FAKULTA DOPRAVNÍ
ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ
Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.
Auditor bezpečnosti pozemních komunikací
Odborný garant webové aplikace CEBASS

Ředitelství silnic a dálnic s. p.
Správa Liberec
Zeyerova 1310/2
460 55 Liberec

V Praze
dne 14. března 2024

Věc: Druhé doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ (dále jen „Stavba“), a to na základě požadavku ŘSD s. p., pro doplnění podkladů v reakci na uplatněné námitky ve správním řízení vedeném u správních orgánů Krajského úřadu Libereckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen „KÚLK“) a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří (dále jen „AOPK“).

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 s. p. č. 09EU-005185 ze dne 21. listopadu 2022 a současně bylo již upřesněno formou odborného vyjádření ze dne 6. října 2023 (dále jen „Vyjádření“) [2], **jsem byl již podruhé požádán ŘSD s. p. ke zpracování reakce 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.**

1) Zvolená koncepce doplnění

Na základě opětovně provedené syntézy jednotlivých podnětů ze strany účastníků výše uvedeného řízení, resp. jednotlivých občanských sdružení k povolení výjimky, která umožní realizaci Stavby, a revize dříve již publikovaných dokumentů (Posouzení, resp. Vyjádření) ČVUT FD Ústav soudního znalectví v dopravě (dále jen „Zhotovitel“) zastává názor, že z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu bylo již vše podstatné a metodicky důležité uvedeno. Zhotovitel si aktuálně není vědom nově vyvstalých důležitých náležitostí z oblasti dopravního inženýrství, které by bylo vhodné, resp. žádoucí doplnit, a tak věcně rozšířit již dříve uvedená fakta a skutečnosti. Naopak Zhotovitel cítí profesní (odbornou) povinnost uvést na pravou míru nepřesné či zavádějící interpretace ze strany účastníků řízení, resp. jednotlivých občanských sdružení, které jsou

opakovaně uváděny v jejich vyjádřeních. Konkrétně budou dále v textu detailně analyzována právě taková chybná tvrzení, jež jsou pravděpodobně založena na značně subjektivním názoru, který současně obsahuje metodicky mylný náhled na řešenou problematiku dopravního inženýrství.

2) Věrohodnost, profesní kompetence

Úvodem je zcela zásadní zmínit, že předmětné Posouzení, resp. Vyjádření bylo vždy zaměstnanci Zhotovitele vyhotoveno v souladu a s plným vědomím aktuálně platného znění zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech a dále dle vyhlášky č. 503/2020 Sb., o výkonu znalecké činnosti. **Zhotovitel si je tedy plně vědom následků vědomě nepravdivých tvrzení a podle této premisy při zpracování odborného díla postupoval. Primárně z tohoto důvodu přisuzování subjektivního vztahu Zhotovitele k řešenému tématu nebo prosazování jiného než celospolečenského zájmu je zcela chybné, nevhodné, resp. bezpředmětné a z pohledu akademických hodnot i neslušné.**

Veškeré dříve odvozené závěry ze strany Zhotovitele a následně směrovaná doporučení pro KÚLK a AOPK k udělení výjimky k realizaci Stavby byly formulovány z pohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tedy z takové vědní oblasti, ve které je Zhotovitel na základě svých dosažených znalostí a vědomostní báze plně kompetentní. Jinými slovy Zhotovitel plně zodpovídá za použité SW nástroje a za jejich metodicky správné použití. **Na tomto místě je tedy žádoucí zdůraznit, že použité SW nástroje a metodiky certifikované Ministerstvem dopravy ČR (dále jen „MD“) představují odbornou veřejností uznávané kvalifikované prostředky, které napomáhají eliminovat subjektivní hodnocení. Primární benefit z aplikování těchto sofistikovaných postupů je možno spatřovat nejen v konkrétním stanovení hodnoty přínosů, resp. negativ posuzovaného záměru, ale zejména v objektivním hodnocení, které není zatíženo citově zabarveným přístupem hodnotitele.**

Naopak často používané sémantické hodnocení, které pouze slovně (např. hodně / málo / vůbec) predikuje závěry, je řádově více zatíženo hodnotitelovou chybou, a zároveň pokud se jedná o takto složitou úlohu, kde je třeba identifikovat dopady na proměnné odlišného charakteru (např. parametr bezpečnost a plynulost provozu), je sémantické hodnocení komplikovaně vyhodnotitelné.

Zhotovitel rovněž garantuje validitu vstupních dat a jejich metodicky správné použití v rámci zpracování díla. Např. Zhotovitelem naměřené (videozáznamy z místa sběru dat) a následně v dopravním modelu použité směrové vazby dopravního proudu jsou samozřejmě po vzájemné domluvě k nahlédnutí v prostorách certifikované Mobilní laboratoře, která je zřízena

při ČVUT v Praze Fakultě dopravní. Obdobná situace je evidována i u dalších použitých dopravně-inženýrských parametrů, jako je např. silniční nehodovost, která je Zhotoviteli pravidelně poskytována Policejním prezidiem ČR, resp. data z výsledku Celostátního sčítání dopravy, které bylo provedeno v roce 2020 a publikováno Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.

Celkově lze konstatovat, že publikované závěry v Posouzení, resp. Vyjádření <u>NEJSOU NÁHODNÝM ODHADEM, ale naopak KVALIFIKOVANOU PREDIKCÍ</u>, která je založena na sofistikovaném matematickém aparátu a odbornou veřejností uznávaných metodických postupech, kdy při kalkulaci jsou využívána verifikovaná (důvěryhodná) vstupní data (intenzity, nehodovost).

3) <u>Způsob vyčíslení dopadů posuzované Stavby</u>

V rámci této části druhého doplnění se Zhotovitel důrazně ohrazuje proti opakovaným chybným tvrzením, resp. zavádějícím interpretacím ze strany Společnosti pro trvale udržitelný život (dále jen „STUŽ"), které jsou pravděpodobně založeny na zcela zásadním odborném nepochopení náplně Posouzení a Vyjádření. V situaci, pokud by se nejednalo o nepochopení, resp. o čirou odbornou neznalost, je nutno předmětný přístup STUŽ právem označit za názorný příklad tendenčního přístupu, resp. subjektivního vztahu k udělení výjimky k realizaci Stavby.

STUŽ ve svém druhém vyjádření ze dne 31. prosince 2023 ve vybraných odstavcích (např. (7), (9), (12), (19), (20), (25), (27)) **opakovaně v různých kombinacích poukazuje na velkou disproporci v předmětu a rozsahu zjišťování kolidujících veřejných zájmů.** Fakticky je čtenáři systematicky předkládaná premisa, že přínos posuzované Stavby pro modelované období (rok 2038 a 2050) je v rámci aktivní varianty kumulativně vyjádřen s dalšími 15 silničními stavbami, a naopak při prognóze nulové varianty jsou závěry kalkulovány pouze ze stávající trasy silnice I/9. **<u>TOTO TVRZENÍ JE ZCELA MYLNÉ</u>.**

V rámci Posouzení je modelování aktivní a nulové varianty provedeno plně dle pokynů uvedených v metodikách [17] [23] certifikovaných MD a zároveň i v souladu s logickým přístupem. Z metodiky zpracování, která je uvedena v Posouzení v podkapitole *2.4.2. Dopravní nabídka* (konkrétně *Tabulka 1* a text na straně č. 19) ZCELA JEDNOZNAČNĚ vyplývá, že v oblasti analyzované silniční sítě ve výhledovém období (2038/2050) je jediný rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou ve zprovoznění přeložky silnice I/9 (přeložek I/9 a I/13 v roce 2050), resp. v ponechání silniční dopravy ve stávající trase silnice I. třídy I/9 (silnice I/9 a I/13 v roce 2050). <u>Je tedy zcela zřejmé, že vliv ostatních silničních staveb se v rámci modelovaných variant od sebe odčítá a nemá vliv na výsledné hodnocení.</u>

Hlavní důvod aplikování tohoto přístupu, kdy je cíleně přistoupeno k rozšíření stávající sítě o výhledové silniční stavby, vyplývá z požadavku, resp. potřeby modelovat skutečnou dopravní nabídku silniční sítě, která je zakotvena ve strategických, a tudíž závazných dokumentech věnujících se rozvoji silniční infrastruktury ([10] [11] [12] [13] [14]). **Opomenutí této skutečnosti, která by sice Zhotoviteli značně usnadnila proces zpracování, by ale znamenalo významné snížení vypovídající hodnoty matematicky predikovaných výsledků.** Je totiž logické, že pokud se modeluje budoucí stav na neodpovídající silniční síti, tak zjištěné závěry nemohou odpovídat výhledové realitě. Tato skutečnost a zároveň specifická vlastnost chování dopravního proudu (při přepravě hledání cesty nejmenšího odporu) představuje fakticky hlavní důvod, proč Zhotovitel již dříve a opakovaně nedoporučoval vyčíslit předpokládané dopady Stavby pouze v jejím místě, ale naopak prostřednictvím ovlivněného území. **Tedy nikoliv, že by Zhotovitel neuměl, resp. nechtěl, jak je uvedeno ve vyjádření STUŽ, ale naopak ⇨ Zhotovitel na základě svých dosažených znalostí a vědomostní báze doporučoval optimální (metodicky správný) postup pro zpracování.**

Zároveň rozsah takto sledované silniční sítě byl opětovně kvalifikovaně stanoven z výstupů dopravního modelu, a to na základě výsledků rozdílu zatěžování mezi aktivní a nulovou variantou. Fakticky byla zohledněna pouze taková silniční síť, kde byl evidován rozdíl přepravních vztahů mezi stavem, kdy je a není zprovozněna přeložka silnice I/9, resp. silnic I. třídy I/9 a I/13.

V neposlední řadě je třeba doplnit, že předmětná matematická úloha je řešena v Modelu individuální automobilové dopravy pro celou silniční ČR. Tento model, jak je již z názvu patrné, neobsahuje parametr veřejná hromadná doprava (dále jen „VHD“). Tato skutečnost fakticky představuje dílčí zjednodušení řešené problematiky. Dopravní model jehož součástí by byla VHD pro takto rozsáhlé území, které je ovlivněno Stavbou, bohužel není aktuálně na území ČR dostupný. Jeho dodatečné zpracování by bylo značně časově, ale i finančně náročné. **Avšak na základě odborné zkušenosti Zhotovitele posouzení, která je založena na vyhodnocení dopravního modelu [40] jehož součástí byla i VHD lze konstatovat, že použitý model obsahující pouze individuální automobilovou dopravu dosahuje pro úlohu tohoto charakteru (realizace přeložky silnice I. třídy) dostatečně vypovídající hodnoty.**

4) Varianta zkapacitnění stávajícího silničního tahu I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, resp. alternativní návrh vedení posuzované Stavby

Zhotovitel v rámci Vyjádření uvedl obsáhlé důvody, které fakticky aktuálně znemožňují zkapacitnění silničního tahu I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, a to při požadavku na zajištění celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu lokální dopravy.

Zástupci Obce Skalice u České Lípy (dále jen „OS“) ve svém vyjádření ze dne 27. prosince 2023 ve 3. bodě oponují empirickou dopravní situací, kterou evidovali v rámci probíhajících stavebních prací na zkapacitnění silnice I/9 v úseku Nový Bor ⇔ Svor, a dle jejich tvrzení stavba fakticky negenerovala významné časové zdržení. Avšak toto tvrzení není ze strany OS nikterak analyticky doloženo, fakticky se tedy jedná o jejich pracovní hypotézu, která se standardně v oblasti dopravně-inženýrské problematiky nejprve ověřuje, a až pak následně publikuje. **Tento metodicky správný postup, kterého se Zhotovitel držel po celou dobu zpracování Posouzení a Vyjádření OS nebyl naplněn, a z tohoto důvodu je tedy možno předmětné tvrzení označit za subjektivní – nepodložený odhad.**

Přestože byl v rámci zkapacitnění silnice I/9 v úseku Nový Bor ⇔ Svor použit stejný uzavírkový model (tzv. kyvadlový provoz), který by byl pravděpodobně použit i v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, je třeba poukázat na zcela odlišný charakter těchto lokalit. Charakter území reprezentuje zcela zásadní parametr, který ovlivňuje míru efektivity kyvadlového provozu (minimalizují ztrátový čas) a je přímo ovlivněn četností výskytu křižovatkových úseků. **V těchto případech je třeba v rámci navrženého signálního plánu zajistit obsluhu všech dopravních proudů, které se nacházejí na jednotlivých ramenech křižovatky.** V důsledku této skutečnosti řádově vzrůstá ztrátový čas v rámci světelného cyklu a dochází k řádově vyššímu časovému zdržení. **Fakticky je zcela diametrálně odlišné, pokud je střídavé uzavření jednotlivých jízdních směrů realizováno v místě mezikřižovatkového úseku (stavba I/9 Nový Bor ⇔ Svor), resp. v úseku, kde je zvýšený výskyt křižovatek (např. Česká Lípa ⇔ Nový Bor).**

Předmětnou skutečnost jednoznačně podporuje Zhotovitelem evidovaná dopravní situace v rámci realizované havarijní opravy „**I/9 Propustek 9-239p Česká Lípa u č.p. 89**“ silničního propustku v provozním staničení km 71,295 silnice I/9, která probíhala v průběhu dubna až června v roce 2023. Dle veřejně dostupných údajů Odboru silniční databanky a NDIC, které systematicky a dlouhodobě monitorují chování dopravního proudu na primární silniční síti, docházelo k zcela zásadnímu negativnímu ovlivnění plynulosti provozu v okolí předmětné stavby, jehož důsledkem pro účastníky silničního provozu bylo vzniklé časové zdržení v řádech desítkách minut. **Primárně na základě takto jednoznačně doložených faktů z místa posuzované**

stávající trasy silnice I/9, Zhotovitel chápe úvahu ze strany OS na možnost realizace zkapacitnění předmětného tahu I/9 při střídavém provozu za zcela chybnou, resp. jednoznačně prokazující odbornou neznalost řešené problematiky.

Premisa v podobě návrhu zcela odlišného dispozičního vedení k posuzované Stavbě se Zhotoviteli jeví jako nereálná pracovní hypotéza, a to z pohledu dopravně-inženýrských konsekvencí a celospolečenského zájmu (efektivní vynaložení finančních zdrojů x ochrana krajiny x celospolečenský přínos), které tento záměr představují. I při opomenutí již rozestavěné západní části obchvatu města Česká Lípa, dopravně důležité návaznosti na výhledové MÚK s přeložkou silnice I/13 u obce Manušice, tak při východní variantě vedení přeložky silnice I/9 mimo souvisle zastavěné území, není např. v okolí městské části Pihel města Nový Bor adekvátní prostupnost terénem, a to primárně z důvodu negativní kombinace charakteru území (stávající zástavba) a okolního reliéfu terénu. **Názorným důkazem komplikovanosti tohoto řešení je skutečnost, že v rámci historického návrhu rozvoje silniční sítě, který obsahoval přeložku předmětného úseku silnice I/9, nebyla tato východní varianta kvůli výše uvedeným negativům dále uvažována.** Samozřejmě, každý takto vyvstalý problém, je při aktuálním stupni technického a vědeckého poznání řešitelný, např. variantou dlouhého mostního, resp. tunelového objektu. **Aktuálně obě tato řešení pro současnou společnost nepředstavují technicky náročnou úlohu, ale tyto alternativy by generovaly významně vyšší investiční výdaje a administrativní komplikace, než které jsou evidovány při realizaci posuzované Stavby.**

5) Humanizace stávajícího silničního tahu I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor

Z rozboru negativních externalit generovaných silničním provozem (nehodovost, časové zdržení, hluková a emisní zátěž na obyvatelstvo) je patrná naléhavost předmětného řešení. **Fakticky všichni zainteresovaní činitelé se po zprovoznění Stavby opakovaně zavazují k realizaci různorodých dopravně-zklidňujících opatření, která napomohou zajistit celospolečensky přijatelnou úroveň bezpečnosti provozu a kvalitu života v okolí stávajícího silničního tahu I/9** (např. vyjádření města Česká Lípa ze dne 1. prosince 2023). V důsledku této skutečnosti tak nenastane STUŽ zmiňovaná „kuriózní“ situace, kdy by města Česká Lípa a Nový Bor byly propojeny dvěma kapacitními komunikacemi, ale **naopak jednou kapacitní a bezpečnou komunikací, která vyhoví celospolečenské poptávce po bezpečné a z pohledu hlukové a emisní zátěže k životnímu prostřední šetrné individuální automobilové přepravě.**

Současně je vhodné doplnit, že v případě realizace zklidňujících opatření v trase stávajícího silničního tahu I/9 bude mj. docíleno dalšího nárůstu již dříve vyčíslených benefitů posuzované Stavby v rámci Posouzení. Na tomto místě je vhodné upřesnit, že aktivní varianta a v rámci ní vypočtené přínosy nekalkulují s realizací těchto opatření. **Tudíž fakticky každé opatření, které zvýší odpor, resp. sníží atraktivitu průjezdu pro zbytnou dopravu, bude generovat pozitivní efekt v přesunu motorových účastníků na kapacitní a bezpečnou Stavbu.** Tedy opětovně je možno z globálního hlediska (bezpečnost, plynulost a enviromentální hledisko) jednoznačně podpořit humanizační proces stávajícího tahu silnice I/9, a to po dokončení stavby její přeložky.

6) Globální predikce celospolečenských dopadů posuzované Stavby

Zvolená metodika zpracování již dříve předloženého Posouzení zohledňovala celospolečenskou poptávku po objektivním hodnocení. Obecně je zřejmé, že každý návrh z jakékoliv oblasti zájmu bude mít z různých pohledů určitá pozitiva a negativa. Při hodnocení tedy vždy záleží, na jaká kritéria je kladen hlavní zřetel. Ne jinak je tomu i u silničních liniových dopravních staveb. **Primárně z tohoto důvodu je zcela nezbytné, aby povolovací proces pro stavby tohoto typu byl posouzen výhradně v celospolečenském zájmu.** Tedy konkrétně ne z pohledu vybrané (úzké) části obyvatel, ale z pohledu globálního veřejného (regionálního) zájmu. **A právě použitá metrika, která je založena na vzájemném porovnání aktivní a nulové varianty v rámci jednotlivých sledovaných období, poskytuje Zhotoviteli nástroj pro stanovení objektivních dopadů Stavby nejen na výslednou úroveň bezpečnosti (vývoj silniční nehodovosti) a plynulosti (změna časového zdržení) silničního provozu, ale také predikci vlivu i v oblasti životního prostředí (hluková zátěž a emise polutantů CO, NO_X, HC, SO_2).** Konkrétně emisní zatížení není analyzováno jen „plošně“, ale zejména i v místech, kde je nejvíce lidskému zdraví škodlivé (souvisle zastavěné území). **Názorný příklad sofistikovaného řešení této problematiky je uveden v Posouzení v podkapitole *7.2 Emisní zatížení*. Primárně z tohoto důvodu Zhotovitel označuje námitku ze strany OS, která je uvedena ve druhém odstavci jeho vyjádření ze dne 27. prosince 2023, za zcela bezpředmětnou, resp. jednoznačně prokazující absenci věcného porozumění dříve předloženého Posouzení.**

7) Zdůvodnění integrace stavby „Silnice I/9 Dubice ⇔ Dolní Libchava“ do posuzované Stavby

Úvodem je nezbytné zmínit, že v době zpracování předmětného Posouzení nebyla předmětná stavba „Silnice I/9 Dubice ⇔ Dolní Libchava“ uvedena do provozu, resp. probíhala příprava stavebních aktivit na realizaci díla. Jak již bylo výše uvedeno, při hodnocení silničních liniových dopravních staveb nadregionálního významu, je mj. metodicky žádoucí zohlednit kontinuitu vedení takovéto trasy. **A právě, předmětná stavba „Silnice I/9 Dubice ⇔ Dolní Libchava“, která jižně navazuje na posuzovanou Stavbu (Nový Bor ⇔ Dolní Libchava), fakticky tvoří ucelenou přeložku ke stávajícímu vedení silničního tahu I/9 v úseku mezi městy Česká Lípa a Nový Bor.** Z tohoto důvodu bylo metodicky vhodné (logické) pojmout vyčíslení dopadů pro záměr převedení tranzitní dopravy na ucelený (spojitý) silniční tah ze stávající trasy silnice I/9. **Zprovoznění přeložky v úseku Dubice ⇔ Nový Bor správcům PK fakticky poskytne provozně-technické a v neposlední řadě i legislativní podmínky pro vyloučení zbytné dopravy z intravilánových území jednotlivých obcí a měst, které se nacházejí na silnici I/9.**

8) Použití ekonomického ukazatele (inflace) pro prokázání růstu vyplývajících celospolečenských benefitů z realizace posuzované Stavby

Ve dříve publikovaném Vyjádření je v podkapitole 1.4 ze strany Zhotovitele cíleně zmíněn parametr inflace, aby byl doložen jeho pozitivní vliv na ekonomickou efektivitu posuzované Stavby. Z uvedeného textu je zřejmé, že vyplývající cenové navýšení stavebních nákladů je zcela jednoznačně převáženo nárůstem benefitů z oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které jsou vyčísleny pomocí MD certifikovaných metodik [20] [23], které jsou založeny na ocenění celospolečenské ztráty a časového zdržení účastníků silničního provozu. **Z takto uvedených faktů jednoznačně vyplývá, že zejména v ekonomicky složitém období jsou investice do silničních liniových dopravních staveb nadregionálního významu efektivní, a nikoliv hospodářsky nerozvážná rozhodnutí.**

FAKULTA DOPRAVNÍ
ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ
Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.
Auditor bezpečnosti pozemních komunikací
Odborný garant webové aplikace CEBASS

Závěrečné shrnutí

V návaznosti na zvolenou koncepci vyjádření, která se zaměřila na objasnění opakovaně uvedených nepřesných či zavádějících informacích ze strany účastníků řízení, resp. jednotlivých občanských sdružení, je pro zajištění adekvátní srozumitelnosti předloženého odborného vyjádření metodicky vhodné nejprve realizovat syntézu výše doložených faktů a následně jednoznačně definovat vyplývající závěr:

- **Dílo bylo vyhotoveno v souladu a s plným vědomím aktuálně platného znění zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech a dále dle vyhlášky č. 503/2020 Sb., o výkonu znalecké činnosti.**
- **Použité SW nástroje a metodiky certifikované MD představují odbornou veřejností uznávané kvalifikované prostředky, které napomáhají eliminovat subjektivní hodnocení a současně umožňují exaktně kvantifikovat přínosy, resp. negativa posuzovaného záměru.**
- **Publikované závěry v Posouzení, resp. Vyjádření <u>NEJSOU NÁHODNÝM ODHADEM, ale naopak KVALIFIKOVANOU PREDIKCÍ</u>, která je založena na sofistikovaném matematickém aparátu a odbornou veřejností uznávaných metodických postupech, kdy při kalkulaci jsou využívána verifikovaná (důvěryhodná) vstupní data (intenzity, nehodovost).**
- **Modelování aktivní a nulové varianty je provedeno plně dle pokynů uvedených v metodikách [17] [23] certifikovaných MD a zároveň i v souladu s logickým přístupem. Z metodiky zpracování, která je uvedena v Posouzení v podkapitole *2.4.2. Dopravní nabídka* (konkrétně *Tabulka 1* a text na straně č. 19) ZCELA JEDNOZNAČNĚ vyplývá, že v oblasti analyzované silniční sítě ve výhledovém období (2038/2050) je jediný rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou ve zprovoznění přeložky silnice I/9 (přeložek I/9 a I/13 v roce 2050), resp. v ponechání silniční dopravy ve stávající trase silnice I. třídy I/9 (silnice I/9 a I/13 v roce 2050). <u>Je tedy zcela zřejmé, že vliv ostatních silničních staveb se v rámci modelovaných variant od sebe odčítá a nemá vliv na výsledné hodnocení.</u>**
- **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 (od ostatní sítě izolované) Stavby.**
- **Rozsah sledované silniční sítě byl kvalifikovaně stanoven z výstupů dopravního modelu, a to na základě výsledků rozdílu zatěžování mezi aktivní a nulovou variantou.**

- **Stávající dopravně-inženýrské podmínky a aktuálně platné legislativní předpisy fakticky znemožňují realizovat zkapacitnění silničního tahu I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, a to při požadavku na zajištění celospolečensky přijatelné úrovně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu lokální dopravy.**
- **Premisa v podobě návrhu zcela odlišného dispozičního vedení k posuzované Stavbě reprezentuje nereálnou pracovní hypotézu, a to z pohledu dopravně-inženýrských konsekvencí a celospolečenského zájmu (efektivní vynaložení finančních zdrojů x ochrana krajiny x celospolečenský přínos).**
- **Všichni zainteresovaní činitelé se po zprovoznění Stavby opakovaně zavazují k realizaci různorodých dopravně-zklidňujících opatření, která napomohou zajistit celospolečensky přijatelnou úroveň bezpečnosti provozu a kvalitu života v okolí stávajícího silničního tahu I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor.**
- **Zklidňující opatření v trase stávajícího silničního tahu I/9 budou mj. generovat další nárůst již dříve vyčíslených benefitů posuzované Stavby.**
- **Povolovací proces pro strategické silniční liniové dopravní stavby musí být posouzen výhradně v celospolečenském zájmu, a nikoliv z pohledu vybrané (úzké) části obyvatel.**
- **Použitá metrika, která je založena na vzájemném porovnání aktivní a nulové varianty v rámci jednotlivých sledovaných období poskytuje Zhotoviteli nástroj pro stanovení objektivních dopadů Stavby nejen na výslednou úroveň bezpečnosti (vývoj silniční nehodovosti) a plynulosti (změna časového zdržení) silničního provozu, ale také predikci vlivu i v oblasti životního prostředí (hluková zátěž a emise polutantů CO, NO_X, HC, SO_2).**
- **Stavební záměr „Silnice I/9 Dubice ⇔ Dolní Libchava“, který jižně navazuje na posuzovanou Stavbu (Nový Bor ⇔ Dolní Libchava), fakticky tvoří ucelenou přeložku ke stávajícímu vedení silničního tahu I/9 v úseku mezi městy Česká Lípa a Nový Bor. Z tohoto důvodu bylo metodicky vhodné (logické) pojmout vyčíslení dopadů pro záměr převedení tranzitní dopravy na ucelený (spojitý) silniční tah ze stávající trasy silnice I/9.**
- **Z doložených podkladů jednoznačně vyplývá, že zejména v ekonomicky složitém období jsou investice do silničních liniových dopravních staveb nadregionálního významu efektivní, a nikoliv hospodářsky nerozvážná rozhodnutí.**

FAKULTA DOPRAVNÍ
ÚSTAV SOUDNÍHO ZNALECTVÍ V DOPRAVĚ
Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.
Auditor bezpečnosti pozemních komunikací
Odborný garant webové aplikace CEBASS

Souhrnně lze z pohledu odborných znalostí řešitelského týmu ČVUT v Praze Fakulty dopravní Ústavu soudního znalectví v dopravě OPĚTOVNĚ konstatovat, že zjištěné konsekvence v oblastech bezpečnosti a plynulosti dopravy a z nich vyplývající celospolečenské benefity ZCELA JEDNOZNAČNĚ SPLŇUJÍ zákonem č. 114/1992 Sb. [31] § 56 odst. 2 písm. c) specifikovanou podmínku pro udělení výjimky a fakticky tak umožňují realizaci Stavby.

Zhotovitel je přesvědčený, že zvolená koncepce tohoto vyjádření, která se zaměřila na objasnění opakovaně uvedených nepřesných či zavádějících informacích ze strany účastníků řízení, resp. jednotlivých občanských sdružení, napomohla věcně zdůvodnit celospolečenský význam posuzované Stavby. Pokud i přesto bude potřeba dalšího doplnění, je Zhotovitel plně k dispozici.

S pozdravem

za autorský kolektiv

Ing.Bc. Karel Kocián, Ph.D.

Digitálně podepsal Ing.Bc. Karel Kocián, Ph.D.
Datum: 2024.03.14 12:24:21 +01'00'

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav soudního znalectví v dopravě
hlavní řešitel

Seznam použité literatury

[1] KOCIAN, K. a kolektiv: I/9 Nový Bor ⇔ Dolní Libchava – dopravně-inženýrské posouzení, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 03/2023.
[2] KOCIAN, K. a kolektiv: Doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 10/2023.
[3] VISUM® 2022, PTV Karlsruhe.
[4] Model individuální automobilové dopravy, AFRY CZ s.r.o., 2022.
[5] VISEM® 8.10, PTV Karlsruhe.
[6] Směrový průzkum na hraničních přechodech, ŘSD ČR, 2010.
[7] Celostátní sčítání dopravy 2020, ŘSD ČR, 2022.
[8] PTV VISUM 2020 Manual, Karlsruhe: PTV AG, PTV GROUP, 2020.
[9] 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].
[10] 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].
[11] 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].
[12] ZÚR Ústeckého kraje, 2014. [Online]. Přístupné z: https://www.kr-ustecky.cz/zur-uk/ds-96797. [Přístup získán 8. 12. 2022].
[13] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Mapová aplikace,“ 2022. [Online]. Přístupné z: https://www.rsd.cz /web/guest/mapa-staveb##/stavby?filters[]=StavbyRealizace. [Přístup získán 7. 12. 2022].
[14] Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2050, Praha, EDIP s.r.o., 2021.
[15] BÍLEK, O. a kolektiv: Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, Geo Vision, s.r.o., 2021.
[16] Ročenka nehodovosti na PK v České republice v roce 2021, Policejní prezidium ČR, 2022.
[17] HDM-4, HDMGlobal.
[18] HBEFA, „HBEFA Introduction“, [Online]. Přístupné z: https://www.hbefa.net/e/ index.html. [Přístup získán 15. 12. 2022].
[19] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
[20] Aktualizovaná metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, v.v.i., 2017.

[21] 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].
[22] Indexy spotřebitelských cen - inflace - prosinec 2022, [Online]. Přístupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cri/indexy-spotrebitelskych-cen-inflace-prosinec-2022 Přístup získán 8. 8. 2023].
[23] Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, SFDI, 2018.
[24] Elvik R., Vaa T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.
[25] Road Safety Manual, [Online]. Přístupné z: https://roadsafety.piarc.org/en. [Přístup získán 10. 12. 2022].
[26] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 2018.
[27] TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, 2000.
[28] TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikací, 2000.
[29] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), 2018.
[30] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání), 2018.
[31] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
[32] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
[33] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
[34] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
[35] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na PK, ve znění pozdějších předpisů.
[36] 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].
[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/371/infoletak_s9-dubice-libchava.pdf?t=2023-01-10%2015:41:25.45. [Přístup získán 19. 1. 2023].
[38] 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-novy-bor-dolni-libchava.pdf?t=2023-01-30%2010:54:55.135. [Přístup získán 19. 1. 2023].
[39] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie bezpečnosti provozu 2021–2030, Praha, 2021.
[40] KOCIAN, K. a kolektiv: Posouzení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v úseku dálnice D47 – stavba D47091.1, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 11/2022.