

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

Strana 1/10

V Praze

dne 10. března 2026

Věc: Třetí doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ (dále jen „Stavba“), a to na základě požadavku ŘSD s. p., jejichž charakter umožní posouzení takových skutečností, které byly důvodem pro zrušení prvoinstančního rozhodnutí Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří (dále jen „AOPK“) nadřízeným orgánem a které musí být vyhodnoceny v novém projednávacím řízení.

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 dříve upřesněno formou dvou odborných vyjádření (dále jen „Vyjádření“) [2] [3], níže **reaguji na podnět AOPK a doplňuji skutečnosti v rámci problematiky:**

1) Vyhodnocení kumulativního efektu způsobeného dvěma liniovými stavbami – stávající silnice I/9 a nové přeložky silnice I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, a to konkrétně v oblastech:

- kumulativní příspěvek vlivu zvýšené dopravní zátěže na obyvatelstvo, zejména v místech souběhu obou dopravních staveb (především ovlivněná zástavba – hluková zátěž, emise výfukových plynů, zvýšení intenzity dopravy).

Předkládané vyjádření se systematicky zabývá vznesenými připomínkami k realizaci přeložky silnice I/9 v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor (dále jen „Stavba“), a to zejména otázkou možných kumulativních vlivů dopravní zátěže stávající a nové komunikace na obyvatelstvo a životní prostředí. Text je strukturován tak, aby nejprve znovu vymezil funkční roli přeložky v dopravním systému území a následně objasnil vztah mezi oběma komunikacemi z hlediska dopravního uspořádání. Součástí vyjádření je rovněž nastínění možných dopravně-organizačních a technických opatření na stávajícím úseku, jejichž cílem je jeho postupná humanizace a vytvoření podmínek pro přirozený přesun tranzitní dopravy na novou kapacitní přeložku, která je navržena v souladu s dopravně-bezpečnostními požadavky 21. stolení.

1) Hlavní cíl Stavby

Úvodem tohoto vyjádření lze konstatovat, že pokud má být docíleno efektivní eliminace kumulativní efektu způsobeného dvěma liniovými stavbami, tak za efektivní opatření je možno zcela jistě považovat stav, kdy je jedna stavba odstraněna, resp. **je zcela zásadně změněn její dopravní význam.**

Primárním účelem nově navrhované Stavby je mimo jiné odklonění tranzitní dopravy, zejména těžké nákladní dopravy, mimo obydlené části území, kde dnes dochází ke kumulaci negativních vlivů z dopravy, tedy hluku, emisí, vibrací i dopravně-bezpečnostních rizik. **Na základě prezentovaných závěrů v rámci dříve publikovaného Posouzení a Vyjádření v oblasti rozboru negativních externalit generovaných silničním provozem (nehodovost, časové zdržení, hluková a emisní zátěž na obyvatelstvo) je jednoznačně patrná odůvodněnost předmětného záměru.**

Stávající silnice I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou je vedena průtahem přes Českou Lípou v blízkosti centra města a kolem několika hustě osídlených obytných oblastí. Mezi těmito aglomeracemi je stávající silnice I. třídy trasována jako dvoupruhová bez zpevněných krajnic s nevyhovujícím šířkovým i prostorovým uspořádáním. **Současná silnice I/9 plní fakticky dvojí funkci, konkrétně zajišťuje místní dopravu obyvatel a obsluhu území, ale také vykonává funkci tranzitního dopravního koridoru. Tento stav je dlouhodobě neudržitelný, protože kombinace místního pohybu chodců, cyklistů a obslužné dopravy s intenzivní tranzitní dopravou (zejména těžkou nákladní) vytváří značná dopravně-bezpečnostní rizika a zároveň zhoršuje kvalitu života místních obyvatel.**

2) Kumulativní vliv dopravní zátěže

Kumulativní vliv dopravní zátěže lze v kontextu posuzování vlivů na životní prostředí chápat jako výsledný vliv záměrů, staveb nebo činností, které v daném území působí současně a jejichž jednotlivé dopady se mohou sčítat a vzájemně ovlivňovat. V kontextu liniových staveb se tento vliv projevuje zejména v oblasti hlukové zátěže, emisí z výfukových plynů, vibrací a celkové intenzity dopravy. [32] [37] [41]

V předmětném případě je kumulativní vliv dopravní zátěže posuzován ve vztahu ke stávající silnici I/9 a navrhované Stavbě (přeložce téhož tahu). **Podstatou hodnocení je stanovit, zda souběžná existence obou komunikací povede k faktickému zvýšení zatížení v konkrétních lokalitách, zejména v místech obytné zástavby, nebo zda bude docíleno k přerozdělení dopravních proudů a změně jejich prostorové koncentrace.** Na kumulativní efekt dopravní zátěže tedy nelze nahlížet jako na pouhou existenci dvou komunikací v území. **Rozhodující je výsledný stav provozu po realizaci Stavby. Jde tedy o to jakým způsobem se změní intenzita dopravy na stávající trase, jaký podíl aktuálních intenzit dopravy bude převeden na novou bezpečnou komunikaci a k jakým stavebním či provozním úpravám na původním úseku bude přistoupeno.**

Navrhovaná Stavba má za cíl výše uvedené dvě dopravní funkce (tj. tranzitní a obslužnou) jednoznačně separovat. Nelze tedy konstatovat, že zprovozněním Stavby představuje pouhé navyšování kapacity po přepravě v oblasti pozemních komunikací v daném území. Naopak se fakticky jedná o prostorové rozdělení dopravních funkcí tak, aby tranzit nebyl veden skrze zastavěné území, a to zejména ne širším centrem města Česká Lípa a městskou částí Pihel, která je součástí města Nový Bor. Pozitivně vnímané (cílené) separace dopravního proudu lze dosáhnout koncepčním procesem, který je zpravidla označován pojmem tzv. humanizace (v úseku, odkud je vymístěna zbytná doprava, je následně přistoupeno k zásadním stavebním a dopravně-provozním změnám).

Pojem humanizace v oblasti dopravního a urbanistického plánování je používán pro označení takových úprav dopravní infrastruktury a veřejného prostoru, jejichž cílem je přizpůsobit prostředí především potřebám místních obyvatel, nikoli potřebám pouze motorové tranzitní dopravy. **Humanizaci lze chápat jako zvyšování kvality života a zvyšování bezpečnosti provozu při současném zachování jeho funkčnosti.** Humanizace pozemních komunikací obecně zahrnuje zejména opatření vedoucí ke snížení dopravní zátěže, omezení tranzitní dopravy, zklidnění provozu, zvýšení bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích (chodců a cyklistů), doplnění prvků zeleně a úpravu uličního prostoru. Jde v konečném důsledku o komplexní změnu dopravní funkce (preferenci veřejné hromadné dopravy (dále jen „VHD“) na úkor individuální automobilové dopravy (dále jen „IAD“)) a charakteru příslušné pozemní komunikace.

Tento přístup k budování nové dopravní infrastruktury a hospodaření s tou původní, spočívající v realizaci přeložky silně zatížené pozemní komunikace vedoucí souvisle zastavěným územím a následnou humanizací původního úseku, je uplatňován nejen napříč Českou republikou, ale rovněž ve všech vyspělých členských státech EU či dalších zemích moderní a celospolečensky vyspělé civilizace. [25] [26] [30]

Z výše uvedeného je patrné, že argumentace skutečností, že realizací přeložky (Stavby) vzniknou dvě kapacitní silnice a dojde tak ke kumulativnímu efektu jejich provozu, která navíc vychází z předpokladu, že obě komunikace budou mít totožnou roli v posuzovaném území a obdobnou intenzitu dopravy, je ZCELA MYLNÁ. Původní komunikace sice zůstane zachována, avšak její dopravní režim bude zásadně změněn. Tranzitní doprava bude směřována na novou Stavbu a stávající silnice bude postupně transformována na humanizovanou komunikaci s dominantní funkcí místní obsluhy.

3) Humanizace původního úseku silnice I/9

V kontextu stávající silnice I/9 je humanizace chápána jako proces transformace komunikace z tranzitního tahu na komunikaci převážně místního významu. Cílem je snížit intenzitu a rychlost dopravy, zamezit průjezdu těžkých nákladních vozidel, zvýšit bezpečnost pohybu a zlepšit hlukové a emisní podmínky v zastavěném území. **Realizace Stavby (přeložky) vytváří zásadní a nezbytný předpoklad pro tuto změnu, neboť umožňuje převést zbytnou dopravu na kapacitní trasu mimo zastavěné území a následně uplatnit humanizační**

úpravy na původním úseku. To znamená například provedení úprav veřejného prostoru, jako jsou bezpečnější přechody pro chodce, podpora rozvoje cyklistické infrastruktury, preference VHD, doplnění zeleně či prvků městského mobiliáře. Zásadní je i odůvodněné očekávané snížení hlukové zátěže v obydlých částech.

Za základní předpoklad pro úspěšné naplnění výše uvedených aktivit v oblasti humanizace stávajícího úseku silnice I/9 lze označit vzájemnou součinnost a shodu na tomto záměru mezi stávajícím a budoucím správcem předmětné dopravní infrastruktury. Na území ČR je silniční síť rozdělena do správy několika úrovní odpovědných správců. V případě posuzované silnice I/9 se jedná o odpovědného správce ŘSD s. p., správa silniční sítě okresního (silnice II. třídy), resp. lokálního významu (silnice III. třídy) je v následně v kompetenci Libereckého kraje (Krajská správa silnic Libereckého kraje). **Právě původní úsek silnice I/9 bude po dokončení stavby přeřazena do kategorie druhých tříd, a to jako silnice II/609.**

Dotčení správci pozemních komunikací se právě v souvislosti se zprovozněním Stavby opakovaně zavázali k realizaci souboru dopravně-zklidňujících opatření, jejichž cílem je zajistit společensky přijatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu v místě stávajícího silničního tahu silnice I/9. Podporu tohoto záměru opakovaně a systematicky deklarují také statutární zástupci města Česká Lípa, v jejímž katastru mají být tyto humanizační aktivity realizovány. Předmětné závazky jednoznačně vyplývají z následujících dokumentů:

- „Závazek Libereckého kraje plynoucí z budoucího uspořádání silniční sítě po dokončení přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ ze dne 14.12.2023 [47];
- „Závazné prohlášení SH/71/2004“ ze dne 13.4.2004 [48];
- „Řízení o povolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněného druhu rostlin a živočichů pro stavbu přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava – vyjádření účastníka řízení“ ze dne 1.12.2023 [49].

Právě na základě těchto kroků je zcela vyloučena potenciální situace, kdy by byla města Česká Lípa a Nový Bor propojena dvěma rovnocennými kapacitními komunikacemi. Namísto toho vznikne jedna bezpečná kapacitní a požadavkům tranzitní dopravy odpovídající Stavba (přeložka původní silnice I/9), která zároveň bude odpovídat aktuálním standardům a celospolečenské poptávce po bezpečné a, z hlediska hlukové a emisní zátěže, šetrnější individuální automobilové dopravě. Naopak stávající trasa bude transformována do podoby dopravními opatřeními humanizované pozemní komunikace s výhradně lokálním významem. Oddělení tranzitní a místní dopravy významně přispívá ke snížení rizika dopravních nehod a ke zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Odstranění konfliktů mezi těžkou tranzitní dopravou a místním pohybem umožňuje kvalitnější organizaci dopravy v obci a vytváří podmínky pro bezpečnější veřejný prostor. **Bezpečnost a zdraví obyvatel je v tomto kontextu zásadním veřejným zájmem a jedním z hlavních důvodů realizace Stavby.**

Dále je vhodné zdůraznit, že realizací zklidňujících opatření na stávajícím tahu I/9 bude docíleno dodatečného navýšení přínosů předmětné Stavby, které již byly kvantifikovány v rámci dříve zpracovaného Posouzení [1]. **Aktivní varianta hodnocená v rámci Posouzení totiž s realizací těchto dodatečných opatření nepočítá.** Lze tedy s obecnou platností konstatovat, že každé humanizační opatření, které sníží atraktivitu průjezdu tímto úsekem pro zbytnou dopravu, přispěje k dalšímu přesunu motorové dopravy na kapacitní a bezpečnou přeložku (Stavbu).

Souhrnně řečeno míra využívání obou komunikací je vzájemně podmíněna jejich dopravním režimem. Tedy, čím důsledněji bude původní tah I/9 po zprovoznění přeložky humanizován, tedy zbavován tranzitního charakteru, tím přirozeněji bude tranzitní doprava využívat kapacitní přeložku, která je navržena v souladu s dopravně-bezpečnostními požadavky 21. stolení. **Právě díky těmto aktivitám nelze hovořit o kumulaci dopravní zátěže, nýbrž o jejím řízeném přerozdělení ve prospěch bezpečnější a kapacitní pozemní komunikace.**

4) Návrh možných typologických dopravně-inženýrských opatření vedoucích k humanizaci původního úseku silnice I/9

Následující přehled možných dopravně-inženýrských opatření vychází z principu funkčního rozdělení pozemních komunikací po zprovoznění Stavby. **Jejich cílem není pouze dílčí úprava stávajícího úseku silnice I/9, ale především systematická změna jeho dopravního režimu.** Navrhovaná opatření mají vytvořit takové podmínky, které sníží atraktivitu průjezdu pro tranzitní a zbytnou dopravu a povedou k jejímu přirozenému přesunu na kapacitní přeložku.

Tato konkrétní opatření vychází primárně z Technických podmínek (dále jen „TP“) č. 132 „Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích“ [30].

V obecné rovině můžeme prvky zklidňování dopravy rozdělit dle jejich provedení a působení na řidiče na:

- **prvky fyzické** – ovlivňující dopravní chování řidičů díky nutnosti snížit rychlost jízdy či vychýlit směr jízdy vozidla při průjezdu;
- **prvky psychologické** – působící na řidiče psychologicky/vizuálně;
- **prvky fyzicko-psychologické** – které působí na řidiče nejen vizuálně, ale též akusticky či dynamicky (opticko-akustické brzdy).

Snižování intenzit motorové dopravy je jedním ze základních principů zklidňování dopravy. Tohoto cíle lze dosáhnout vhodnou kombinací zvýšení atraktivity alternativních trasy či jiného dopravního módu a snížení atraktivity stávající trasy pro motorovou dopravu. Zásadním opatřením ke snížení „poptávky“ po použití zklidňované komunikace je právě nabídka vhodně zvolené alternativní trasy. Naopak opatřeními ke snížení „nabídky“ zklidňované komunikace jsou například:

- užití prvků k optimalizaci rychlosti (zejména fyzických);
- úprava křižovatek;

- snížení počtu jízdních pruhů (např. bočním zúžením, středním dělicím pásem, postranním dělicím pásem);
- vhodný typ zastávky VHD a její preference (např. zastávkový mys, zastávka typu zátka, v jízdním pruhu; BUS pruhy apod.);
- přidání míst pro příčné překonání komunikace (za účelem zpomalení toku dopravy);
- změna dopravního režimu (např. omezení vjezdu vybrané skupině motorových vozidel, zřízení pěší zóny, časové omezení vjezdu nebo zpoplatnění vjezdu formou místního poplatku).

Dalším důležitým faktorem zklidňování dopravy je rovněž optimalizace jízdní rychlosti, která se na dané komunikaci pokládá za optimální, a to nejen v souvislosti s významem a funkcemi komunikace, ale i v souladu s funkčním zařízením okolního území. Z kategorie fyzických prvků užívaných k optimalizaci rychlosti patří například:

- fyzické zúžení vozovky:
 - liniové (např. boční liniové zúžení pomocí zmenšení šířky mezi obrubami, doplněním chodníků/stezek pro cyklisty/cyklistických pruhů, parkovacích pruhů/pásů; vložení středního/postranního dělicího pásu);
 - lokální (např. boční lokální zúžení, vložení středního/postranního dělicího ostrůvku);
- vysazené plochy (mohou být tvořeny chodníkem / vysazenou chodníkovou plochou, zelení / vysazenou zelenou plochou, jejich kombinací nebo jinými prvky např. dopravním zařízením či vhodnou kombinací s parkovacími pruhy);
- vhodný typ zastávky VHD (např. zastávkový mys, zastávka v jízdním pruhu apod.);
- cílená zvýšená lokální křivolakost (např. kombinace dvou bočních lokálních zúžení);
- zpomalovací prahy či zpomalovací polštáře;
- zvýšená plocha křižovatek.

Mezi psychologické prvky užívané k optimalizaci rychlosti patří například:

- optické zúžení vozovky, např.:
 - modifikací okrajů vozovky (odlišný povrch krajnice, příp. odvodňovacího proužku);
 - realizace tvaru „brány“ – optické zúžení, naznačená brána (blízkým umístěním osvětlení, resp. jeho jiným barevným odstínem, blízkou výsadbou keřů či stromků, umístěním SDZ atp.);
 - bílá klikatá čára (VDZ V 12e).
- vodorovné dopravní značení, které vede řidiče ke snížení rychlosti vozidla, případně ho upozorňuje na rizikové místo, např.:
 - optická psychologická brzda (VDZ V 18, v intravilánu bez akustického efektu), resp. veškeré příčné vodorovné dopravní značení, které pomáhá narušovat urychlující přímé linie);
 - nápis na vozovce (VDZ V 15) v podobě symbolu svislé značky vyznačující nejvyšší dovolenou rychlost.

- kontrola jízdní rychlosti – úsekové měření rychlosti, radar, schránka na radar, ukazatel rychlosti apod.;
- změna povrchu vozovky (materiál, barva, textura);
- změna veřejného osvětlení zvýrazňující použitý fyzický zklidňující prvek.

Zpracovatel tohoto vyjádření odkazuje pro konkrétní příklady provedení jednotlivých opatření včetně odpovídajících schémat a fotodokumentace na TP 132 [30]. Zatímco v intravilánu jsou humanizační aktivity zaměřeny především na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, v extravilánu je hlavním cílem změna dopravní funkce komunikace z tranzitní spojnice na komunikaci s omezeným dopravním významem, sloužící převážně místní obsluze. Aby nedocházelo k paralelnímu využívání původní trasy jako alternativního tranzitního koridoru, je nezbytné uplatnit taková opatření, která systematicky sníží její atraktivitu pro průjezd bez místního cíle. Za odpovídající opatření lze považovat:

- snížení nejvyšší dovolené rychlosti (např. 70 km/h);
- logický zákaz průjezdu nákladních vozidel (SDZ B 4, případně B 13, resp. B 17);
- úpravy křižovatek s předností pro místní směry;
- zúžení jízdních pruhů;
- doplnění prvků podporujících např. cyklistické využití.

Obecně lze konstatovat, že čím důsledněji bude původní trasa v extravilánu zbavena tranzitního charakteru, tím menší bude její využití pro průjezd bez místního cíle a tím více se tranzitní a zbytná doprava přesune přirozeně novou Stavbu. Za těchto podmínek nemůže docházet k dlouhodobé kumulaci dopravní zátěže na obou trasách, protože jejich dopravní funkce budou záměrně odlišné.

Závěrečné shrnutí

Předmětem tohoto třetího doplnění bylo vyhodnocení možného kumulativního vlivu dopravní zátěže vyplývajícího z budoucí souběžné existence stávající silnice I/9 a navrhované přeložky (Stavba) v úseku Česká Lípa ⇔ Nový Bor, a to zejména ve vztahu k obyvatelstvu, hlukové a emisní zátěži a intenzitě dopravy. Z provedené analýzy vyplývá, že realizací Stavby NEVZNIKNE situace dvou rovnocenných kapacitních PK, jejichž provoz by se kumuloval v posuzovaném území. Naopak, princip navrhovaného řešení spočívá ve funkčním oddělení tranzitní a místní dopravy. Nová přeložka (Stavba) bude plnit roli kapacitního a bezpečného tranzitního tahu, zatímco stávající silnice I/9 bude po zprovoznění Stavby postupně transformována na komunikaci převážně místního významu. Obě tyto komunikace budou svým stavebním provedením odpovídat aktuální úrovni poznání v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. K naplnění tohoto synergetického efektu se závazně zavázali nejen stávající a budoucí odpovědní správci komunikací [47] [48], ale také přislíbili plnou součinnost statutární zástupci města Česká Lípa, v jejímž katastru mají být tyto humanizační aktivity realizovány.

Kumulativní vliv dopravní zátěže proto NELZE hodnotit jako prostý součet intenzit na dvou paralelních komunikacích. Rozhodující je výsledný dopravní režim po realizaci Stavby a souvisejících humanizačních opatření. Ta povedou ke snížení atraktivity původního tahu pro tranzitní a zbytnou dopravu a k jejímu přirozenému přesunu na novou přeložku (Stavbu).

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace přeložky I/9 Nový Bor ⇔ Dolní Libchava nepředstavuje kumulaci negativních dopravních vlivů, ale systémové řešení dlouhodobě nevyhovující situace. **Stavba spolu s navazujícími opatřeními vytváří předpoklady pro trvalé oddělení dopravních funkcí, zvýšení bezpečnosti a zlepšení kvality životního prostředí v dotčeném území.**

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. [34] § 56 odst. 2 písm. c) specifikovanou podmínku pro udělení výjimky a fakticky tak umožňují realizaci Stavby.

S pozdravem

za autorský kolektiv

Ing. Bc. Karel Kocián, Ph.D.
Digitálně podepsal
Ing. Bc. Karel Kocián, Ph.D.
Datum: 2026.03.10
09:30:27 +01'00'

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.

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

Seznam použité literatury

- [1] KOCIÁN, K. a kolektiv: I/9 Nový Bor ⇔ Dolní Libchava – dopravně-inženýrské posouzení, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 03/2023.
- [2] KOCIÁN, K. a kolektiv: Doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 10/2023.
- [3] KOCIÁN, K. a kolektiv: Druhé doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 04/2024.
- [4] VISUM® 2022, PTV Karlsruhe.
- [5] Model individuální automobilové dopravy, AFRY CZ s.r.o., 2022.
- [6] VISEM® 8.10, PTV Karlsruhe.
- [7] Směrový průzkum na hraničních přechodech, ŘSD ČR, 2010.
- [8] Celostátní sčítání dopravy 2020, ŘSD ČR, 2022.
- [9] PTV VISUM 2020 Manual, Karlsruhe: PTV AG, PTV GROUP, 2020.
- [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. 2026].
- [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 20. 1. 2026].
- [12] ZÚR Ústeckého kraje, 2014. [Online]. Přístupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/zur-uk/ds-96797>. [Přístup získán 8. 2. 2026].
- [13] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Mapová aplikace,“ 2026. [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 10. 2. 2026].
- [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. 1. 2026].
- [19] Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, Brno, CDV, v.v.i., 2001.
- [20] Metodika bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, Brno, CDV, v.v.i., 2013.
- [21] Noční bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění, Ostrava, VŠB – TU Ostrava, 2020, ISBN: 978-80-248-4377-3.
- [22] Manuál pro identifikaci a evaluaci dopravně-bezpečnostních závad v rámci BI PK, Praha, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 2024.
- [23] Aktualizovaná metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, v.v.i., 2017.
- [24] Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, SFDI, 2018.
- [25] Elvik R., Vaa T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier, 2004, ISBN 0-08-044091-6.

- [26] Road Safety Manual, [Online]. Přístupné z: <https://roadsafety.piarc.org/en>. [Přístup získán 30. 12. 2025].
- [27] ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání, 2024.
- [28] ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 2018.
- [29] TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, 2000.
- [30] TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, 2025.
- [31] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), 2018.
- [32] TP 219 – Posuzování vlivů dopravních staveb na životní prostředí, 2019.
- [33] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání), 2018.
- [34] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- [35] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [36] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [37] Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.
- [38] Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [39] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na PK, ve znění pozdějších předpisů.
- [40] Vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, kterou se provádí stavební zákon.
- [41] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (kodifikované znění).
- [42] Ředitelství silnic a dálnic ČR, „Plánovaná výstavba v Libereckém kraji“, [Online]. Přístupné z: <https://cloud.roadmedia.cz/drive/d/f/nlzvqtLhV2WJg0AlWWhPxqZpDL2IIYD5>. [Přístup získán 30. 12. 2025].
- [43] 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].
- [44] 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 17. 12. 2025].
- [45] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie bezpečnosti provozu 2021–2030, Praha, 2021.
- [46] KOCIÁN, K. a kolektiv: Posouzení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v úseku dálnice D47 – stavba D47091.1, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 11/2022.
- [47] „Závazek Libereckého kraje plynoucí z budoucího uspořádání silniční sítě po dokončení přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ ze dne 14.12.2023.
- [48] „Závazné prohlášení SH/71/2004“ ze dne 13.4.2004.
- [49] „Řízení o povolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněného druhu rostlin a živočichů pro stavbu přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava – vyjádření účastníka řízení“ ze dne 1.12.2023.
- [50] „Vyjádření žadatele k probíhajícímu správnímu řízení o výjimce z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů k záměru stavby přeložky silnice I/9 s názvem „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava““ ze dne 15.3.2024.