bez toho, jestli bude zvolena jižní trasa přeložky 1/13.

Žádost obcí o přehodnocení tras byl podložen nejen daleko menším zásahem do volné přírody, především byl uváděn zejména ekonomický důvod žádosti, jelikož se jižní trasa na základě nově zveřejněných informací ukazuje jako výrazně neekonomická. Nikde není uvedeno porovnání, že změnou dojde kromě extrémního navýšení nákladů i k nějakému navýšení ekonomických přínosů, tak aby se dalo říct, že tato trasa je stále ekonomicky výhodná.

Na ty připomínky bylo ze strany projektanta společnosti Valbek a objednatele ŘSD vždy odpovězeno, že o trase bylo již rozhodnuto komisí Ministerstva dopravy na základě technicko-ekonomické analýzy z roku 2014. Nikdo již neřešil to, že podklady pro rozhodnutí se natolik změnil, že dle našeho názoru měla být vypracována aktualizace technicko-ekonomického přínosu a tato aktualizace by měla znovu přijít před komisí Ministerstva dopravy, abychom se nedočkali nečekaných nákladů, jak tomu bylo a je i u jiných dopravních staveb, což následně vede k prodlužování realizace, ale zejména výraznému prodražování. Viz. obchvat Českých Budějovic nebo stavby v Pardubickém kraji atd.

V celém projektu je dle našeho názoru několik zásadních pochybení, sám ředitel ŘSD na veřejném projednání přeložky Děčín-Manušice v květnu 2023 v Benešově nad Ploučnicí v reakci na připomínky občanů prohlásil: doslovné citaci jeho vyjádření v zápisu z tohoto veřejného jednání, které je jedna z příloh uvádí:

„V dalším příspěvku byla diskutována finanční analýza, ekonomická stránka projektu, metodika analýzy dopravy ve vztahu k relevanci výstavby záměru. Ing. Jan Wohlmuth (projektant) uvedené dotazy zodpověděl a souhlasil, že na základě zpřesnění údajů mohou původně uvažované náklady překročit finanční rentabilitu a projekt nebude dále schválen.“ (doslovná citace jeho vyjádření uvedená v zápisu z tohoto veřejného projednání).

Celý současný projekt dopravního řešení mezi Děčínem a Novým Borem se dle našeho názoru úplně odchýlil od původního záměru zlepšit dopravní dostupnost mezi Děčínem a Libercem, ale i dostupnost Šluknovského výběžku.

Uvádíme zde další argumenty, které požadujeme za důležité, aby se opětovně probraly:

- 1) Folknářská spojka, která je bezesporu velmi zásadní a prospěšná stavba nejen pro Děčín a Ludvíkovice, ale jak je zmiňováno i v podkladech a zdůvodněních pro výstavbu této spojky, tak díky ní by se měla zlepšit mj. i dopravní dostupnost Šluknovského výběžku. Zřejmě proto bylo dříve ve všech podkladech počítáno i s obchvatem Markvartic, což by znamenalo vyřešení problémů téměř poloviny trasy silnice 1/13 Děčín-Nový Bor, zároveň by to znamenalo zlepšení dopravní obslužnosti již uvedeného Šluknovského výběžku, která v případě prosazení výstavby přeložky Děčín-Manušice nebude vůbec řešena a na trase původní 1/13 zůstane doprava téměř nezměněna.
- 2) Na základě měření dopravní intenzity na současné 1/13 mezi Děčínem a Novým Borem, resp. Českou Lípou bylo jasně prokázáno, že 2/3 dopravy jde trasou přes Markvartice do České Kamenice, kde podstatná část dopravy odbočí a pokračuje dále na Šluknovský výběžek a další část přes Kamenický Šenov dále na Nový Bor a Liberec.
- 3) Proto se nedá očekávat, tak jak je uvedeno v podkladech plánovaného snížení dopravní intenzity, že vybudováním jižní trasy Děčín-Manušice dojde na původní 1/13 k výraznému snížení dopravy, jelikož přes jižní variantu osobní, tak zejména nákladní auta směrem na Šluknovský výběžek jezdit nebudou, a nakonec i směr na Nový Bory bude rychlejší po původní 1/13 a to i díky Folknářské spojce.
- 4) Jak se ukázalo po představení nových tras jižní přeložky, tak není relevantní i jeden z dalších použitých argumentů ŘSD pro její výstavbu, a to je náročnost terénu. V různých připomínkách veřejnosti, dotčených organizací i obcí bylo nezávisle na sobě poukazováno na náročný terén kudy je z Děčína na Dolní Habartice a Malou Bukovinu tato trasa projektovaná. Důsledkem toho byla vlastně i úprava trasy v projektu, a nově počítá s již zmíněným novým tunelem 590 m dlouhým a několika hlubokými zářezy a náspy, dalšími přemostěními terénu v úseku od Březin až do Malé Bukoviny, což celou trasu velmi výrazně zkomplikuje, ale hlavně skokově prodraží. Navíc v této trase je několik sesuvných území a na území dotčených obcí i důležité vodní zdroje, kterým hrozí ztráta nebo kontaminace, protože trasa vede přes jejich ochranná pásma a které v minulosti měli být v případě jejich ztráty nahrazeny přivedením pitné vody do Benešova nad Ploučnicí z pramenišť ve Hřensku, což by znamenalo téměř nevídané prodražení trasy silnice, ale již nebyla řešena náhrada zdrojů vody u ostatních obcí – Dolní Habartice, Malá i Velká Bukovina a další obce.
- 5) Je nebezpečí, že zcela jiné technické řešení mezi Březinami a Dolními Habarticemi a Malou Bukovinou se z této stavby může stát "černá díra" na peníze, vzpomeňme např. na D8 v úseku sesuvných území, které se ale na trase Děčín-Benešov n/Pl. také nalézají. Dalším pokračováním v projektu bez jakékoliv aktualizace nákladů na novou podobu trasy hrozí, že se stavba povolí a následně již nebude jiná možnost než jí nesmyslně draze dokončit. Na veřejném projednávání v Benešově nad Ploučnicí padla zmínka o tom, že důležité je rozhodnutí komise Ministerstva dopravy o schválení stavby, pro kterou byl jako podklad vypracován orientační projekt a rozpočet, až následně po schválení je vypracován skutečný projekt a rozpočet, získáno stavební povolení a už se staví (ať to stojí, co to stojí).

Na všechny vznesené argumenty, které z různých stran byly zaslány jak na Ústecký kraj případně na ŘSD a dalším zpracovatelům projektové dokumentace bylo vždy reagováno vždy stejně a to, že komise Ministerstva dopravy rozhodla na základě Technicko-ekonomické analýzy z roku 2014 pro tzv. jižní

variantu. Nikdy se nám nepodařilo přesvědčit investora, aby na základě výrazných změn v projektu nechal nově spočítat ekonomické náklady a přínosy.

Všechny změny, které investor ŘSD v posledních letech provedl, pouze podporuje naše původní argumenty a domněnky, že plánovaná trasa přeložky silnice 1/13 Děčín-Manušice v jižní variantě je od samého začátku neekonomická a že nepřináší ani efekt, který je prezentován jako veřejný zájem a to snížení dopravní intenzity v obcích na stávající trase silnice 1/13 a už vůbec se zcela pomíjí a neřeší dříve použitý argument zlepšení dopravní dostupnosti Šluknovského výběžku, která je pro tuto část Ústeckého kraje velmi důležitá.

Dle našeho názoru by bylo daleko efektivnější řešit dopravu mezi Děčínem a Novým Borem zajištěním trasy směrem na Markvartice, obzvláště po dostavění Folknářské spojky a následně nikoliv na Manušice, jak bylo v původních plánech projektováno, ale přímo na Českou Kamenici a zde obchvatem pokračovat směrem na Kamenických Šenov. Obchvat Markvartic je s ohledem na jeho polohu relativně nenáročný, a i následný obchvat České Kamenice přes území Huníkov či ještě o trochu jižněji by byl technicky výrazně jednodušší a městu by prokazatelně více ulevil (zdaleka zde není tak zastavěné území, jako když by musel být realizován velmi dlouhý most přes zastavěnou obec Dolní Habartice), tento obchvat České Kamenice by se dal využít i pro odklon dopravy z tohoto města nejen na Nový Bor, ale i do Šluknovského výběžku.

Technicky nejnáročnější, řešením by byl obchvat Kamenického Šenova, který ale dle našeho názoru není náročnější než řešení trasy mezi Březinami a Benešovem nad Ploučnicí, kdy se musí překonávat velká skála ve které je lom na kámen a následně velmi nestabilní a dlouhé území s výraznými terénními nerovnostmi. Navíc i v ostatních obcích Libereckého kraje silnice 1/13 zůstává v původní trase a dále prochází přes zastavěná území obcí, ať je to Cvikov, Jablonné v Podještědí, Rynoltice.

Takto vedená trasa s využitím stávající silnice 1/13 by měla být skutečným řešením dopravy mezi Děčínem a Novým Borem, jelikož by prokazatelně ulevila obcím na trase a napomohla i dostupnosti Šluknovského výběžku, čím by se mělo docílit výrazného ekonomického přínosu.

Taktéž v neposlední řadě by nedošlo k zastavění a narušení do této doby velmi klidné přírodní lokality mezi Benešovem nad Ploučnicí a Manušicemi, proti čemuž byla ve svém stanovisku i Agentura Natura (CHKO České středohoří). Zcela nová silnice o délce více jak 20 km by měla být ještě celkově oplocená by velmi výrazně ovlivnila nejen krajinný ráz a rozdělilo např. obec Dolní Habartice na dvě části, před plotem a za plotem. Navíc by v oblasti mezi silnicí 262 a 1/13 které jsou ve vzdálenosti 7 km vznikla silnice třetí, která by měla vlastně stejný cíl.

Chtěli bychom touto cestou požádat vás jako kontrolní úřad umožnit celkový přezkum této trasy, jelikož nám se s ŘSD nikdy nepodařilo najít možnost tuto variantu probrat a případně si nechat předložit řádné argumenty, proč by tato trasa byla nereálná. Domníváme se, že používaný argument „rozhodla komise Ministerstva dopravy“ je v současné době neakceptovatelný už vzhledem k tomu, na jakém základě komise rozhodovala a jaký je současný stav. Jsme přesvědčeni, že přeložka Děčín-Manušice je zcela zbytečná a přinese pouze plýtvání prostředky, které by bylo možné použít na daleko důležitější stavby s větším ekonomickým dopadem. Při porovnání původních nákladů uvedených v technicko-ekonomické analýze AF City Plan z roku 2014, na základě, kterých bylo rozhodnuto komisí min. dopravy o jižní variantě a hrubým odhadem nákladů z následně předložených změn trasy, jak Folknářské spojky, tak zejména jižní trasy Děčín- Manušice vyplývá, že dochází k navýšení nákladů v řádech stovek milionů až miliardy korun, možná i více při přesnějším započtení nákladů na trasu v geologicky nestabilním prostředí okolo Jedlky.

Společně s dopisem adresovým NKÚ se opětovně obrátíme na Ministerstvo dopravy.

Obec Dolní Habartice

Starosta

Benešov nad Ploučnicí

Starosta

Obec Velká Bukovina

Starosta

Obec Horní Libchava

Starosta

Pan Jiří Onděčko

Zemědělský podnikatel

Obec Markvartice

Starosta

Obec Volfartice

Starostka

Obec Malá Veleň

starosta

Spolek mezi lesy Velká Bukovina

předsedkyně