

26



KULBP017RR58

Doporučeně

Liberecký kraj
odbor ŽP a zemědělství
U Jezu 642/2a
Liberec
460 01

V Liberci 30.8.2021
Vyřizuje: Kudláček
e-mail: petr.kudlacek@valbek.cz
tel: 485 103 346
mobil: 603 924 298

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE Odbor životního prostředí a zemědělství 1	
Č. dopor. zprávy:	Ukládací znak:
Došlo dne: 30 -08- 2021	
Přílohy:	Zpracoval: <i>(signature)</i>
Č. j.:	

Věc: Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, řízení dle § 56 zák. 114/1992 Sb.
Vyjádření žadatele k námitkám účastníků řízení - **doplnění**

V reakci na vyjádření účastníků řízení

Děti Země – klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) ze dne 26. 04. 2021

Společnost pro trvale udržitelný rozvoj (dále jen STUŽ) ze dne 27. 04. 2021

KULK OŽPZ vyzval žadatele o doplnění podkladů pro vydání rozhodnutí (05. 05. 2021) se lhůtou doplnění podkladů do 17. 05. 2021, která byla následně prodloužena do 31.8.2021. Žadatel podklady doplnil k 14.7.2021, přičemž s jednotlivými body vyjádření účastníků řízení dále pracoval a po dohodě s investorem stavby pokládá za vhodné, ještě před uplynutím stanovené lhůty své vyjádření doplnit a to následujícím způsobem:

Podrobnější vysvětlení postupu při stanovení intenzit dopravy

Nabízí se vyhotovení jednoduché porovnávací tabulky, která zdánlivě ukazuje nelogické rozdíly v počtech vozidel v odhadovaných letech

	úsek křižovatka u Lidlu - kruh. objezd u OBI (4-1233) v Č. Lípě	úsek kruh. objezd u OBI - J vjezd do N. Boru v Č. Lípě
2010	13 347	13 347
2016	14 068	14 068
2019	16 740	14 580
2030	17 020	14 830
2050	17 910	15 340

v prvním sloupci tabulky jsou pro roky 2010 a 2016 vypsány údaje ze sčítacího úseku 4-1233, ve druhém sloupci pak ze sčítacího úseku 4-1150.

Úsek 4-1233 je v Celostátním sčítání dopravy vymezen křižovatkou Borská x Purkyňova a koncem intravilánu České Lípy, úsek 4-1150 pak koncem intravilánu České Lípy a křižovatkou I/9 a ul. T.G. Masaryka na jižním okraji Nového Boru.

Úsek 4-1233 nebyl fyzicky sčítán ani v roce 2010 ani v roce 2016 a jeho údaje jsou převzaty z úseku 4-1150, proto jsou hodnoty totožné.

Celý dotčený úsek silnice I/9 o délce 6,3 km je tak reprezentován pouze jednou hodnotou intenzit, bez ohledu na to, že se v území nachází celá řada křižovatek napojujících komerční cíle, obytné budovy i celé obce (Pihel).

Valbek, spol. s r.o.
Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec 3
IČ: 48266230, DIČ: CZ48266230
tel.: +420 485 103 336, IDDS: bebs53h
www.valbek.cz



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE PODATELNA	
Došlo:	30 -08- 2021
Čas:	<i>(signature)</i>

Dopravní model vychází z výsledků roku 2016, ale celou oblast zpřesňuje v souladu s metodikou tak, aby byla postižena i místní doprava v České Lípě. Proto jsou hodnoty v prvním a druhém sloupci pro roky 2019 a následující rozdílné a jsou vyšší pro intravilán České Lípy.

Objasnění zdánlivého rozporu v datech rozptylové studie, s vazbou na centrum České Lípy a obec Nový Bor?

Rozptylová studie je zpracována dle přílohy č. 15 k vyhlášce 415/2012 Sb. V roce 1998 doporučilo MŽP ČR metodiku SYMOS'97 k použití pro výpočty znečištění ovzduší ze stacionárních zdrojů. Popis metodiky byl vydán v dubnu 1998 ve věštníku MŽP. Vstupní údaje i forma výsledků výpočtu v metodice byly přizpůsobené tehdy platné legislativě, aby byly přímo srovnatelné s platnými imisními limity a přípustnými koncentracemi znečišťujících látek v ovzduší. Tím, že není v posouzení použit vliv elektromobility, tak jsou její výsledky na straně bezpečnosti. Zpracovatel rozptylové studie (červen 2019), ani investor nemají k dispozici podklady, kterých čerpali v rámci uplatnění námitek ve vedeném řízení. V rámci rozptylové studie jsou mimo výpočtové body v síti řešeny i body mimo výpočtovou síť, které modelují vývoj imisní zátěže u nejbližší obytné zástavby. Jedná se o body 7001 až 7011. Body 7007, 7008 reprezentují obytnou zástavbu v centru České Lípy, 7009 místní část Nového Boru „Pihel“ a body 7010 a 7011 zástavbu v Novém Boru. Ostatní výpočtové body potom reprezentují území podél navrhované komunikace. Pokud se provede porovnání imisní příspěvků u bodů 7007 až 7011 pro stávající stav a pro cílové stavy, je z detailních tabulek pro každou z těchto variant patrný ve výhledových stavech pokles příspěvků k imisní zátěži.

Zpracování hlukové studie s vazbou na podporu železniční dopravy a nástup elektromobility

Akustická studie je zpracována dle platné metodiky, poměrné zastoupení jednotlivých skupin vozidel je odvozeno z dopravní prognózy (a tedy z výsledků sčítání 2016). Kvalitativní změny ve vozovém parku jsou metodikou předepsány a není možné je svévolně upravovat. Metodika již svou konstrukcí zohledňuje podporu železniční dopravy a počítá s nástupem elektromobility. Všechny tyto atributy jsou v rámci výpočtu posuzovány.

Namítající zpochybňují význam silnice s odkazem na nedoložené zvýšení bezpečnosti při povozu na nové komunikaci

Relevantními podklady v této fázi projektu investor pochopitelně nedisponuje. Je třeba vycházet z dat sčítání dopravy a relativní nehodovosti vyjádřeno v počtu nehod/zraněných v přepočtu na 100. 000.000 vozokilometrů.

	smrt	zranění	hm.škoda
pro sčítací úsek 4-1233 (zdroj ŘSD ČR)	0,00	143,7	583
pro intravilánové úseky silnic I. třídy (zdroj SFDI)	1,15	138,9	393
pro sčítací úsek 4-1150 (zdroj ŘSD ČR)	0,00	432,1	881
pro extravilánové úseky silnic I. třídy (zdroj SFDI)	1,65	109,8	302

Z výše uvedeného vyplývá, že řešený úsek je výrazně nadprůměrný v oblasti nehod pouze s hmotnou škodou, nadprůměrné jsou i počty zraněných v extravilánu mezi Č. Lípou a N. Borem. Smrtelné zranění nebylo v řešeném úseku zaznamenáno.

Nová komunikace bude splňovat současné bezpečnostní standardy, všechny křižovatky jsou mimoúrovňové a tedy bez kolizních bodů. Nehodovost lze pouze odhadovat, třípruhové uspořádání komunikací není v ČR významněji zastoupeno tak, aby statisticky bylo průkazné.

Nové úseky dvojepruhových komunikací v extravilánu (tedy včetně úrovňových křižovatek) vykazují relativní nehodovost:

	smrt	zranění	hm.škoda
pro nové extravilánové úseky silnic I. třídy	1,35	88,0	217

V daném případě i kdyby byla nehodovost na novém tahu pouze průměrná, dojde k výraznému úbytku počtu dopravních nehod.

Historie vzniku současně navržené trasy silnice I/9

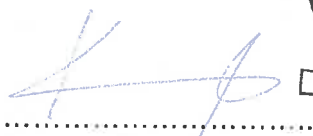
Po stanovení výsledné varianty/trasy v rámci projednání EIA z r. 1999, byla tato dále podrobně prověřena, projednána a zpřesněna jako koridor/plocha pro silniční dopravu v klíčových koncepčních dokumentech (PUR ČR, ZUR LK a ÚP obcí).

V souladu s uvedenými ÚPD, platnou legislativou a ust. vyhl. č. 146/2018 Sb., byla (po prověření všech souvisejících podkladů, požadavků obcí, policie aj.) zpracována výsledná dokumentace DUR 08/2019. Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí vydal KÚLK závěr zjišťovacího řízení - rozhodnutí č. j. KULK 68225/2017 ze dne 18.9.2017 s tím, že záměr nemůže mít významný vliv na ŽP a není nutné jej posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o posuzování vlivů).

V rámci projednání uvedené DUR, bylo orgány ochrany PK (KÚLK a AOPK) po posouzení změnových částí DUR konstatováno, že změny PD nemohou změnit dopad záměru na příznivý stav předmětů ochrany a celistvost evropsky významných lokalit v blízkosti záměru ani na celkovou soudržnost soustavy Natura 2000.

Vzhledem k dosavadnímu vývoji a průběhu projednání uvedeného záměru, nevznikl opodstatněný důvod, pro odchýlení se od výsledné varianty stanovené v rámci řízení EIA v roce 1999.

Tímto naše vyjádření považujeme za úplné a žádáme, aby v přerušném řízení bylo pokračováno.



Valbek



Valbek, spol. s r.o.
Vaňurova 505/17
460 07 Liberec 3

iČ 48266230
dič CZ48266230

05

Petr Kudláček

Valbek, spol. s r.o. – zástupce investora
ved. sk. inženýrských činností

