



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



SRR21+
Strategie regionálního rozvoje 2021+



PŘÍPADOVÁ STUDIE „C“

Zpracovatelé: Lukáš Eršil, Jakub Trojan, David Stella

Případová studie

<i>Základní identifikační údaje výzvy a projektu</i>	
Název projektu	Výstavba silnice I/35 v úseku Ohrazenice – Úlibice
Projekt	Vzdělávací program TIA
Kontaktní osoba	Lukáš Eršil, jednatel +420 724 204 430 info@envipor.cz

Hodnocení efektu územního dopadu silnice I/35 v úseku Ohrazenice – Úlibice

Záměrem je výstavba silnice I/35 v úseku Turnov – Úlibice, která se po realizaci stane významnou integrální součástí dopravní sítě ČR. Jedná se o přeložku stávající silnice, která bude celá realizovaná v nové trase. Kapacita stávající silnice bude zachována. Trasa je navržena ve variantách E1 (vedená severně od Rovenska pod Troskami) a E2 (vedená jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami). Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Na novou silnici navazuje záměr kraje postavit novou silnici II/283 s cílem odvést dopravu z centra Turnova.

Projekt je zasazen do historicko-přírodně cenného území, které obrozenci pojmenovali Český ráj. Oblast si pro svou členitost a přírodní bohatství zachovala charakter klidového území využívaného k rekreaci či bydlení lidí, kteří pro život hledají kvalitní přírodě blízké prostředí. Dotčeným územím pak po staletí vede dopravní cesta spojující Turnovsko s Jičínskem, potažmo Liberec s Hradcem Králové. Vzhledem k charakteru dopravních módů a dopravních intenzit tato cesta nepředstavovala do nástupu masivní automobilizace společnosti významnější negativní externality v území. To se vlivem obliby osobních aut, zlevňováním pohonných hmot a snižováním obslužnosti hromadnou dopravou postupně měnilo a dnes historická trasa intenzitám osobní, a hlavně nákladní automobilové dopravy zejména v obcích, nevyhovuje.

V Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje a Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje byl pro vedení stavby vymezen koridor. Stejně tak je vymezen koridor v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje pro tzv. jižní variantu s obchvaty obcí na stávající I/35. Tuto variantu však stát i přes odpor obyvatel zamítl a nepočítá s ní ani jako variantním řešením pro posouzení v EIA.

Následující hodnocení TIA tak zahrnuje pouze ŘSD navrhovanou severní variantu, ale snaží se čtenáři u některých příkladů ukázat komplexní pohled na řešení dopravy v popisovaném území. Zmiňuje porovnání s variantami (obchvaty obcí, výstavba železnice, jižní varianta), po kterých volají někteří starostové, občané či odborníci na dopravu.

Rozsah stavby je dán stávající MÚK Ohrazenice s dálnicí D10 a připravovanou MÚK Úlibice se silnicí I/16. Stavba má význam pro spojení severní části republiky s Královéhradeckým a Pardubickým krajem. Podle platných harmonogramů bude realizován tento úsek jako poslední. Stávající silnice I/35 bude po vybudování stavby ponechána v plném rozsahu, aby sloužila jako doprovodná komunikace k novostavbě silnice I/35. (Obrázek znázornění trasy viz. příloha č. 7 obr. 1)

Stavba začíná před dnešní MÚK Ohrazenice s dálnicí D10, která bude přestavěna. Dále kříží železniční trať Turnov–Liberec. Trasa vede nezastavěným územím. Kříží železniční trať Praha–Turnov a prochází prolukou mezi Přepeřemi a Nudvojovicemi. Se silnicí II/610 je navržena MÚK Přepeře sloužící k napojení přilehlých průmyslových areálů. Trasa je vedena po jižním okraji Nudvojovic, prochází prolukou severně kolem bývalé jízdní. Jižně od ČOV Turnov překračuje mostem řeku Jizeru a vede v koridoru mezi železničními trati Turnov–Jičín a hranicí CHKO Český ráj. Před Valdštejnem kříží železniční trať a stávající silnici I/35, za kterou následuje MÚK Valdštejnsko s přeložkou silnice III/2835. Trasa se následně vzdaluje od dnešní silnice I/35 a je vedena zemědělskými pozemky severně kolem Svatoňovic. Západně od obce Volavec je umístěna MÚK Volavec se silnicí III/2828, do které je variantně zapojena navrhovaná přeložka silnice II/282. Trasa se potom stáčí na jih. Po obec Roudný jsou obě varianty stejné, pouze se liší kategorií. Varianta 4 – kombinovaná R 21,5/100 a S 13,5/80 (2 + 1) – je vedena severně od Blatce a Sýkořic, kříží stávající silnici II/282. S

uvažovanou variantou přeložky silnice II/282 je navržena MÚK Žernov situovaná jižně od stejnojmenné obce. V těchto místech se mění kategorie ze čtyřpruhu R 21,5/100 na třípruh S 13,5/80. Trasa dále severovýchodě míjí Rovensko pod Troskami a kříží železniční trať Turnov–Jičín. Trasa je vedena po zemědělských pozemcích mezi Újezdem pod Troskami a Semínovou Lhotou. Severně od Čimyšle je navržena variantní MÚK Čimyšl s přivaděčem pro možnou etapizaci výstavby. Tam končí variantní úsek. Varianta 3–S 13,5/80 (2 + 1) – prochází po zemědělských pozemcích mezi Blatcem a Štěpánovicemi. Vyhýbá se přírodní památce Borecké skály a jihozápadně míjí Rovensko pod Troskami. Před křížením s železniční tratí Turnov–Jičín a silnicí II/282 je navržena MÚK Ktová s přeložkou silnice II/282. Trasa dále pokračuje severovýchodně kolem Ktové a Újezdu pod Troskami. Trasa se stáčí kolem Libuně na jih. Mezi Libuní a Kněžnicemi je uvažována výstavba MÚK Libuň se stávající silnicí I/35. Úsek pokračuje jihozápadně kolem Kněžnic. Mezi Kněžnicemi a Jinolicemi je navržena se stávající silnicí I/35 další MÚK Kněžnice. Trasa je dále vedena severně podél železniční trati Turnov–Jičín. Mezi městem Železnice a obcí Valdice je umístěna MÚK Valdice se silnicí II/286. Stavba pokračuje polem jižně od Radimi a Dřevěnice. Úsek končí na MÚK Ůlibice se silnicí I/16, kde se napojuje na připravovaný úsek do Hradce Králové.

Předpokládaná cena stavby:

Var. 3: 8 276 197 124 Kč (bez DPH)

Var. 4: 10 212 648 535 Kč (bez DPH)

1. První kolo hodnocení – Zjištění významnosti územních dopadů

V rámci posouzení významnosti projektu, tedy coby součást prvního kola hodnocení efektů územního dopadu, byla provedena analýza možných vlivů na zaměstnanost, životní prostředí, dopravu, trh/konkurenci. Záměr výstavby dopravní infrastruktury je také hodnocen optikou možného dopadu na kvalitu života pro různé skupiny.

1.1 Možný vliv na zaměstnanost v území

Počet vytvořených/zaniklých trvalých pracovních míst (kolik může projekt přinést pracovních míst / kolik míst může v důsledku projektu zaniknout)?

Dopravní infrastruktura přímo pracovní místa ve významnějším počtu nevytváří. Přímo vytvořených pracovních míst bude vytvořeno zejména v údržbě, kde můžeme počítat mezi 1–19 místy. Vzhledem k charakteru zaměstnavatele – správce komunikací lze usoudit, že pracovníci budou rekrutováni z celého regionu. Jako argumenty pro obhajobu nových silnic, dálnic či železnic je zaměstnanost uváděna. Reálně se však jedná o relokační pracovní síly – její efektivnější distribuci, a to zejména do center. V obecném principu pak mohou nastat situace, kdy robustní silniční infrastruktura naopak umožňuje firmám optimalizovat (snížit) počet pracovních míst (obchodní zástupce stihne za den více jednání, stavební dozor pak zkontroluje stavby na větším území a není třeba jich zaměstnávat více).

Pořadí	Hlavní kategorie/podotázka	Varianty odpovědi	Varianty bodování	Hodnocení projektu
1	Zaměstnanost	0	0	2
		1-19	2	
		Počet vytvořených/zaniklých trvalých pracovních míst (kolik může projekt přinést pracovních míst / kolik míst může v důsledku projektu zaniknout)?	4	
		20-49	6	
		50-99	8	
		100-499	10	
		500+		2
		Napříč regionem	3	
		periferie	5	
		venkov	4	
	Kategorie/typ území – Odkud se bude rekrutovat majoritní část zaměstnanců?	mikroregionální centrum a jeho zázemí	3	
		regionální centrum a jeho zázemí	2	
		nadregionální centrum a jeho zázemí	1	
	Celkové hodnocení vlivu na zaměstnanost			4

1.2 Možný vliv na životní prostředí

Leží projekt na území, nebo v těsné blízkosti území NATURA, CHKO, Národní park, CHOPAV, přírodní park, případně v blízkosti jiného území s režimem ochrany?

Liniová silniční doprava je svým charakterem vždy velkým zásahem do životního prostředí. V případě hodnoceného projektu je zde udělen plný počet bodů, jelikož je zde prováděna EIA. Záměr zasahuje do CHKO Český ráj a CHOPAV,

Pořadí	Hlavní kategorie/podotázka	Varianty odpovědi	Varianty bodování	Hodnocení projektu
2	Životní prostředí			
		Ano	10	10
		Ne	0	
		Ano	5	5
		Ne	0	
	Celkové hodnocení vlivu na ŽP			15

1.3 Možný vliv na dopravu

Bude mít projekt nějaký vliv na dopravu v dotčeném území? Pokud ano, na jak velkém území bude doprava ovlivněna?

Záměr bude mít ze své podstaty významný vliv na dopravu. Zkoumaný úsek silnice 35 bude doplňovat dálniční síť a bude umožňovat jednodušší a rychlejší spojení autem severní části republiky s Královéhradeckým, Pardubickým a dále Olomouckým krajem.

Stávající síť (silnice I/35) bude po vybudování stavby ponechána v plném rozsahu, aby sloužila jako doprovodná komunikace k novostavbě silnice I/35.

Nejedná se tedy o přeložení kapacity do nového prostoru, ale vytvoření nové kapacity pro individuální automobilovou dopravu (IAD). Projekt tedy vytvoří v území dopravní indukci směrem k neudržitelné vysokoemisní dopravě na národní úrovni.

Pořadí	Hlavní kategorie/podotázka	Varianty odpovědi	Varianty bodování	Hodnocení projektu
3	Doprava			
	Bude mít projekt nějaký vliv na dopravu v dotčeném území? Pokud ano, na jak velkém území bude doprava ovlivněna?	Ne Ano – lokální (obec/město) Ano – mikroregionální (ORP, velké město + nejbližší zázemí) Ano – regionální (kraj nebo větší část kraje) Ano – nadregionální (více krajů) Ano – národní (celá ČR) nebo nadnárodní	0 2 4 6 8 10	10
	Celkové hodnocení vlivu na dopravu			10

1.4 Možný vliv na trh/konkurenci

Ovlivní projekt ať již pozitivně, nebo negativně fungování podobného zařízení, nebo zařízení působící ve stejném oboru/oblasti a nabízející služby pro stejnou cílovou skupinu/klientelu? Pokud ano, na jak velkém území?

Jelikož v dopravě platí „nabídka určuje poptávku“, projekt nabízející rychlejší a pohodlnější dopravu autem negativně ovlivní ochotu lidí cestovat šetrnější vlakovou dopravou. Tento stav pak ovlivní ochotu ministerstva dopravy investovat do optimalizace železnice. Podobně jako to vidíme na příkladu trati Liberec – Praha.

Posuzovaný úsek silnice je zahrnut do evropské sítě TEN – T (Comprehensive network), vliv bude tedy až nadnárodní.

Pořadí	Hlavní kategorie/podotázka	Varianty odpovědi	Varianty bodování	Hodnocení projektu
4	Trh/konkurence Ovlivní projekt ať již pozitivně, nebo negativně fungování podobného zařízení, nebo zařízení působící ve stejném oboru/oblasti a nabízející služby pro stejnou cílovou skupinu/klientelu? Pokud ano, na jak velkém území? <i>Ovlivní realizace projektu nabídku určitého typu zboží/služeb či poptávku po nich v území, kde již produkty pro stejnou cílovou skupinu určité zařízení nabízí? Pokud ano, na jak velkém území?</i>	Ne Ano – lokální (obec/město) Ano – mikroregionální (ORP, velké město + nejbližší zázemí) Ano – regionální (kraj nebo větší část kraje) Ano – nadregionální (více krajů) Ano – národní (celá ČR) nebo nadnárodní	0 2 4 6 8 10	10
	Celkové hodnocení vlivu na trh/konkurenci			10

1.5 Možný vliv na kvalitu života v území

Přispěje projekt ke zlepšení nebo zhoršení dostupnosti, efektivity, nebo kvality nějaké veřejné služby?

Realizace projektu ovlivní významně trh se službami (zejména veřejnými) na nadregionální úrovni. Vyšší mobilita zpřístupní skupině lidí vlastníci auto rychlejší cestu za službami do regionálních center (Turnova a Jičína). Tyto služby (sociální, zdravotní apod.), dosud se vyskytující v obcích, poté mohou být vzhledem k úbytku zákazníků zrušeny. Skupiny obyvatel nevlastnící auto mohou tak o některé služby v místě svého bydliště přijít. Je však potřeba mít na paměti, že efekt automobilizace společnosti v určité míře již proběhl.

Pořadí	Hlavní kategorie/podotázka	Varianty odpovědi	Varianty bodování	Hodnocení projektu
5	Kvalita života/zlepšení nabídky veřejných služeb (otázka pouze pro veřejné projekty/projekty zaměřené na veřejnou infrastrukturu a služby) Přispěje projekt ke zlepšení nebo zhoršení dostupnosti, efektivity, nebo kvality nějaké veřejné služby? Jak velkému počtu obyvatel bude přibližně služba sloužit, případně jak velkému počtu dotčená služba již slouží?	Ne	0	10
		Ano – do 500 obyvatel	2	
		Ano – 500 až 1 999 obyvatel	4	
		Ano – 2 000 až 9 999 obyvatel	6	
		Ano – 10 000 až 49 999 obyvatel	8	
		Ano – více než 50 000 obyvatel	10	
		napříč regionem	3	
	Kategorie/typ území – na kterém bude/je služba poskytována?	periferie	5	3
		venkov	4	

		mikroregionální centrum a jeho zázemí	3	
		regionální centrum a jeho zázemí	2	
		nadregionální centrum a jeho zázemí	1	
	Celkové hodnocení vlivu na zlepšení veřejných služeb			13

1.6 Charakter a "kvalita/progresivita" investice

Projekt svým zaměřením směřuje do oblasti kvality života a jako takový byl vyhodnocen v kap. 1.5. V rámci hodnocení kvality/progresivity investice pak již nesmí být hodnocen v tomto kritériu. Projekt by byl hodnocen v kap. 1.5 i v případě, že by se jednalo o Public Private Partnership (PPP).

1.7 Celkové zhodnocení možného dopadu a zařazení do kategorie metodiky územního dopadu

Projekt výstavby kapacitní silnice v oblasti Českého ráje je i po jeho částečném zmenšení v průběhu příprav projektu velký, a to jak co se objemu finančních nákladů týče, tak i z hlediska dopadů na život místních. Území, ve kterém bude postavena nová silnice, velmi změní dosud přírodní rekreačně odpočinkový ráz krajiny. Lidem zasaženým hlukem u stávající silnice (mimo město Turnov) se hluková zátěž podstatně sníží, jelikož bude tranzitní doprava odkloněna na novou silnici. Ovšem určitou úroveň hluku z osobní přepravy budou obyvatelé zasaženi nadále, jelikož projekt počítá se zachováním stávající kapacity s odhadovanou intenzitou provozu 5600–5700 vozidel/24h (dle úseku, mimo Turnov). Pro srovnání, ve sledovaných úsecích se v dnešní době intenzity na stávající trase I/35 pohybují mezi 5469–9 750 vozidel/24h. Lidem bydlícím u nové trasy bude snížena kvalita života zejména novou hlukovou zátěží, emisemi a bariérovým efektem. V oblasti mezi Kozákovem a Hruboskalskem či pod Tábořem již nebude žádná oblast, která by nebyla hlukem z dopravy postižena. Vliv na zaměstnanost či nabídku služby budou definovat obecně známé principy/důsledky silniční infrastruktury – distributivní efekt (změna v lokalizaci stávajících aktivit v dotčeném regionu), generativní efekt (vytvoření zcela nových pracovních příležitostí a nových typů aktivit) a odsávací efekt (anglicky tzv. „draining effect“, odvedení dosavadních činností a aktivit). Podrobnější popis dopadů následuje v druhém kole hodnocení TIA.

Celkové hodnocení prvního kroku posouzení územního dopadu indikuje hodnotu 52 bodů, což odpovídá řešení „metodikou C“.

2. Druhé kolo hodnocení – Hodnocení územních dopadů podle oblastí

A) Popis projektu pomocí teorie změny

Stručný popis projektu

Nové vedení silnice I/35 tak má za cíl odvést tranzitní dopravu mimo intravilán obcí a města Turnova ze stávající silnice I/35, čímž investor očekává zlepšení životních podmínek v obcích na stávající trase. Očekává se snížení rizika nehod chodců a cyklistů a pokles imisní zátěže v centrech obcí. Stejně tak se očekává pokles míry hlukového zatížení. Investor dále očekává vyšší plynulost dopravy a lepší možnosti předjíždění, a tudíž snížení nehodovosti. Stávající silnice plní v průtazích obcemi současně i obslužnou funkci (např. průjezdy zemědělské techniky), a tím dochází ke zpomalování provozu. Jedním z důležitých cílů je tedy i zrychlení automobilové dopravy.

Vnější faktory a podmínky pro realizaci záměru

Při řešení dopravy v území nebyl vybírán nejefektivnější a nejšetrnější dopravní mód z několika důvodů (viz níže), což může mít do budoucna negativní dopad na realizaci záměru. Změny po roce 1989 vedly k nárůstu počtu pravidelných uživatelů aut za poklesu zájmu o autobusovou a železniční dopravu. Rychlost tohoto trendu nebyla (ani nemohla být) následována rychlostí výstavby infrastruktury pro společností preferovaný způsob automobilové dopravy. Požadavek na rychlou výstavbu byl dán: 1) zhoršením životních podmínek na přeplněné stávající infrastruktuře, 2) požadavkem majitelů aut na plynulejší průjezdnost, 3) výrobní organizací „just in time“, 4) nárůstem dalších pravidelných uživatelů aut, kteří k této změně byli donuceni omezováním obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou a/nebo restrukturalizací ekonomiky (krach řady firem a nutnost vzdálenějšího cestování za prací). Zatímco západní země již měly základní dálniční síť postavenou a přišly na negativa s tímto dopravním módem spojené, u nás se zcela nekriticky prosazovala individuální doprava jako hlavní druh přepravy osob a zboží. Při přípravě dopravních spojení si neklademe otázku „jak co nejohleduplněji přepravit osoby a zboží mezi body A a B“, ale hlavním tématem je dostavět dálniční síť. A tak se ani na spojení krajských měst Liberec – Hradec Králové neřešil výběr dopravního módu. Hodnocený úsek zapadá do hlavní dopravní sítě České republiky, kterou je kapacitní infrastruktura pro individuální automobilovou dopravu.

Historie projektu a současný stav projednávání

Projekt od svého počátku budí velký nesouhlas a kontroverze. Zejména pak způsob projednávání ze strany státu (resp. Libereckého kraje) s veřejností. Velká část veřejnosti spolu s ministerstvem životního prostředí, Správou CHKO Český ráj žádala pro kapacitní silnici tzv. jižní variantu, která by nenarušila celistvost rekreační oblasti Český ráj a zároveň požadovala rychlou výstavbu obchvatů obcí na stávající trase I/35. Aktivní odpor veřejnosti a obcí na severní trase silnice byl zlomen prosazením varianty do ZUR Libereckého kraje a ujištěním, že nepůjde o šířku čtyř pruhů. Pro severní trasu velmi aktivně loboval Liberecký kraj, zatímco pro tehdejší reprezentaci Středočeského kraje nebyla stavba prioritou.

Na historii prosazování severní varianty záměru je zajímavé sledovat, že se zde nejednalo pouze o tzv. NIMBY efekt. Nešlo o přetlačování obcí na severní variantě proti obcím u

varianty jižní. I zástupci obcí u jižní varianty záměru zastávali stejný pohled na věc s koalicí obcí na severní variantě.

V současné době je v procesu zpracování EIA, do které však nebyla zahrnuta jižní varianta s obchvaty obcí na stávající trase I/35. Projekt byl hodnocen zejména optikou zlepšení dopravy pro osobní auta a nákladní silniční dopravu. Pohled na celkový přínos či změny, které projekt do území přinese, doposud chyběl.

Co může záměru pomoci a co naopak ohrozit?

Záměru tak může pomoci stále přetrvávající touha značné části české společnosti realizovat dopravní potřeby skrze IAD, a to i za cenu vysokých negativních externalit jako je hluk, fragmentace území či znečištění ovzduší a podpora klimatické změny. Historie a způsob projednání (viz box níže) ale představuje pro projekt hrozbu mnohaletých průtahů, a to jednak ze strany v území žijících občanů, ale i zastánců Českého ráje jakožto klidového území. Po odkladech o další dekádu může dojít k situaci, že v rozhodovacích funkcích bude více lidí mladších ročníků, kteří mají větší zájem o životní prostředí, trvale udržitelný rozvoj, a hlavně zkušenosti ze západní Evropy (kde např. během Erasmus pobytů zjistili, že je cestování vlakem pohodlnější než v kolonách po dálnici). Projekt tak může být v budoucnu vyhodnocen jako pro území nevyhovující.

Časové hledisko výstavby je ale klíčové pro jeden z hlavních deklarovaných cílů investora – vymístit automobilovou dopravu z center obcí. Zvolením severní varianty I/35 tak obce přicházejí o možnost výstavby levnějších a rychleji prosaditelnějších obchvatů obcí.

Mapa posuzované oblasti viz. příloha č. 7 obr. 2.

Co a jak se v území promění, když se projekt realizuje?

Novou silnici nelze brát pouze jako přeložku stávající, středem obcí vedoucí, silnice. Vzhledem k vyšší přepravní kapacitě záměru a zachování stávající silnice dojde ke skokovému navýšení kapacit v území. To je dnes bráno jako klidová rekreačně odpočinková zóna. Na změnu v území je třeba se dívat nejenom ve smyslu redistribuce negativních dopadů osobní a nákladní automobilové dopravy. Velmi podstatným mechanismem působení intervence bude dopravní indukce, tedy jevu v dopravě, kdy nabídka nové kapacity vyvolá nárůst poptávky po dopravě, pro kterou byla kapacita určena. Tento jev bude působit nejenom v území trasy záměru ale i v cílových sídelních jednotkách.

Realizací záměru se promění propustnost, plynulost a rychlost automobilové dopravy v území. Dojde tak k dalšímu zvýhodnění tohoto dopravního módu. Část obyvatel na stávající trase se v případě realizace dočká nižších intenzit dopravy a s tím spojené nižší negativní externality (hluk, emise) u svého bydliště. Pro obyvatele obcí u nové trasy však dojde ke skokovému zhoršení životních podmínek. Obyvatelé jižní části Turnova budou exponováni kumulativním dopadům z průtahu městem (současná I/35) a z nového tělesa silnice. Dle sčítání dopravy z roku 2016 bylo toto území Turnova zasaženo 13 – 21 000 vozidel. V případě realizace záměru v území projede 18 – 21 700 vozidel na nové komunikaci I/35 plus 2500–8000 vozidel na stávající komunikaci. Dohromady tedy 20 500 – 29 700 vozidel. Území tak bude zasaženo větším počtem vozidel, a tedy i rozšířením hluku a emisí. V případě Jičína ke kumulativním dopadům z nového a stávajícího dopravního tahu nedojde.

Lze předpokládat, že než se projekt realizuje, může dojít k vyššímu procentu aut jezdících na elektrický pohon. Ty mají sice z hlediska dopadu na klima stejné emise, ovšem co se týče emisí poškozující zdraví lze počítat s nižší zátěží. Elektromobily budou v hodnoceném území emitovat ve stejné míře jako konvenční auta emise prachových částic (SPM) z otěru pneumatik

a asfaltu či tzv. reaerací (znovuzviřováním prachu). Díky brzdění rekuperací ale dojde ke snížení emisí prachu z brzdových destiček a na nulu klesnou emise benzo-a-pyrenu a dalších rakovinotvorných látek, které vznikají spalováním ropných produktů. Co se hluku týče, vyšší počet elektromobilů nebude znamenat žádnou změnu. Hluk z provozu silnice je nad rychlost vozidel 50 km/h spolupůsobením aerodynamického hluku a třením pneumatik o vozovku. Do výsledné expozice hluku tak bude mít vliv spíše podíl nákladních vozidel a osobních aut kategorie SUV. Ty mají zpravidla širší pneumatiky a vyšší koeficient odporu vzduchu. V území se dále změní přístup na zemědělské pozemky v místě realizace záměru. Dojde k větší fragmentaci území, která bude mít vliv zejména na biodiverzitu. Dojde k přetržení vazeb mezi významnými biocentry.

Intervence a nepřímé vlivy, popis mechanismu působení

Změny po realizaci záměru mohou nastat ve struktuře a funkci území a mohou ovlivnit výběr dopravního prostředku několika generací na dlouhá desetiletí.

V hodnoceném území dojde k upřednostnění lidí s potřebou kvalitně / rychle autem projet, před potřebou lidí kvalitně žít. Spojení mezi Jičínem a Turnovem, potažmo Hrádkem nad Nisou a Olomoucí se zrychlí a doprava v tomto evropsky významném směru bude atraktivnější.

Zásadním nepřímým vlivem na území je časové hledisko realizace záměru. Výběrem kontroverzní trasy je zde velké riziko komplikací při prosazování projektu. Tím pádem se lidé žijící v centrech obcí na stávající trase vymístění osobní a nákladní automobilové dopravy jen tak nedočkají.

Realizace záměru má potenciál přilákat do území skladovací a výrobní haly a posune tak území k charakteru Mladoboleslava, Mnichovohradiště. Vzhledem k faktickému naplnění turistické kapacity Českého ráje nebude mít projekt pro podnikatele v turistickém ruchu pozitivní dopad. Spíše dojde ke snížení atraktivity rekreačně klidového území. Záměr zmaří nastupující trend v turismu – netradiční ubytování, kdy lidé za ceny hotelových pokojů vyhledávají domy v korunách stromů, maringotky, upper class chaty či glamping na nerušených samotách. Tyto moderní úniky od ruchu civilizace již hodnocené území nebude nabízet.

Dalším nepřímým vlivem záměru bude nutnost investovat do tvorby parkovacích míst ve městech Turnov a Jičín. Díky atraktivnímu silničnímu spojení budou lidé motivovaní více používat auta, a tak bude narůstat tlak na parkovací místa ve městech.

Vztah projektu k dalším záměrům v území

Na projekt silnice I/35 je navázán projekt přeložky II/283, který má za cíl vymístit 25–40 % dopravy z náměstí Českého ráje v Turnově. Zde dosahuje intenzita dopravy v současnosti hodnot v rozmezí 10 550–13 030 vozidel/24hod s podílem nákladních vozidel v rozmezí 9–9,6 %.

V extravilánovém úseku mezi Turnovem a křižovatkou silnic II/283 a II/284 u Tuháně dosahuje průměrná intenzita silniční dopravy hodnot až 3000–4730 vozidel/24hod s podílem nákladních vozidel 14 %.

B) Popis cílových skupin / dotčených subjektů

Cílové skupiny/dotčené subjekty je nutné rozdělit dle několika kritérií. V případě posuzovaného projektu nebude postačující rozdělení na fyzické či právnické osoby, místní obyvatele a uživatele silnice. Vzhledem ke specifičnosti kraje a struktuře místního podnikání jsme právnické osoby rozdělili na podnikající v cestovním ruchu a ostatní.

Při realizaci záměru budou zasaženi jak obyvatelé u stávající trasy, tak obyvatelé u trasy nové z celkem 30 obcí, ve kterých žije 29 689 lidí. V zasažené části Českého ráje pak turistická návštěvnost před pandemií byla 729 934 lidí. Oproti tomu uživatelů záměru, tedy osob s převažujícím pozitivním vlivem záměru, bude 17 062–35 397 dle úseku (předpokládané intenzity voz. vynásobené průměrnou obsazeností vozidla v ČR). Zde je nutné zmínit časové hledisko působení vlivů. Zatímco u uživatelů záměru půjde o působení pozitivních vlivů silnice (zvýšení rychlosti a plynulosti dopravy) maximálně 2 x 30 minut denně, obyvatelé a návštěvníci zasažené oblasti budou čelit negativním vlivům záměru (zejména hluku, fragmentaci území, imisím) po většinu dne, kdy budou v hodnoceném území přítomni. Obě skupiny se budou částečně promíchávat – tedy uživatelé budou i obyvatelé území a návštěvníci. Charakterem záměru (silnice pro dálkovou dopravu evropského významu) ale bude uživatelů silnice z řad místních méně.

Část obyvatel a vlastníků nemovitostí u stávající trasy I/35 bude záměrem ovlivněna i pozitivně, jelikož se vymístěním části dopravy (tranzitní) sníží negativní vlivy z osobní a nákladní automobilové dopravy. Půjde o obyvatele osmi obcí (z celkem 30 zasažených), ve kterých žije 3 400 obyvatel (v tab. č. 1 označeny zeleně). Pro tyto obyvatele a majitele domů a chalup je pak zásadní nepřímý vliv záměru – faktor časové náročnosti výstavby. Výběrem nejkontroverznější varianty řešení dopravy v území lze očekávat pozdější realizaci záměru, a tak i působení negativních faktorů po delší dobu (hluk, emise, intenzitu provozu atp.).

Pro obyvatele a vlastníky nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice bude záměr znamenat hlavně novou hlukovou zátěž, která sice bude v zákonných limitech hluku, ale pro osoby zvyklé na život v klidném prostředí půjde o výrazné snížení kvality prostředí. Jedná se o území 12 obcí s 21 659 obyvateli (v tabulce č. 1 označeny žlutě). V některých specifických oblastech těchto obcí nemůžeme vyloučit ztráty vody ve studních. Faktor přeměny klidového území může pak mít vliv na cenu nemovitostí. V době realizace bude tato skupina zasažena zvýšenou prašností a nekontinuálním hlukem ze stavby.

Výstavbou budou dále zasaženi podnikatelé v cestovním ruchu. Ti jsou zastoupeni v menším počtu právníky osobami s kapitálem pocházejícím mimo hodnocené území (hotely, penziony). Ve větší míře jsou ale v této skupině zastoupeni místní obyvatelé, kteří mají jeden nebo nižší jednotky apartmánů/rekreačních domů. Zákazníci ubytovacích zařízení u nové trasy se dostanou do své destinace dříve (v řádu minut), ovšem po celou dobu pobytu budou zasaženi negativními externalitami silnice. Naopak provozovatelé ubytovacích zařízení u stávající trasy nabídnou pobyt s nižšími dopady provozu IAD než tomu je v současné době. U podnikatelů mimo cestovní ruch byl proveden dotazníkový průzkum v největších firmách v hodnoceném území. Oslovené společnosti překvapivě neočekávají pozitivní dopady záměru na rozvoj jejich podnikání. Nepočítají s lepší dostupností zaměstnanců z „levnějších“ mikroregionů ani zvýšení rychlosti zavádění inovací, přístupu k zákazníkům apod. Zaměstnanci některých firem u nové trasy mohou být vystaveni díky hluku zhoršenému pracovnímu prostředí oproti stávajícímu stavu.

Pro obce v hodnoceném území bude záměr znamenat změnu v přístupu ke krajině. Zatímco dnes jsou katastry obcí využívány převážně pro rekreační a zemědělskou funkci, výstavbou kapacitní silnice dálničního typu bude na obce růst tlak na výstavbu hal, skladovacích prostor či odpočívek. Tyto změny budou znamenat zásah do krajinného rázu a celkové charakteristiky území směrem k průmyslovému využití tak, jak ho známe u jiných dálničních tahů (Mladoboleslavsko, obec Jeřmanice, Příšovice, Mnichovo Hradiště apod.) Již dnes jsou v územních plánech obcí některé nové plochy pro výrobu a skladování vymezeny. Realizací záměru lze očekávat tlak na vymezení dalších ploch.

Záměr bude mít vliv na dopravu v Královehradeckém a Libereckém kraji. Dojde ke zvýšení průjezdnosti krajů pro kamionovou i osobní automobilovou dopravu a zvýšení plynulosti tohoto dopravního módu. Zlepšením propustnosti silniční sítě záměr zajistí preferenci používání aut

na úkor šetrnější multimodální dopravy (kombinace železnice, autobusů, cyklo a pěší dopravy).

Zájmové skupiny typu myslivci, rybáři, členové ČSOP, ČSO a majitelé koní jsou početně menší cílové skupiny. V současném ekosystému ale zastávají významnou úlohu a jsou do jisté míry spolutvůrci výsledného prostředí Českého ráje. Myslivci budou ovlivněni fragmentací území a změnou chování a migrace zvěře, rybářskou činností ovlivní možné úniky provozních kapalin ze stavební techniky pro zemní práce a následně případné havárie cisteren, ornitologové a ochránci přírody přijdou o možnost nerušeného pozorování vzácných druhů živočichů. Pro sportovce dojde k fragmentaci území (přehrazení některých polních cest) a celkovému snížení kvality prostředí pro sport.

Obec	Okres	Počet obyvatel
Turnov	Semily	14 420
Jičín	Jičín	16 651
Rovensko pod Troskami	Semily	1 285
Železnice	Jičín	1 321
Podhradí	Jičín	456
Lažany	Liberec	221
Přepeře	Semily	952
Čtveřín	Liberec	552
Ohrazenice	Semily	1 105
Mírová pod Kozákovem	Semily	1 770
Karlovice	Semily	783
Hrubá Skála	Semily	607
Žernov	Semily	232
Ktová	Semily	198
Radostná pod Kozákovem	Semily	449
Újezd pod Troskami	Jičín	334
Libuň	Jičín	787
Kněžnice	Jičín	272
Jinolice	Jičín	198
Podúlsí	Jičín	259
Soběraz	Jičín	99
Radím	Jičín	436
Dřevěnice	Jičín	250
Úlibice	Jičín	306
Dílce	Jičín	59
Kbelnice	Jičín	221
Holín	Jičín	600
Tatobity	Semily	577
Stružinec	Semily	707
Veselá	Semily	233

Tabulka č. 1: Výčet dotčených obcí s počty obyvatel. Zeleně jsou zvýrazněny obce s převažujícími pozitivními dopady záměru, žlutě pak obce, které budou záměrem ovlivněny převážně negativně. Zdroj: ČSU

Dotčené subjekty/cílové skupiny a působení vlivů na ně

Pro lepší přehlednost uvádíme níže seznam cílových skupin s příslušným výčtem dopadů, které na uvedené skupiny budou působit.

- zapojené do procesu plánování, přípravy a realizace projektu

Seznam těchto dotčených subjektů je uveden v Příloze č. 1

- ovlivněné procesem realizace projektu a vlivy na cílové skupiny

A) obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice

B1) podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu

- nová hluková zátěž
- možné riziko ztráty vody ve studních
- snížení ceny nemovitosti
- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)

B2) podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v ostatních odvětvích

- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)
- nová hluková zátěž

C) obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti stávající trasy silnice

D1) podnikatelské subjekty v blízkosti stávající trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu

- zvýšený provoz nákladních aut dovážející materiál na stavbu silnice bude znamenat vyšší hlukovou a emisní zátěž

D2) podnikatelské subjekty v blízkosti stávající trasy silnice – podnikatelé v ostatních odvětvích

- zpomalení plynulosti provozu na stávající trase, možné zdržení zásobování

E) návštěvníci Českého ráje za účelem turismu a rekreace

- nová hluková zátěž
- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)
- narušení krajinného rázu
- dočasné uzavření či prodloužení turistických tras vedoucích přes území staveniště

CH) zájmové skupiny obyvatel působící v lokalitách nové trasy (myslivci, rybáři, ČSOP, ČSO, majitelé koní, sportovci (běžci, cyklisté)

- nová hluková zátěž
- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)
- riziko kontaminace vodních ploch
- rušení vzácných živočichů, devastace jejich refugií (remízy, stromořadí)
- snížení kvality místa pro sport

- užívající konečné výstupy projektu

F) majitelé a uživatelé aut (fyzické a právnické osoby) z území kolem trasy Ohrazenice – Úlibice

G) majitelé a uživatelé aut (fyzické a právnické osoby) z území ČR a okolních států

- zvýšení cestovní rychlosti
- zlepšení plynulosti automobilové dopravy
- zvýšení bezpečnosti

- zvýšení spotřeby pohonných hmot/elektrické energie (v závislosti na zvoleném rychlostním parametru silnice)

H) osoby využívající veřejnou hromadnou dopravu (VHD)

- záměr může zrychlit dálkovou autobusovou dopravu, která nově nebude zastavovat v obcích na stávající trase

- přímo či zprostředkovaně ovlivněné výstupy projektu

A) obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice

B1) podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu

- nová hluková zátěž
- snížení ceny nemovitosti
- zhoršené ovzduší
- světelné znečištění
- celkové snížení kvality prostředí pro život/rekreaci
- zrychlení cest autem do spádových měst (v řádech minut)

B2) podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v ostatních odvětvích

- nová hluková zátěž
- zvýšení ceny nemovitosti
- zhoršené ovzduší
- zrychlení zásobování a expedice výrobků/produktů
- ztížené hospodaření zemědělců

C) obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti stávající trasy silnice

D1) podnikatelské subjekty v blízkosti stávající trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu

- snížení hluku
- snížení imisní zátěže
- zvýšení bezpečnosti
- v případě havárie na nové trase budou tyto cílové skupiny čelit externalitám z odkloněné dopravy, jelikož stávající trasa bude pro nový úsek trasou objíždnou

E) návštěvníci Českého ráje za účelem turismu a rekreace

- nová hluková zátěž
- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)
- narušení krajinného rázu
- celková degradace kvality životního prostředí

CH) zájmové skupiny obyvatel působící v lokalitách nové trasy (myslivci, rybáři, ČSOP, ČSO, majitelé koní, sportovci (běžci, cyklisté)

- nová hluková zátěž
- zhoršené ovzduší (zejména prašnost)
- rušení vzácných živočichů, devastace jejich refugií (remízy, stromořadí)
- snížení kvality místa pro sport a jinou zájmovou činnost

I) obyvatelé a vlastníci nemovitostí ve vzdálenosti od 1 do 3 km od nové trasy silnice

(z dotčených obcí + katastry obcí Modřišice, Holenice, Veselá)

- nová kontinuální hluková zátěž nižších intenzit

C) Vyhodnocení relevance dopadů s využitím matice

Relevance a významnost dopadů byla u posuzovaného záměru realizována maticí hodnocení významnosti územních dopadů. V předmětné matici bylo hodnocení realizováno kritickým přístupem tak, že zejména velikost dotčené populace byla expertně klasifikována s ohledem na potenciální skutečnou velikost cílové skupiny. V případě nemožnosti/nejednoznačnosti klasifikace velikosti cílové skupiny bylo klasifikováno dotčené území.

Kvantitativní vyhodnocení je součástí tabelární přílohy č. 2.

D) Vlastní hodnocení (Metodika C)

V této kapitole jsou diskutovány a komentovány dopady, které byly vyhodnoceny jako střední a významné. Malé potenciální dopady jsou diskutovány případně jen krátce. Klíčové jsou především významné dopady, kterých je vzhledem k velikosti investičního záměru mnoho.

D1) Dopady středního významu

- **Dopad na operativní náklady a chování podnikatelů a MSP**

- *Bude mít projekt nějaký dopad na dostupnost a ceny základních výrobních zdrojů (energie, suroviny, pohonné hmoty) včetně subdodávek, či dodávek dílů? Může projekt/opatření přispět k větší míře podnikavosti lidí/častějšímu zakládání podniků, nebo naopak způsobit vyšší míru ukončení podnikání? Povede projekt/opatření k zvýhodnění nějaké skupiny podnikatelů?*

Pozitivním dopadem bude zrychlení dodávek, surovin apod. Zároveň se zrychlí export výrobků či zemědělské produkce z oblasti. Z hlediska podnikání by mohl projekt zvýšit atraktivitu rekreačních pobytů v blízkosti stávající trasy. Naopak podnikání v zemědělství bude během realizace a v době provozu významně ztíženo. Projekt nemá potenciál do hodnocené oblasti nalákat firmy s vyšší přidanou hodnotou práce.

- **Dopad na zaměstnanost a trh práce**

- *Povede projekt/opatření přímo či nepřímo k vzniku nebo zániku pracovních míst? Povede projekt/opatření přímo či nepřímo k vzniku nebo zániku pracovních míst? Ovlivňuje projekt/opatření nějakým způsobem zaměstnatelnost vybraných cílových skupin? (handicapovaní, matky po mateřské dovolené, absolventi, pracující v předdůchodovém věku apod.)*

Nezaměstnanost je v oblasti velmi nízká a dopravní infrastruktura přímo pracovní místa ve významnějším počtu nevytváří. Projekt lze tedy zkoumat z hlediska nepřímého vlivu na zaměstnanost. Záměr bude také usnadňovat dopravu pracovní síly do ekonomicky významnějších center Turnova, Mladé Boleslavy, Liberce, a Jičína.

- **Dopad na strukturu/kvalitu pracovních míst**

- *Ovlivňuje projekt/opatření kvalitu pracovních míst v dotčeném území? Ovlivňuje projekt/opatření nějakým způsobem přístup pracujících a nezaměstnaných k*

dalšímu vzdělávání a rekvalifikacím? Ovlivní projekt nějakým způsobem bezpečnost, zdraví a důstojnost pracujících?

Komfortnější a bezpečnější silniční spojení naláká více zaměstnanců k využívání individuální automobilové dopravy a urychlí jim dojezd např. na rekvalifikační kurzy apod. Navýšení využívání automobilů ovšem může vést ke zdravotním komplikacím, protože je minimalizován pohyb a tím dochází ke vzniku civilizačních chorob.

- **Dopad na rovné příležitosti a sociální inkluzi**

- *Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na přístupnost trhu práce, případně na vstup nebo opuštění trhu práce? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na dostupnost služeb a zboží v území, případně dostupnost služeb a zboží pro nějakou skupinu obyvatel? (pošta, úřady, internet, obchod, lékař)*

Dopravní infrastruktura obecně pomáhá sociální inkluzi, a proto je i zde předpokládán pozitivní dopad. Majitelům a uživatelům aut se zpřístupní více služeb, dostupnost zboží, nebo třeba zdravotní péče.

- **Dopad na soukromí, správu a bezpečnost soukromých dat**

- *Ovlivní nějakým způsobem projekt/opatření administrativní zátěž jednotlivců či skupin?*

Projekt zatíží obyvatele a vlastníci nemovitostí, kteří se budou účastnit povolenacích řízení a budou se snažit o ochranu příznivého životního prostředí nebo budou odmítat výkup pozemků.

- **Dopad na kvalitu a zdroje vody**

- *Ovlivní projekt/opatření kvalitu a množství povrchových a podzemních vod, včetně dostupnosti a kvality pitné vody?*

Všechny varianty prochází CHOPAV Severočeská křída a výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody.

- **Dopad na konkurenceschopnost firem a tok investic**

- *Jaký bude mít daný projekt dopad na konkurenceschopnost firem v dotčeném území? Bude nějak ovlivněna produktivita firem například v důsledku zvýšení kvalifikace a odbornosti/schopnosti pracovní síly v regionu nebo v důsledku rozvoje technologií a produkčních postupů? Povede projekt k podpoře přílivu investic, a to jak nových, tak realokaci stávajících (přesun z jiných regionů než je území dopadu)?*

Vzhledem k předpokládanému zvýšení plynulosti provozu a snížení frekvence nehod se dá předpokládat zvýšení produktivity firem spolehlivější nákladní dopravou, a navíc silnice umožní rychlejší přesuny kvalifikovanější pracovní síly v regionu. Dle oslovených firem, které již v hodnoceném území působí, záměr silnice k rozšíření jejich podnikání nepřispěje.

- **Dopad na zatížení a náklady veřejné správy**

- *Povede projekt/opatření k zvýšení nebo snížení zatížení veřejné správy v důsledku nových agend, nebo naopak k zvýšení efektivity vyřizování některých agend, a to jak v krátkodobém, tak dlouhodobém časovém horizontu?*

Dojde k navýšení zatížení veřejné správy a k navýšení kapacit správce silnic.

D2) Významné dopady

- **Dopad na trh a konkurenční prostředí**

- *Bude projekt znamenat zvýšení konkurence pro již existující subjekty poskytující stejné produkty / fungující na stejných cílových trzích?*

Tento vliv záměru odpovídá dopravnímu významu záměru v regionálním, národním i mezinárodním významu, je tedy velmi významný. Realizace záměru bude znamenat další snížení konkurenceschopnosti železniční dopravy a podpoří stávající (pro kvalitu života a životního prostředí) nepříznivý modalshare.

- **Dopad na vlastnická práva a vývoj cen nemovitostí**

- *Dotkne se projekt/opatření vlastnických práv (půda, movitý majetek, nemovitý majetek) soukromých osob a subjektů? Bude nějakým způsobem omezovat nákup, prodej nebo nakládání s majetkem soukromých osob a subjektů?*

Projekt zásadně ovlivní vlastnická práva a ceny nemovitostí. Znemožní plnohodnotné využívání pozemků a v některých případech způsobí jejich rozdělení bez řádné kompenzace.

- **Dopad na bezpečnost a zdraví**

- *Ovlivní projekt/opatření zdraví a bezpečnost obyvatel? Ovlivní nějakým způsobem úmrtnost, úrazovost, naději na dožití a další související faktory prostřednictvím lepších socioekonomických podmínek (lepší pracovní prostředí, vyšší příjmy, vzdělání, stravování, lepší informovanost o zdravém životním stylu apod.)? Ovlivní projekt/opatření zdraví a bezpečnost obyvatel v důsledku změny dopravní bezpečnosti, nebo změny vlivů na okolní prostředí (emise, čistota vody apod.)?*

Úrazovost a úmrtnost bude projektem pravděpodobně snížena, nicméně zátěž v podobě konstantního hluku v dotčeném území bude výrazná.

- **Dopad na kulturu**

- *Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na zachování kulturního dědictví? Ovlivní nějakým způsobem projekt/opatření kulturní rozmanitost a angažovanost obyvatel v kulturním dění, dostupnost kultury a rozsah kulturní nabídky?*

Silnice bude v dotčené krajině těžko zapadajícím prvkem. Bude procházet několika ochrannými pásmy a městskými památkovými zónami a také výrazně narušovat celkový krajinný ráz. Kulturní dění ovlivněno pravděpodobně nebude, jelikož na něj působí jiné společenské aspekty.

- **Dopad na dopravu a využití energií**

- *Bude mít projekt/opatření dopad na zvýšení nebo snížení poptávky po energiích nebo pohonných hmotách? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na závislost ekonomiky na energiích? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na*

podíl využití obnovitelných zdrojů energií? Bude mít nějaký dopad na strukturu využívaných paliv a energií? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na objem dopravy v dotčeném území? Ovlivní nějakým způsobem dělbu přepravní práce? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na dostupnost území? Bude mít projekt nějaký vliv na plynulost dopravy?

Výstavbou kapacitní silnice přirozeně dojde k navýšení intenzit IAD, tak jako se tomu stalo u jakýchkoliv jiných dopravních projektů. Vzhledem k předpokládané dopravní indukci dojde i ke zvýšení poptávky po pohonných hmotách, ne ovšem z obnovitelných zdrojů. Pozitivem záměru bude v tomto ohledu větší plynulost dopravy.

- **Dopad na ovzduší**

- *Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území? Ovlivní projekt jakýmkoliv způsobem množství či strukturu znečišťujících látek v ovzduší včetně produkce skleníkových plynů?*

Záměr bude zásadním zdrojem znečištění ovzduší během výstavby i během provozu. Imisní zátěž bude snížena pro obyvatele v oblasti stávající trasy.

- **Dopad na biodiverzitu, přírodu a krajinu**

- *Dopady liniových dopravních staveb na biodiverzitu, přírodu a krajinu lze rozdělit na dvě části: A) přímá destrukce přírodně cenného stanoviště B) fragmentace krajiny. Může mít projekt nějaký dopad na biodiverzitu v dotčeném území, množství živočichů a rostlin v území, případně jejich rozmanitost a strukturu? Bude mít projekt/opatření dopad na chráněné nebo ohrožené druhy a jejich přírodní stanoviště a biotopy? Pomocná otázka 3: Bude mít projekt/opatření vliv na fragmentaci krajiny, nebo narušení či jiné ovlivnění migračních koridorů nebo jejich ochranných pásem? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na ráz krajiny?*

Výstavba záměru bude mít závažný vliv na fragmentaci krajiny a celkovou biodiverzitu. Dojde k narušení dvou biocenter a destrukci biotopů se vzácnými živočichy.

- **Dopad na kvalitu a využití půdy**

- *Ovlivní projekt/opatření kvalitu či znečištění půdy? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na erozi půdy? Bude projekt vyžadovat zábor dosud nevyužité půdy? Nebo naopak přispěje k opětovnému využití půdy, která je nevyužitelná v důsledku kontaminace či jiné bariéry? Bude mít projekt/opatření vliv na revitalizaci a znovuvyužití brownfieldů? Povede projekt ke změně způsobu využití půdy? Např. změně typu zemědělské aktivity apod.*

V souvislosti se záměrem se jeví jako závažné riziko erozí a sesuvů, zejména místech vysokých násypů nebo zářezů. Posuzovaný záměr nepropojí žádný brownfield na dálniční síť. Dále se počítá s nárůstem záboru půdy pro výrobní a skladovací plochy.

- **Dopad na obnovitelné a neobnovitelné zdroje**

- *Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na využití obnovitelných zdrojů na takové úrovni, kdy se daný zdroj nedokáže obnovovat? Bude mít projekt nějaký dopad na využití neobnovitelných zdrojů? (podzemní vody, minerály, uhlí atd.)*

Obnovitelné zdroje nebudou realizací záměru ovlivněny. Z hlediska neobnovitelných zdrojů se zvýší poptávka po – v ČR – nedostatkovém kamenivu, což by mohlo vést k jeho brzkému vyčerpání.

D3) Hodnocení malých dopadů

- **Dopad na kvalitu a dostupnost vzdělávání**
 - *Ovlivní projekt/opatření jakýmkoliv způsobem přístup jednotlivců či skupin k veřejnému/soukromému vzdělávání a celoživotnímu učení?*

Projekt majitelům a uživatelům aut urychlí cesty za vzděláním.

- **Produkce odpadů a jejich recyklace**

Projekt bude v budoucnu představovat produkci odpadů při výměně asfaltového koberce. Tento odpad je ale recyklovatelný a materiál bude opět využit. Dopad je tak hodnocen jako malý.

D4) HODNOCENÍ STŘEDNÍCH DOPADŮ

Střední dopad č. 1: Dopad na operativní náklady a chování podnikatelů a MSP
Pomocná otázka 1: *Bude mít projekt nějaký dopad na dostupnost a ceny základních výrobních zdrojů (energie, suroviny, pohonné hmoty) včetně subdodávek, či dodávek dílů?*

Projekt bude mít pozitivní dopad na výrobní firmy v oblasti zejména zrychlením dodávek, surovin apod. Zároveň se zrychlí export výrobků či zemědělské produkce z oblasti.

Pomocná otázka 2: *Může projekt/opatření přispět k větší míře podnikavosti lidí/častějšímu zakládání podniků, nebo naopak způsobit vyšší míru ukončení podnikání?*

Projekt může potenciálně ukončit či utlumit podnikání v cestovním ruchu pro cílovou skupinu B1 (podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu). Naopak by se dalo předpokládat zvýšení atraktivity rekreačních pobytů v blízkosti stávající trasy či centrální části Českého ráje. Na druhou stranu ani stávající stav silniční infrastruktury se nejvíce jeví jako překážka pro turistický průmysl. Oblast je dlouhodobě na hraně svých kapacit (před pandemií byla návštěvnost 1,9 mil. turistů) a v současné době se spíše vedou diskuse o omezení turismu v centrální části CHKO.

V zemědělství lze během realizace silnice a v následujícím období provozu očekávat zhoršení podmínek pro zemědělce (zabor půdy, fragmentace obdělávaných půdních bloků, bariéra pro přístup na jednotlivé pozemky, imisní zatížení chovu hosp. zvířat). Nelze však očekávat, že tato negativa povedou k ukončení činnosti.

Pomocná otázka 3: *Povede projekt/opatření k zvýhodnění nějaké skupiny podnikatelů?*

V období realizace dojde k příležitostem pro místní osoby podnikající v oboru zemní práce (subdodavatelé stavebních firem). V období po výstavbě silnice zvýhodní výrobní podniky, které jsou závislé na dodávkách zboží či surovin. Projekt nemá potenciál do hodnocené oblasti nalákat firmy s vyšší přidanou hodnotou práce.

Střední dopad č. 2: Dopad na zaměstnanost a trh práce
Pomocná otázka 1: *Povede projekt/opatření přímo či nepřímo k vzniku nebo zániku pracovních míst?*

Nezaměstnanost je v hodnoceném území velmi nízká. V průměru je v obcích ovlivněných záměrem na hodnotě 3,02 %. Nezaměstnaných je dohromady 929 osob, zároveň je zde 1166 volných pracovních míst.

Obec	Uchazeči o zaměstnání (UoZ)	Podíl nezaměstnaných osob (PNO) [%]	Volná pracovní místa (VPM)
Liberec	3 134	4,4	3 331
Hradec Králové	2 082	3,3	2 341
Turnov	389	4,2	404
Jičín	218	2	463
Rovensko pod Troskami	47	5,2	8
Železnice	11	1,4	3
Podhradí	5	3,6	0
Lažany	0	0	0
Přepeře	19	3	23
Čtverín	3	0,8	68
Ohrazenice	24	3,3	13
Mírová pod Kozákovem	44	4	21
Karlovice	20	3,9	2
Hrubá Skála	18	4,9	22
Žernov	9	5,2	117
Ktová	5	4,1	1
Radostná pod Kozákovem	8	2,9	1
Újezd pod Troskami	4	1,8	1
Libuň	11	2,2	2
Kněžnice	5	2,7	0
Jinolice	3	2,3	0
Podůlší	3	1,7	0
Soběraz	0	0	2
Radim	8	2,6	1
Dřevěnice	5	3,1	2
Úlibice	4	2	0
Dílce	2	3,6	0
Kbelnice	5	2,6	2
Holín	8	2	6
Tatobity	19	5,3	2
Stružinec	25	5,7	2
Veselá	7	4,6	0

Tabulka č. 2: Zaměstnanost a trh práce v hodnoceném území, Zdroj: MPSV

Pomocná otázka 2: *Povede projekt/opatření přímo či nepřímo k vzniku nebo zániku pracovních míst?*

Dopravní infrastruktura přímo pracovní místa ve významnějším počtu nevytváří. Přímo vytvořených pracovních míst bude vytvořeno zejména v údržbě, kde můžeme počítat mezi 1–

19 místy. Vzhledem k charakteru zaměstnavatele – správce komunikací – lze usoudit, že pracovníci budou rekrutováni z celého regionu.

Projekt tak lze zkoumat z hlediska nepřímého vlivu na zaměstnanost. Dopravní infrastruktura je jen jednou z podmínek pro vytvoření pracovních míst. Tou další je výstavba nových výrobních kapacit či vytvoření podmínek pro vznik nových pracovních míst ve službách či výzkumu. V politice územního rozvoje ČR úsek Ohrazenice – Úlibice není stanoven jako rozvojová osa, územní plány šestnácti obcí na trase záměru počítají alespoň minimální nově vymezenou plochou pro podnikání. Tlak na vymezení nových ploch pro zastavění záměr může přinést, což ale není vzhledem k charakteru rekreačně klidové oblasti vhodné. Naopak oblast Turnova je součástí rozvojové osy OS 3, kde je výraznou vazbou stávající dopravní kapacitní komunikace D10 a D35 na Prahu, Mladoboleslavsko a Liberec. V ZUR Libereckého kraje je prostor nové silnice I/35 veden jako ROS2 Turnov – hranice kraje – Jičín – Hradec Králové, který je definován jako koridor propojující rozvojové oblasti ROB1 Liberec a ROB3 Turnov s rozvojovou oblastí Hradec Králové / Pardubice, založený na silničním propojení I/35 Turnov – hranice kraje – Jičín / Úlibice – Hradec Králové – Olomouc. V rámci úkolů pro územní plánování se pak mají zohlednit vazby ekonomických aktivit v rozvojové ose na kulturní hodnoty a rekreační potenciál SOB7 Český ráj jih a SOB8 Český ráj sever se zvláštní ochranou přírody a minimalizovat negativní vlivy ekonomického rozvoje na přírodní, krajinné a kulturní hodnoty v území.

Dle námi oslovených firem z hodnoceného území (Farma Volavec, Pesl – recyklace plastů, Sonex mechanik, Trevos, Tecmaplast, Continental Automotive, Frezite, Grupo Antolin, Granát, SFS Group) nebude mít výstavba silnice vliv na vznik nových míst. Pouze jedna z výše zmíněných firem připustila možnost, že díky realizaci záměru by se mohly snížit náklady na zaměstnance (silnice firmě zpřístupní levnější pracovní sílu)

Spíše než nepřímá podpora pracovních míst v oblastech nové silnice I/35 bude záměr usnadňovat dopravu pracovní síly do ekonomicky významnějších center Turnova, Mladé Boleslavy, Liberce, a Jičína. Výběr silnice pro přepravu osob neumožňuje duševně pracujícím využít cesty do/z práce k plnění pracovních úkolů, tak jako by tomu mohlo být při výběru železnice jako hlavní dopravní infrastruktury.

Pomocná otázka 3: Ovlivňuje projekt/opatření nějakým způsobem zaměstnatelnost vybraných cílových skupin? (handicapovaní, matky po mateřské dovolené, absolventi, pracující v předdůchodovém věku apod.)

Projekt silnice usnadní zaměstnatelnost ohroženějších skupin obyvatel dotčeného území. Skupiny se složitějším uplatněním na trhu práce budou moci rozšířit oblast hledání práce.

Reálně se však jedná o relokační pracovní síly – její efektivnější distribuci, a to zejména do center. V obecném principu pak mohou nastat situace, kdy robustní silniční infrastruktura naopak umožňuje firmám optimalizovat (snížit) počet pracovních míst. (Obchodní zástupce stihne za den více jednání, stavební dozor pak zkontroluje stavby na větším území a není třeba jich zaměstnávat více).

Střední dopad č. 3: Dopad na strukturu/kvalitu pracovních míst

Pomocná otázka: Ovlivňuje projekt/opatření kvalitu pracovních míst v dotčeném území? Ovlivňuje projekt/opatření nějakým způsobem přístup pracujících a nezaměstnaných k dalšímu vzdělávání a rekvalifikacím? Ovlivní projekt nějakým způsobem bezpečnost, zdraví a důstojnost pracujících?

Projekt umožní lidem s přístupem k osobnímu autu rychlejší dojezd na rekvalifikační kurzy pořádané v Turnově či Jičíně. Nezaměstnaným, kteří často auto nevlastní, projekt cestu za

vzděláním či rekvalifikací neurychlí. (Autobusová doprava bude i nadále jezdit po stávající I/35, aby obsloužila co nejvíce vesnic)

Bezpečnost dojíždění do práce autem se vlivem výstavby nové silnice s mimoúrovňovými křižovatkami a možnostmi lepšího předjíždění zvýší. Komfortnější silniční spojení naláká více zaměstnanců k využívání individuální automobilové dopravy. Pravidelné používání tohoto dopravního módu při cestách do a z práce vede u značné části populace k minimalizaci pohybu. U některých lidí při stylu života „door to door“ autem pak dochází ke stavu, kdy denně neujdou ani odborníky doporučovaných 10 000 kroků. Naproti tomu při používání VHD lidé denní zdravotní minimum chůze zvládnou. Rizikem tak z dlouhodobého hlediska mohou být civilizační choroby jako diabetes, obezita, cévní příhody či v neposlední řadě rakovina. Zvýšené riziko rakoviny je pak dáno i vyšší koncentrací prachových částic uvnitř automobilů.

Střední dopad č. 4: Dopad na rovné příležitosti a sociální inkluzi

Pomocná otázka 1: *Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na přístupnost trhu práce, případně na vstup nebo opuštění trhu práce?*

Dopravní infrastruktura obecně zvyšuje rovné příležitosti (dostupnost vzdělávání, práce, sportovního či kulturního vyžití) a pomáhá sociální inkluzi. Je velký předpoklad, že i v tomto případě bude mít projekt pozitivní dopad.

Projekt zcela jistě majitelům a uživatelům aut zpřístupní větší území trhu práce a umožní větší výběr pracovních pozic, jelikož za stejný čas cesty obsáhnou větší část území. Lidem bez řidičského oprávnění projekt tuto výhodu nepřinese (jedná se však o menšinu).

Pomocná otázka 2: *Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na dostupnost služeb a zboží v území, případně dostupnost služeb a zboží pro nějakou skupinu obyvatel? (pošta, úřady, internet, obchod, lékař)*

Z výše uvedeného důvodu projekt majitelům a uživatelům aut zpřístupní více služeb, dostupnost zboží, nebo třeba zdravotní péči. Nepředpokládá se, že by projekt nové silnice dále omezoval přítomnost obchodů v menších sídlech, jelikož k razantnímu omezení došlo již v předchozích etapách automobilizace české společnosti. Lze předpokládat, že projekt spolu s plánovanou přeložkou II/283 urychlí cesty obyvatelům jihovýchodní části ORP Turnov na úřady v okrese Semily. Pokud bude dříve než projekt silnic I/35 a II/283 realizována digitalizace státní správy, výhoda pozbývá na důležitosti.

Střední dopad č. 5: Dopad na soukromí, správu a bezpečnost soukromých dat

Pomocná otázka: *Ovlivní nějakým způsobem projekt/opatření administrativní zátěž jednotlivců či skupin?*

Projekt zatíží obyvatele z cílové skupiny A (obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice), kteří budou účastníky povolenacích řízení a budou chtít v rámci zákonných možností chránit svoje právo na příznivé životní prostředí (Usnesení č. 2/1993 Sb. Čl. 35 odst. 1). Dále projekt administrativně zatíží majitele pozemků, se kterými se stát nedohodne na vykoupení pozemků. Ostatní cílové skupiny nebudou projektem administrativně zatíženy.

Střední dopad č. 6: Dopad na kvalitu a zdroje vody

Pomocná otázka: *Ovlivní projekt/opatření kvalitu a množství povrchových a podzemních vod, včetně dostupnosti a kvality pitné vody?*

CHOPAV je kategorií vyhlášenou k ochraně podzemních vod. Jedná se o velkoplošnou kategorii ochrany podzemních vod, která není pro vedení silnice I. třídy limitujícím faktorem. Všechny varianty prochází CHOPAV Severočeská křída. Vyhlášena byla nařízením vlády ČR č. 85/1981 Sb. ze dne 24. 6. 1981 o chráněných oblastech přirozené akumulace vod. Kontakt s variantami viz následující Tabulka č. 3.

Č.	Název	Průchod km	
		E1	E2
1	CHOPAV Severočeská křída	0,0-12,7 15,6-19,7	0,0-19,0

Tabulka č. 3: Průchod variant oblastí CHOPAV Severočeská křída

Studovaná oblast se vyskytuje na hranici CHKO „Český ráj“. JZ směrem od trasy se v údolí říčky Libuňka vyskytuje přírodní památka „Libuňka“.

Vodní zdroje

Ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ)

Studované území spadá do několika ochranných pásem vodních zdrojů:

II. stupeň (1. a 2. část) ochranného pásma vodního zdroje Turnov Nudvojovice vrtané studny L-5N, TN-1, TN-2, T-2, T-4, T-5

II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Újezd pod Troskami studna

Studovaná oblast rovněž leží poblíž těchto ochranných pásem vodních zdrojů:

II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Václaví vrt TV-2

II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Semínova Lhota vrt SL-1

II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Kněžnice vrt KN-1

II. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Železnice studna MŠ

I. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Studeňany studna S1

I. stupeň ochranného pásma vodního zdroje Studeňany studna S2

Stavba prochází v severozápadní části záplavovou oblastí, která se rozprostírá v těsné blízkosti Jizery a Libuňky. Obě budou přemostěny. Území je vymezené záplavovou čarou Q20 a Q100.

Vliv na kvalitu vod

Průměrné koncentrace chloridů v českých tocích podél silnic se pohybují mezi 5–30 mg/l, maximální koncentrace dosahují 40 mg/l.

Chloridy vzniklé v souvislosti se solením povrchu přeložky v zimním období mohou reálně vést ze zvýšení koncentrací chloridových iontů v tocích podél silnice o 1–1,5 mg/l.

Dle směšovací rovnice může teoreticky dojít při nejnižším průtoku v recipientu k navýšení koncentrace chloridových iontů o 0,9 mg/l.

Dle (dnes již neplatné) příl. č. 3 k nařízení vlády č. 61/2003 Sb.: Imisní standardy – ukazatele a hodnoty přípustného znečištění povrchových vod představoval imisní standard pro chloridy 250 mg/l (100 mg/l u stávajících nebo předpokládaných zdrojů pitné vody). Z tohoto hlediska nedojde realizací uvažovaného záměru k překročení legislativního limitu.

Dle aktuálně platné příl. č. 1a nařízení vlády č. 401/2015 Sb.: Ukazatele a hodnoty přípustného znečištění povrchových vod a vod užívaných pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody, vztahující se k místu odběru vody pro úpravu na vodu pitnou, místu provozování koupání, respektive k úseku vodního toku stanoveného jako lososová nebo kaprová voda, je přípustné znečištění pro účely § 31, § 34 a § 35 vodního zákona v ukazateli chloridy **65 mg/l**, pro ostatní účely **150 mg/l**.

Z tohoto hlediska také nedojde realizací uvažovaného záměru k překročení legislativního limitu.

Mez tolerance pro vodní organismy v ukazateli chloridy se obecně udává kolem hodnoty 1 g/l, tj. 1000 mg/l. Z tohoto hlediska také nedojde v toku k významnému vlivu na vodní organismy. (Převzato z dokumentace EIA, Ekoteam 2020)

Kvalita vody může být ovlivněna:

- a) nerozpuštěnými látkami – prachové částice z komunikace (prachové částice SPM, těžké kovy), částice z otěrů pneumatik, odloupenuté části ochranných nátěrů, koroze kovových dílů automobilů či svodidel
- b) ropnými látkami – převážně z provozu ze starých či špatně servisovaných vozů, z havárií cisteren
- c) chloridy – viz výše

Součástí záměru je odvodnění řešeno pomocí kanalizace a jejího svedení do retenčních nádrží s odlučovači ropných látek.

Vlivy na hydrologické poměry

Výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení (zářezy, násypy). K ovlivnění režimu podzemních vod může obecně dojít především v oblasti budování hlubších zářezů (narušení proudění a odtokového režimu podzemní vody v zářezích, umělé vytvoření infiltračních zón) a v místech, kde byly provedeny velkoplošné meliorace.

Druhá možnost ovlivnění je obecně v oblastech, kde budovaná komunikace jde po náspech vybudovaných v místech mělké přípovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko pod terén. Zde se může projevit vytvoření překážky pro proudění přetížením terénu násypem, což může mít za následek zvýšení hladiny podzemní vody na návodní straně. Zde je rovněž třeba zdůraznit zvýšenou možnost průsaků či vztlínání vody do tělesa náspu.

Podrobnější hodnocení bude možné provést až po provedení hydrogeologického průzkumu v dalších částech projektové dokumentace. (Převzato z dokumentace EIA, Ekoteam 2020)

Hydrogeologické posouzení je přílohou č. 4.

Střední dopad č. 7: Dopad na konkurenceschopnost firem a tok investic

Pomocná otázka 1: Jaký bude mít daný projekt dopad na konkurenceschopnost firem v dotčeném území? Bude nějak ovlivněna produktivita firem například v důsledku zvýšení kvalifikace a odbornosti/schopnosti pracovní síly v regionu nebo v důsledku rozvoje technologií a produkčních postupů?

Projekt povede k vyšší mobilitě pracovní síly (kvalifikované/nekvalifikované). Vzhledem k předpokládanému zvýšení plynulosti provozu a snížení frekvence nehod se dá předpokládat zvýšení produktivity firem spolehlivější nákladní dopravou. Silnice umožní rychlejší přesuny kvalifikovanější pracovní síly v regionu. Na rozdíl od železničního spojení je pak nevýhodou nemožnost práce při samotném přesunu (cestě).

Pomocná otázka 2: Povede projekt k podpoře přílivu investic, a to jak nových, tak realokací stávajících (přesun z jiných regionů než je území dopadu)?

Dálnice mohou v některých místech podpořit příliv investic či relokační z jiných regionů. Navrhovaná silnice I/35 sice není vedena jako dálnice či rychlostní silnice, každopádně vzhledem k navrhovaným kapacitám lze tuto silnici označit jako komunikaci dálničního typu a očekávat podobný efekt na investice, jako je tomu u dálnic. Dálnice pomáhají zejména k přísunu investic do výrobních či skladovacích kapacit s malou přidanou hodnotou pro českou ekonomiku. Kvalitní infrastruktura pro kamionovou dopravu však není jedinou nutnou podmínkou. Tou druhou je ochota obcí vymezit prostor pro výrobní haly a sklady. Dle rešerše územních plánů dotčených obcí jich 16 nové plochy pro podnikání vymezilo. Dle oslovených firem, které již v hodnoceném území působí, záměr silnice k rozšíření jejich podnikání nepřispěje.

Střední dopad č. 8: Dopad na zatížení a náklady veřejné správy

Pomocná otázka: *Povede projekt/opatření k zvýšení nebo snížení zatížení veřejné správy v důsledku nových agend, nebo naopak k zvýšení efektivity vyřizování některých agend, a to jak v krátkodobém, tak dlouhodobém časovém horizontu?*

Nové těleso silnice bude znamenat navýšení zatížení veřejné správy zejména v důsledku složité přípravy a schvalování stavby. V průběhu užívání silnice dojde k navýšení kapacit správce silnic.

D5) HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH DOPADŮ**Významný dopad č. 1: Dopad na trh a konkurenční prostředí**

Pomocná otázka: *Bude projekt znamenat zvýšení konkurence pro již existující subjekty poskytující stejné produkty / fungující na stejných cílových trzích?*

Investicí do nové silniční infrastruktury nedojde k přímému omezení volby spotřebitelů, nebudou tvořeny bariéry pro nové dodavatele a poskytovatele služeb. Projekt nebude vést ke vzniku chování potlačujícího konkurenci vyjma služeb železniční dopravy (viz níže). Projekt naopak zvýší konkurenci plynulejší mobilitou obyvatelstva.

Jediným segmentem, kde dojde k omezení poskytovatele služeb, může být železniční doprava. Bariérou bude nabídka státu na ještě lepší silniční dopravu, která je flexibilnější a rychlejší. Intenzita dopadu ale bude střední, jelikož již dnes je silniční doprava oproti nabídce služeb na železnici větší. Železniční spojení Liberec – Hradec Králové je realizováno na tratích 198 a 041. Trať 041 vedoucí oblastí, kterou prochází posuzovaný záměr nové silnice I/35, je nejkratší spojnici krajských měst Hradec Králové a Liberec. Sice je o 19 km kratší než hlavní trať 030, avšak pro nepříznivé směrové a sklonové poměry je jízdní doba po ní srovnatelná s tratí delší. Trať 041, stavěná na 3 etapy mezi lety 1871–1903, se nemůže srovnávat ani s dnešní stávající I/35, která je v průběhu let modernizována (poslední modernizace stávající I/35 probíhá od roku 2020). Trať vedoucí mezi Hradcem Králové a Libercem je ve stejném koridoru jako hlavní silnice I/35, avšak trať s délkou 120 km nabízí spojení o 20 km delší a o 60 minut pomalejší než silnice. Na I/35 se intenzity IAD pohybují mezi 7000–10 000 vozidly denně, údaje k počtu cestujících na trati 041 zveřejněny nejsou. Vzhledem k počtu spojů ale podobné intenzity jako na silnici nelze předpokládat.

Již v tuto chvíli je konkurenční prostředí mezi dopravními módy silně poznamenáno dlouholetou preferencí hlukově a emisně náročnější automobilové dopravy. Výstavba nové silnice I/35 v době naléhavé potřeby snižovat emise skleníkových plynů konkurenceschopnost železniční přepravy ještě více poškodí. Přitom právě orientace na konkurenceschopnost železniční dopravy se ukazuje jako důležitá podmínka nárůstu počtu cestujících.

Pokud ale je postavena jako první kapacitní silniční síť a až posléze řešena železniční doprava, bude přechod cestujících z IAD do vlaků složitější. Vidět to můžeme na „modal split“ jednotlivých členských zemí EU, které nejdříve postavily síť dálnic a až následně došlo na stavby moderní železniční infrastruktury (viz. obr. 3 příloha č. 7).

Realizace záměru tedy bude znamenat další snížení konkurenceschopnosti železniční dopravy a podpoří stávající (pro kvalitu života a životního prostředí) nepříznivý modalshare. Tento vliv záměru odpovídá dopravnímu významu záměru v regionálním, národním i mezinárodním významu.

Významný dopad č. 2 Dopad na vlastnická práva a vývoj cen nemovitostí v dotčeném území

Pomocná otázka 1: *Dotkne se projekt/opatření vlastnických práv (půda, movitý majetek, nemovitý majetek) soukromých osob a subjektů? Bude nějakým způsobem omezovat nákup, prodej nebo nakládání s majetkem soukromých osob a subjektů?*

Ano, projekt se zásadně dotkne vlastnických práv. Dojde k vykoupení či vyvlastnění zahrad, rodinného domu, parkoviště, manipulačních ploch, sadů, polí, luk apod.

U některých domů a zahrad nedojde k přímému záboru, ale blízkost silnice znemožní jejich plnohodnotné využívání. Některé pozemky budou rozděleny a majitelé zbylých částí ponесou zvýšení náklady na zhoršené hospodaření bez možností kompenzace ze strany investora.

Pomocná otázka 2: Ovlivní projekt/opatření cenu nemovitostí v území?

Na základě zkušeností z podobných projektů lze předpokládat, že projekt ovlivní ceny nemovitostí různým způsobem dle vzdálenosti od nové silnice. Je třeba mít na paměti, že cenu nemovitostí určuje mnoho faktorů. Zlepšení dopravní obslužnosti či zhoršené životní podmínky mohou být v ceně kompenzovány aktuální situací na trhu s nemovitostmi nebo fází ekonomického cyklu. V hodnocené oblasti ceny nemovitostí kopírují celorepublikový vývoj cen, je zde však cenová anomálie v případě města Turnov.

Dle žebříčku společnosti Valuo je okres Semily, co se ceny bytů za m² týče, pátý v pořadí (před ním je Hlavní město Praha, Brno město, Praha – Západ, Praha – Východ). Průměrná cena za klasický byt (40–80 m²) v osobním vlastnictví je 59 037 Kč/m². Meziroční nárůst ceny mezi lety 2019 a 2020 činil 22 %. Takto vysoká hladina je dána cenami bytů v horských střediscích a nedostatkem bytů zejména ve městě Turnov. Zde je plánováno či již ve výstavbě několik bytových domů. Ovlivněny záměrem budou zejména nové projekty v lokalitě Vrchhůra a sídliště Přepeřská (zvýšení hlukové zátěže). Okres Jičín v tomto srovnání okresů obsadil 39. příčku s cenou 38 491 Kč/m². Ceny bytů ve těchto dvou městech (spojených záměrem) jsou ale jen jedním z ukazatelů. Vlivy na cenu nemovitostí budou výraznější i mimo města.

Analýza dopadu záměru na cenu nemovitostí

Pro posouzení vlivu záměru na ceny nemovitostí jsme vybrali jako referenční typ pozemky. U nich je na rozdíl od domů snazší komparace. Aby byly pozemky co nejvíce podobné, volili jsme přibližně stejnou časovou náročnost cesty od města, charakter pozemku (greenfield – oblast s více pozemky k prodeji ve stejné době), všechny pozemky měly vybudované základní sítě (voda, elektřina, příjezdová cesta) a pozemky byly dle územního plánu určeny k bydlení. V analýze cen jsme se soustředili na porovnání cen v místě, kde již D35 stojí a v cenách pozemků tak jsou promítnuty pozitivní i negativní dopady silnice ve vzdálenosti 250–300 m. Ve stejné vzdálenosti od hodnocené silnice I/35 bude lokalita Janův kout v Karlovicích (v tomto úseku se počítá se 4 pruhy, tedy stejná kapacita silnice jako je v katastru obce Jeřmanice). Jako referenční území byla vybrána jihozápadní část obce Vyskeř. Jelikož v této lokalitě došlo k rozprodeji pozemků dříve, byl k cenám pro komparaci přičten průměrný meziroční růst cen dle vývoje indexu cen stavebních pozemků ČNB 6 %. Všechny lokality mají mírně svažité sklon a krásný výhled do kraje.

Graf vývoje indexu cen stavebních pozemků obr. č. 4 příloha č. 7.

p. p. č	Cena	m ²	Kč/m ²	Datum prodeje
110/26	1 114 350	1613	732	2016
110/27	1 027 410	1378	790	2016
110/28	1 484 410	1827	861	2016

Tabulka č. 4: Ceny pozemků v obci Vyskeř prodané v roce 2016

p. p. č	Cena	m ²	Kč/m ²	Datum prodeje
1029/11	2092500	2790	750	2017
1029/16	939 250	1105	850	2017
1029/14	889 000	1046	850	2017
1029/3	1 200 000	1423	843	2017

Tabulka č. 5: Ceny pozemků v obci Karlovice, Janův kout, prodané v roce 2017

p. p. č	Cena	m ²	Kč/m ²	Datum prodeje
802/102	672 650	1223	550	2017
802/103	1 046 100	1902	550	2017
802/104, 802/105	1 589 613	1924	826	2017
802/54	1 686 650	2012	838	2017

Tabulka č. 6: Ceny pozemků v obci Jeřmanice, prodané v roce 2017

Obec	Občanská vybavenost	Čas dojezdu do nejbližšího města	Průměrná cena Kč/m ²	Cena – medián Kč/m ²
Vyskeř	Restaurace	13 min	795	790
Karlovice	Obchod, Vlák, Restaurace	7 min	823	847
Jeřmanice	Obchod, Vlák, Restaurace	8 min	691	688

Tabulka č. 7: Porovnání obcí Vyskeř, Karlovice, Jeřmanice

Z porovnání cen pozemků vyplývá, že nejnižší cena je v lokalitě vzdálené 250–300 m od stávající čtyřproudé komunikace. Lokalita Janův kout v Karlovicích, která je dnes klidovou zónou, ale do budoucna může nést stejné negativní zatížení jako Jeřmanice, má průměrnou cenu vyšší cca o 20 %. Dle oslovených realitních makléřů byly pozemky v nabídce delší dobu, než je v oblasti Českého ráje zvykem. Z porovnaných lokalit vychází o něco levněji (3,5 %) než Karlovice obec Vyskeř, která má nejmenší občanskou vybavenost a nižší dopravní obslužnost.

Záměr postavit v Českém ráji kapacitní silnici dle konzultací s místními a realitními makléři ovlivňuje ceny pozemků již delší dobu. Někteří lidé se z důvodu záměru dotčené oblasti

vyhýbají, někteří již z obavy poklesu ceny nemovitosti prodali v době, kdy se rozhodlo o severní variantě.

Dopad na realitu je dle konzultací s makléři nejenom v rovině cen nemovitostí. Pozemky a nemovitosti kolem dálnic a kapacitních silnic jsou vyhledávány především těmi rodinami, pro které je důležité být v kontaktu s městem a většina jejich aktivit se odehrává mimo bydliště (zábava, zaměstnání, školy, kroužky apod.) Tím se postupně mění charakter původních vesnic, ze kterých se pomalu vytrácí občanská vybavenost, a stávají se satelity měst.

Vliv na cenu zemědělské půdy v bezprostřední trase silnice záměru bude negativní na těch pozemcích, na kterých silnice ztíží obdělávání. Ve vzdálenějších pozemcích se vliv na cenu dle zkušeností z jiných lokalit se silnicí dálničního typu neočekává.

Cílová skupina	Intenzita a směr dopadu
A) Obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice	Vysoká intenzita negativního dopadu na cenu nemovitosti
B1) Podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu	Vysoká intenzita negativního dopadu na cenu nemovitosti
B2) Podnikatelské subjekty v blízkosti nové trasy silnice – podnikatelé v ostatních odvětvích	Vysoká intenzita pozitivního dopadu na cenu nemovitosti
C) Obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti stávající trasy silnice	Střední intenzita pozitivního dopadu na cenu nemovitosti (u nemovitosti bude stále zachována určitá intenzita provozu)
D1) Podnikatelské subjekty v blízkosti stávající trasy silnice – podnikatelé v cestovním ruchu	Střední intenzita pozitivního dopadu na cenu nemovitosti (u nemovitosti bude stále zachována určitá intenzita provozu)
D2) Podnikatelské subjekty v blízkosti stávající trasy silnice – podnikatelé v ostatních odvětvích	Střední intenzita pozitivního dopadu na cenu nemovitosti
E) Obyvatelé a vlastníci nemovitostí ve vzdálenosti od 1 do 3 km od nové trasy silnice	Střední intenzita negativního dopadu na cenu nemovitosti

Tabulka č. 8: Rozlišení dopadů na jednotlivé cílové skupiny

Významný dopad č. 3: **Dopad na bezpečnost a zdraví**

Pomocná otázka: *Ovlivní projekt/opatření zdraví a bezpečnost obyvatel? Ovlivní nějakým způsobem úmrtnost, úrazovost, naději na dožití a další související faktory prostřednictvím lepších socioekonomických podmínek (lepší pracovní prostředí, vyšší příjmy, vzdělání, stravování, lepší informovanost o zdravém životním stylu apod.)? Ovlivní projekt/opatření zdraví a bezpečnost obyvatel v důsledku změny dopravní bezpečnosti, nebo změny vlivů na okolní prostředí (emise, čistota vody apod.)?*

Jedním z deklarovaných cílů projektu je zvýšení bezpečnosti provozu motorové a nemotorové dopravy pro skupinu C (obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti stávající trasy silnice). U této skupiny lze očekávat i zlepšení zdraví z důvodu snížení hlukové a imisní zátěže. U skupiny A (obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice) tomu bude v případě zdraví naopak.

Úrazovost a úmrtnost může projekt s velkou pravděpodobností snížit. Co se naděje na dožití týče, ta vychází z mnoha faktorů. Výstavba infrastruktury pro automobilovou dopravu na jednu stranu zvyšuje dopravní intenzity, a tedy i množství lidí, kteří opustí zdravější způsoby dopravy (pěší, cyklo doprava, VHD), což má za následek vyšší výskyt civilizačních chorob.

Větší množství hlučné infrastruktury také zhoršuje vnímaný i nevnímaný pocit pohody. Obtěžování hlukem lze považovat za narušení zdraví na základě WHO definice zdraví, která považuje zdraví za „stav úplné fyzické, mentální a sociální pohody“ (a tedy ne pouze jako nepřítomnost nemoci). Obtěžování hlukem má bezprahové působení. Hlukovou studii (příloha č. 5) lze brát pouze z hlediska dopadů záměru na hlukové limity dané zákonem. Hlukové mapy ze studie neznamenaají, že obyvatelé mimo vyznačená území nebudou konstantním hlukem obtěžováni. Reakce těla na konstantní hluk (aerodynamický hluk a hluk z odvalování pneumatik) bývá vytěsnění hluku z vědomí. Tím bohužel nedochází ke snížení mikro stresů.

Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) uvádí, že hluk v životním prostředí je každoročně příčinou předčasného úmrtí více než 16 tisíc Evropanů. Okolo 13 milionů lidí v Evropě trpí v důsledku vystavení hluku poruchami spánku a dalších 30 milionů lidí je hlukem obtěžováno.

Narušení faktoru pohody umocňuje nemožnost úniku před konstantním hlukem. Prostor, kam chce investor stavbu umístit je jedním z posledních míst, které není zasaženo konstantním hlukem z dopravy. Trvalý pobyt, byť i v nízkých, ale konstantních hladinách hluku vede ke zvýšení stresové zátěže. Hluk v těle spouští reakce nervového a hormonálního systému vedoucí ke zvýšení krevního tlaku, zúžení cév (vazokonstrikci) a zvýšení srdeční frekvence. Výsledkem působení dlouhotrvajícího hluku je trvalé zvýšení krevního tlaku nebo ischemická srdeční choroba, což vede k infarktu.

Záměr tedy zvýší počet lidí žijících v oblasti s konstantním hlukem. Pro obyvatele na stávající trase ale dojde ke znatelnému snížení hlukové zátěže zejména z kamionové dopravy. Investor však negarantuje stavebně-technická opatření k regulaci dopravy v centrech obcí. Lze tak předpokládat, že intenzity dopravy budou na dnešní úrovni silnice II/610, tedy s 1000–3000 vozidly denně.

Dále je třeba poznamenat, že ačkoliv záměr splní zákonem stanovené limity v procesu EIA, stát nemá možnost reálně limity vymáhat v případech, kdy se po silnici pohybují vozidla s upravenými výfuky. Chystaná změna pravidel kontrol STK pak tento problém nedokáže vyřešit, jelikož již dnes jsou na trhu speciální vložky do výfuků, které lze před kontrolou na STK vymontovat a po kontrole opět vrátit zpět.

Pro dotčené obyvatele je pak důležitá snaha ministerstva dopravy, které v návrhu „Dopravní politiky České republiky pro léta 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ navrhuje hlukové limity pro dopravu zmírnit.

Nová silnice I/35 může zkrátit dojezd záchranné služby a zvýšit tak šance na přežití zdravotních komplikací stavů, u kterých hraje rozhodující roli čas.

Významný dopad č. 4: Dopad na kulturu

Pomocná otázka 1: *Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na zachování kulturního dědictví?*

Záměr prochází známou barokní krajinou Jičínska, kterou vytvářel Albrecht z Valdštejna a sto let po něm i František Josef Schlik. Principy komponované krajiny lze považovat za kulturní dědictví zkoumaného území. Silnice vytvoří v krajině těžko zapadající prvek. Tato „jizva“ bude narušovat dosud velmi hodnotnou a lidmi citlivě dotvořenou krajinu. Záměr protíná ochranné pásmo pro Vesnickou památkovou zónu Studeňany, kterou ovlivní hlukem a naruší pohled do krajiny. Stejně ovlivnění přinese záměr pro městskou památkovou zónu Železnice, národní kulturní památku Zřícenina hradu Trosky.

V dotčeném území je více městských památkových zón a kulturních památek, vybrány byly jen ty, které záměr reálně ovlivní.

Do kulturního dědictví patří i archeologické oblasti. Trasa varianty E1 vede přes území s již doloženými archeologickými nálezy a přes území, kde se dá s velkou pravděpodobností očekávat další výskyt archeologických nálezů (např. v trase v k.ú. Turnov a Bělá u Turnova je doloženo polykulturní naleziště - žárové pohřebiště kultury slezskoplatěnické (může se jednat i o sídlištní nálezy), dále jsou zmiňovány nálezy hradištní keramiky a ze sběrů pochází keramika vrcholně středověká až novověká; z katastru obce Rovensko pod Troskami pochází nálezy z eneolitu a keramika lidu popelnicových polí (sídliště, pohřebiště); rovněž z Úlibic jsou známy nálezy keramiky z doby laténské a hradištní. V trase záměru se nachází lokalita Čtveřín – s ÚAN II. kat. – 03-32-22/4, Přepeře – s ÚAN I. kat. – 03-32-22/1 a Turnov – s ÚAN I. kat. – 03-32-22/1. (Převzato z dokumentace EIA, Ekoteam 2020)

Existuje tedy velká pravděpodobnost, že realizace záměru umožní rozsáhlý archeologický výzkum.

Pomocná otázka 2: *Ovlivní nějakým způsobem projekt/opatření kulturní rozmanitost a angažovanost obyvatel v kulturním dění, dostupnost kultury a rozsah kulturní nabídky?*

Konektivita s regionálním centrem může mít za následek úpadek kulturního dění v místních obcích („Proč koukat na ochotníky na vesnici, když mohu rodinu vzít do městského divadla“). V některých obcích zkoumaného území se o zachování kulturní rozmanitosti snaží dobrovolníci či aktivní starosta. Vysoký stupeň motorizace obyvatelstva a hustá silniční síť však již v tuto chvíli umožňuje kulturní vyžití napříč regionem. Záměr postavit další silniční kapacitu by neměl ohrozit kulturní rozmanitost a angažovanost místních obyvatel na kulturním dění. Rozsah kulturní nabídky bude určován jinými společensko-sociálními aspekty.

Významný dopad č. 5: Dopad na dopravu a využití energií

Pomocná otázka 1: *Bude mít projekt/opatření dopad na zvýšení nebo snížení poptávky po energiích nebo pohonných hmotách?*

Projekt bude indukovat automobilovou dopravu a oddálí výstavbu/modernizaci energeticky efektivnější železnice. Z těchto důvodů je zřejmé, že výstavba kapacitní silnice zvýší poptávku po pohonných hmotách.

Pomocná otázka 2: *Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na závislost ekonomiky na energiích?*

Z výše zmíněného vyplývá, že oproti výstavbě obchvatů obcí či stavbě železnice se výstavbou kapacitní silnice vlivem indukce dopravy zvýší závislost ekonomiky na energiích.

Pomocná otázka 3: *Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na podíl využití obnovitelných zdrojů energií? Bude mít nějaký dopad na strukturu využívaných paliv a energií?*

Projekt nebude mít vliv na vyšší podíl obnovitelných zdrojů energií. Při přepravě osob a nákladu bude projekt silnice znamenat vyšší podíl spotřeby fosilních paliv oproti realizaci přepravy po elektrifikované železnici.

Pomocná otázka 4: Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na objem dopravy v dotčeném území? Ovlivní nějakým způsobem dělbu přepravní práce?

Indukční potenciál mají všechny dopravní módy, tedy jak IAD, tak autobusová či železniční doprava. Výstavbou kapacitní silnice přirozeně dojde k navýšení intenzit IAD, tak jako se tomu stalo u jakýchkoliv jiných dopravních projektů. Jelikož v dopravě existuje jednoduché pravidlo: nabídka určuje poptávku, je jisté, že dojde k posunu modal share ve prospěch IAD. Po navýšení intenzit automobilové dopravy nebude ze strany investora zájem o modernizaci železničního spojení, tak jako se to posledních 20 let ukazuje na stavu železničního spojení Liberec – Praha, kde je díky kapacitní silniční infrastruktuře oddalována stavba konkurenceschopné železnice a mluví se o potřebě rozšířit dálnici D10 o další pruhy.

Pomocná otázka 5: Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na dostupnost území? Bude mít projekt nějaký vliv na plynulost dopravy?

Hodnocené území má hustou silniční síť, jejíž největším problémem je nedostatek financí na nutnou údržbu a opravy (zejm. silnice II. tříd). Záměr tedy již nemůže zvýšit dostupnost území. Naopak bude mít pozitivní vliv na plynulost automobilové dopravy.

Z empirických výzkumů vyplývá, že **60–90 % přidané kapacity se zaplní do pěti let.**

Zkrácení jízdní doby o 20 % povede ke zvýšení intenzity dopravy o 10 % krátkodobě a o 20 % dlouhodobě. Podobný efekt bude mít snížení nákladů uživatele na vykonání cesty:

Dopad na intenzitu dopravy	Koeficient pro kapacitu	Koeficient pro čas	Koeficient pro náklady uživatele
Krátkodobý	0,5	– 0,5	– 0,8
Dlouhodobý (5 let)	0,6 – 0,8	– 1,0	– 1,0
Dlouhodobý – město (5 let)	0,9		

Tabulka č. 6: Koeficienty pro výpočet dopravní indukce Zdroj: Kürfürst, Řízení poptávky po dopravě, s. 15–16.

Graf vysvětlující dopravní indukci viz. příloha č. 7 obr. 5.

Významný dopad č. 6: Dopad na ovzduší

Pomocná otázka 1: Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území? Ovlivní projekt jakýmkoliv způsobem množství či strukturu znečišťujících látek v ovzduší včetně produkce skleníkových plynů?

Období výstavby

Zdroje znečišťování ovzduší budou v období výstavby představovány provozem nákladní a stavební techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Stanovení množství emisí během výstavby není prakticky možné a při přípravě staveb není

běžně prováděno. Tyto emise je zapotřebí minimalizovat vhodnými opatřeními v rámci plánu organizace výstavby (např. používáním stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu či realizace stavebních prací v co nejkratším možném termínu). Nárůst množství emisí do ovzduší bude časově omezen pouze na období výstavby, jedná se pouze o relativně krátkodobý vliv.

Dalším negativním působením na kvalitu ovzduší v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, a to zejména při provádění zemních prací. V průběhu stavebních prací je proto nutné provádět technická a organizační opatření pro snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic. Jedná se např. o čištění komunikací, minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště, skrápění ploch zařízení staveniště, komunikací a skládek sypkého materiálu v suchém období roku. (Převzato z dokumentace EIA, Ekoteam 2020)

Období provozu

Záměr se stane liniovým zdrojem znečištění. Množství emisí z tohoto zdroje do ovzduší závisí především na počtu vozidel projíždějících po komunikaci a emisních charakteristikách jednotlivých vozidel. Jelikož záměr bude znamenat navýšení dopravní kapacity, celkově vyprodukované emise se zvýší. V případě emisí skleníkových plynů je toto zvýšení negativním dopadem. V případě zdravý škodlivých emisí (VOC, SPM, NOx...) je třeba sledovat vzdálenost zdroje od lidí.

Polycyklické aromatické uhlovodíky (VOC) - mutagenní a rakovinotvorné látky

Prachové částice (SPM) - fungují jako nosiče karcinogenních látek do krve

Oxidy dusíku (NOx) - zvyšují pravděpodobnost onemocnění dýchacích cest

Aldehydy – zvyšují riziko rakoviny a leukémie, dráždí oči a sliznice, zapříčiňují poruchy dýchání, astma, kožní alergie

Přízemní ozón (O₃) - chemickými reakcemi výfukových plynů za působení slunečního záření vzniká ozón, který dráždí spojivky, vyvolává kašel a zhoršené dýchání

Tabulka č. 7: Příklady znečišťujících látek a jejich dopady na lidské zdraví

Pole roční průměrné koncentrace Nox viz. příloha č. 7 obr. 6.

Projekt podstatně zlepší kvalitu ovzduší pro cílovou skupinu C (obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti stávající trasy silnice).

I přestože se dá na stávající trase očekávat vyšší poměr elektromobilů v průběhu jedné či dvou dekád, nová trasa silnice bude znamenat snížení imisní zátěže. Elektromobily totiž sice vymístí emise z motoru do elektráren, emise prachových částic z otěrů pneumatik a tzv. reacerace je ale stejná jako u konvenčních aut.

Pro obyvatele cílové skupiny A (obyvatelé a vlastníci nemovitostí v blízkosti nové trasy silnice) se imisní situace zhorší. Podrobnější informace jsou obsaženy v rozptylové studii, která je obsažena v dokumentaci EIA (pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren v ročním průměru a PM₁₀ v 24h maximální koncentraci). Rozptylová studie z dokumentace EIA je přílohou č. 3.

Významný dopad č. 7: Dopad na biodiverzitu, přírodu a krajinu

Pomocná otázka 1: Dopady liniových dopravních staveb na biodiverzitu, přírodu a krajinu lze rozdělit na dvě části: A) přímá destrukce přírodně cenného stanoviště B) fragmentace krajiny. *Může mít projekt nějaký dopad na biodiverzitu v dotčeném území, množství živočichů a rostlin v území, případně jejich rozmanitost a strukturu?*

Hodnocené území je z biologického hlediska cenné, a to ať už výskytem biocenter, tak i díky významným biokoridorům spojujícím Hruboskalskou část CHKO s částí Kozákova. Pro výstavbu silnice Ohrazenice – Ulibice byl vybrán tzv. severní koridor (dříve severní varianta), která má výrazně větší negativní vliv na fragmentaci krajiny a potažmo biodiverzitu. Jako nejzávažnější se jeví přerušení dvou biocenter.

Záměr také bude znamenat přímou destrukci biotopů různého stupně významnosti. Dopadem bude i zničení posledních zbytků remízků, které jsou v místních velkých půdních blocích jedinými místy pro přežití mnoha druhů živočichů a rostlin. Vedlejším efektem stavby tak bude podpora ztráty biodiverzity. Seznam přírodních stanovišť je zahrnut v dokumentaci EIA.

Pomocná otázka 2: Bude mít projekt/opatření dopad na chráněné nebo ohrožené druhy a jejich přírodní stanoviště a biotopy?

V řešeném území byl zjištěn výskyt 11 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů podle vyhl. č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Devět druhů bezobratlých je rovněž uvedeno v Červeném seznamu ČR a 3 druhy patří mezi evropsky významné.

Mezi zvláště chráněné druhy patří v kategorii silně ohrožený páchník hnědý, modrásek bahenní a modrásek očkovany; v kategorii ohrožený je to prskavec menší, střevlík Scheidlerův, střevlík Ulrichův, svižník polní, zlatohlávek tmavý, otakárek fenyklový, mravenec a čmelák.

Ve vymezeném území bylo zjištěno 8 druhů ryb (další udávají podklady z Jizery), 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 74 druhů ptáků a 18 druhů savců.

Mezi zvláště chráněné druhy obratlovců podle vyhl. č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, patří v kategorii kriticky ohrožený mihule potoční a strnad luční; v kategorii silně ohrožený kuňka obecná, skokan štíhlý, ještěrka obecná, slepýš křehký, holub doupňák, krahujec obecný, krutihlav obecný, křepelka polní, moták lužní, pěnice vlašská, žluva hajní, netopýr hvízdavý, netopýr rezavý, netopýr ušatý, netopýr vodní a vydra říční; v kategorii ohrožený vranka obecná, střevle potoční, ropucha obecná, užovka obojková, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, jestřáb lesní, lejsek šedý, moták pochop, slavík obecný a ůhýk obecný.

Většina z výše uvedených druhů je uvedena také v Červeném seznamu ČR. Dále byly zjištěny tři druhy uvedené v Červeném seznamu ČR, avšak nepatřící dosud mezi zvláště chráněné druhy. Jedná se o skokana hnědého, čejku chocholatou a zajíce polního. Celkem jsou v Červeném seznamu uvedeny 2 druhy v kategorii Ohrožený (Endangered), 14 druhů v kategorii Zranitelný (Vulnerable) a 8 druhů v kategorii Téměř ohrožený (Near Threatened).

Významně negativně ovlivní stavba strnada lučního a pěnice vlašskou. Stavba zasáhne biotop těchto dvou druhů natolik, že dojde k výraznému narušení lokálních populací. (Převzato z dokumentace EIA, Ekoteam 2020)

U ostatních druhů dojde menšímu zásahu, a to zejména ztrátou biotopu či vytvořením bariéry.

Pomocná otázka 3: Bude mít projekt/opatření vliv na fragmentaci krajiny, nebo narušení či jiné ovlivnění migračních koridorů nebo jejich ochranných pásem?

Fragmentace krajiny je v České republice stále podceňovaným problémem, který se čím dál víc prohlubuje. Nejvýraznější příčinou fragmentace je doprava. Bariérový efekt pak určuje statická složka migrační bariéry (infrastruktura) spolu se složkou dynamickou (intenzita provozu). Při řešení dopravy osob a nákladu pak musí být upřednostňována taková infrastruktura, která má co nejmenší statickou složku, po které je nízká intenzita provozu.

V případě posuzovaného záměru však byla vybrána široká infrastruktura s vysokou intenzitou provozu (volba upřednostňování IAD před železniční dopravou je ale problémem v celé ČR. Hodnocený úsek I/35 může být jen důsledkem preference automobilové dopravy).

Prostupnost krajinou se po realizaci zmenší. Projekt bude významnou bariérou pro místní obyvatele. Na druhou stranu je třeba uvést, že hlavní funkční polní cesty budou zachovány. Historické cesty jsou zničeny od dob kolektivizace a ani po pádu komunismu nebylo k jejich obnovení přistoupeno. Obnovy těchto cest jsou v některých obcích předmětem debat, nicméně záměrem výstavby silnice I/35 pozbývají tyto úvahy na významu.

Pomocná otázka 4: Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na ráz krajiny?

Projekt, jakým je nové těleso tří a čtyřproudé silnice na tolika mostech, bude mít výrazný dopad na krajinný ráz. Dle vyjádření zpracovatele posudku EIA RNDr. Ludvíka není dosud jasné, jak hluboké budou případné zářezy. Ty však budou na menší části trasy, a tak násypy a dlouhé mosty budou novým významným pohledovým prvkem krajiny Českého ráje. Dle vizualizací zpracovaných firmou Valbek a dle místního šetření je zřejmé, že záměr bude narušovat krajinný ráz z valné většiny hlavních vyhlídkových míst v Českém ráji (Hlavatice, Valdštejn, Hrubá Skála, Hrad Trosky, Prachovské skály, Brada, Zebín, Tábor, Kozákov, Zelený háj, rozhledna Dubecko, Vrchhůra a další).

Změna krajinného rázu u Rovenska pod Troskami viz příloha č. 7 obr. 7, 8, 9, 10.

Významný dopad č. 8: Dopad na kvalitu a využití půdy

Pomocná otázka 1: Ovlivní projekt/opatření kvalitu či znečištění půdy? Bude mít projekt/opatření nějaký vliv na erozi půdy?

V případě posuzovaného záměru nelze vyloučit riziko erozí a sesuvů, zejména místech vysokých násypů nebo zářezů. V území je pak registrován aktivní sesuv s registračním číslem 1354 a dočasně uklidněný sesuv s registračním číslem 2 a 15.

Pomocná otázka 2: Bude projekt vyžadovat zábor dosud nevyužité půdy? Nebo naopak přispěje k opětovnému využití půdy, která je nevyužitelná v důsledku kontaminace či jiné bariéry?

Posuzovaný projekt si vyžádá velký zábor půdy ze zemědělského půdního fondu.

VARIANTA E1

Podvarianta E11

Trvalý zábor: 183,23 ha

třída ochrany	plocha (ha)	podíl z celkové plochy(%)
1.	79,71	43,5
2.	32,07	17,5
3.	34,81	19
4.	27,48	15
5.	9,16	5

Tabulka č. 8: Zábory dle třídy ochrany včetně přeložky silnice II/282/283, Zdroj: Dokumentace EIA, Ekoteam 2020

Podvarianta E12
Trvalý zábor: 191,71 ha

třída ochrany	plocha (ha)	podíl z celkové plochy(%)
1.	83,39	43,5
2.	33,55	17,5
3.	36,42	19
4.	28,76	15
5.	9,59	5

Tabulka č. 9: Zábory dle třídy ochrany včetně přeložky silnice II/282/283, Zdroj: Dokumentace EIA, Ekoteam 2020

VARIANTA E2
Trvalý zábor: 187,47 ha

třída ochrany	plocha (ha)	podíl z celkové plochy(%)
1.	71,61	38,2
2.	37,87	20,2
3.	37,5	20
4.	23,81	12,7
5.	16,68	8,9

Tabulka č. 10: Zábory dle třídy ochrany včetně přeložky silnice II/282/283, Zdroj: Dokumentace EIA, Ekoteam 2020

Výše uvedené zábory ZPF neobsahují plochu zabranou odpočívkami. Zábor obou variant v severním koridoru je z více než 50 % trasován kvalitními půdami v 1. a 2. třídě ochrany.

Pomocná otázka 3: Bude mít projekt/opatření vliv na revitalizaci a znovuvyužití brownfieldů?

Dle místního šetření a dat z národní databáze brownfieldů se v hodnoceném území nenachází žádný nevyužitý areál či budovy. Posuzovaný záměr nepropojí žádný brownfield na dálniční síť.

Pomocná otázka 4: Povede projekt ke změně způsobu využití půdy? Např. změně typu zemědělské aktivity apod.

Existuje malá pravděpodobnost, že by projekt zcela změnil způsob užívání půdy. V současně platných územních plánech jsou nové plochy pro výrobní a skladovací plochy navrženy pouze na malých plochách. Na základě zkušenosti z jiných území s postavenou dálnicí či kapacitní silnicí dálničního typu však nelze vyloučit tlak na zastavění ZPF rozlehlými halami.

Významný dopad č. 9: Dopad na obnovitelné a neobnovitelné zdroje

Pomocná otázka: Bude mít projekt/opatření nějaký dopad na využití obnovitelných zdrojů na takové úrovni, kdy se daný zdroj nedokáže obnovovat? Bude mít projekt nějaký dopad na využití neobnovitelných zdrojů? (podzemní vody, minerály, uhlí atd.)

Stavba nebude mít vliv na obnovitelné zdroje. Co se neobnovitelných zdrojů týče, stavba bude znamenat zvýšení poptávky po kamenivu. Toho je v ČR nedostatek, současná spotřeba 60 mil. tun kamene ročně znamená, že v horizontu 5–10 let by se stavebnictví mohlo dostat do krize. V relativní blízkosti záměru je několik aktivních lomů, ale těžební ložiska Záhoří – Proseč, Tachov u Doks, Bezděčín, Krásný Les u Frýdlantu, Smrčí 2 a 3 jsou těsně před ukončením. Pokud se záměr bude stavět v kratším časovém horizontu, přispěje k vyčerpání neobnovitelné suroviny, která by byla užitečnější pro stavbu šetrnější dopravní infrastruktury (železnice). V případě realizace stavby za více jak dekádu, bude nutné surovinu dovážet ze zahraničí (z Polska či Německa). Tím vzroste zátěž na životní prostředí při stavbě.

E) Souhrnné hodnocení projektu

Z hlediska kvantifikace významnosti územních dopadů bylo jako významné hodnoceno 9 dopadů, 8 do kategorie středního dopadu, u 2 byl dopad shledán jako malý a 4 dopady byly irelevantní.

Jako významné byly analyzovány dopady na konkurenci dopravních módů, dopady na vlastnická práva a změny cen nemovitostí, dopady na bezpečnost a zdraví lidí, dopady na zachování kulturního dědictví, dopad na využívání energií, dopad na ovzduší, biodiverzitu a krajinu, dopad na kvalitu a využití půdy, dopad na neobnovitelné zdroje. Nejproblematictějším dopadem, který má vliv i na hodnocení jiných dopadů je pak hluk. Zde je nutné zdůraznit, že limity hluku jsou uměle stanoveny pro potřeby schvalovacích procesů. Negativní dopady na zdraví a životní pohodu jsou individuální a u větší části populace je škodlivý i hluk pod limity. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že realizace záměru bude pro hodnocenou oblast znamenat zásadní změnu. Přímým dopadem projektu bude vymístění dopravy do nového území a vzhledem k ponechání kapacity stávající silnice a vyšší kapacitě na plánované přeložce, dojde k zásadnímu procesu dopravní indukce. Výše nových intenzit dopravy po realizaci záměru bude ovlivňovat i míru vlivu na některé hodnocené dopady (dopad na biodiverzitu, přírodu a krajinu, dopad na kvalitu ovzduší, dopad na dopravu a využití energií, dopad na bezpečnost a zdraví). Již v dokumentaci záměru předkladatelé pro rok 2040 počítají s 15–30 000 vozidly/24 hod na současné i plánované komunikaci. Tento odhad lze brát jako konzervativní. V současnosti se na stávající silnici I/35 intenzity pohybují mezi 5469–9750 vozidly/24h.

Ačkoliv je projekt předkládán ve dvou variantách, z nichž jedna má další dvě podvarianty, z hlediska významnosti dopadů předložené varianty nejsou významně odlišné. Pro významnost a potřebu řešení dopravní situace v hodnocené oblasti je nutné vypracovat hodnocení variant takového dopravního řešení, které bere v úvahu moderní přístup v plánování dopravy (tedy zahrnutí všech relevantních dopravních módů, minimalizaci negativních externalit, ohleduplnost k místním obyvatelům a specifickým prostředí). Na základě zkušeností z vyspělých zemí Evropy lze tedy navrhnout provést hodnocení územních dopadů jednak pro přepravu osob a zboží po železnici a také pro jižní variantu silnice I/35. Obě tyto varianty pak budou doplněné o rychle postavitelné obchvaty obcí na současné trase I/35. Poté budou mít všechny dotčené cílové skupiny kompletní obrázek o dopadech všech možných variant řešení dopravy na úseky Turnov – Jičín.

Na základě provedeného hodnocení záměru je zřejmé, že je projekt umístěn do velmi specifického a složitého území. Prosazení projektu tak bude i nadále narážet nejenom na odpor místních obyvatel (zde nelze vyloučit NIMBY efekt), ale i tu část veřejnosti z celé ČR, pro kterou není rychlé a na specifickou území nehledící silniční spojení jedinou hodnotou a symbolem rozvoje. Je proto třeba zvážit hledisko rychlosti výstavby, které však je pro dopady současného stavu dopravy v území klíčové.

Přílohy

Příloha č. 1 Seznam dotčených subjektů

Příloha č. 2 Vyhodnocení relevance a významnosti dopadů

Příloha č. 3 Rozptylová studie

Příloha č. 4 Hydrologické posouzení

Příloha č. 5 Hluková studie

Příloha č. 6 Biologické posouzení

Příloha č. 7 Seznam obrázků a grafů

Zdroje:

- CzechInvest. *Národní databáze Brownfieldů* [online]. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://brownfieldy-dotace.czechinvest.org/Aplikace/bf-public-x.nsf/bfs.xsp>
- České dráhy, a.s. *Jízdní řád ČD* [online aplikace]. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jizdni-rad/default.htm>
- Český hydrometeorologický ústav. *Grafická ročenka* [online]. 2016. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/16groc/gr16cz/Obsah_CZ.html
- ČSÚ (Český statistický úřad). *Databáze – Pohyb obyvatelstva* [online]. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=DEM05&z=T&f=TABULKA&skupId=546&katalog=30845&pvo=DEM05&str=v94>
- Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí I/35 TURNOV – ÚLIBICE
- Dokumentace záměru silnice I/35 Ohrazenice – Úlibice v rozsahu přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ekoteam. 2020.
- Eršil L. *Dotazníkové šetření u stavebních firem a místních lomů*. 2020.
- Eršil L. *Osobní konzultace realitním makléřem: Dominik Richter, AK reality*, 2020.
- Eršil L. *Osobní konzultace s majitelkou realitní kanceláře: Blažena Polahárová, Happy house rentals s.r.o.*, 2020.
- Eurostat. *Modal split of inland passenger transport* [online]. 2017 [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal_split_of_inland_passenger_transport,_2017_\(%25_share_in_passenger-kilometres\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal_split_of_inland_passenger_transport,_2017_(%25_share_in_passenger-kilometres).png)
- Godány J. v článku *Krise ve stavebnictví není daleko. Chybět bude písek i štěrk* (Vlková J.) [online]. Idnes.cz. 2019. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/suroviny-stavebni-materialy-sektor-cena.A190626_485546_ekonomika_rts

- Katastr nemovitostí ČR. *Dálkový přístup ISKN* [online aplikace]. 2020. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/Aplikace-DP-do-KN/Aplikace-DP-do-KN/Dalkovy-pristup-do-KN.aspx>
- Kürfürst P. *Řízení poptávky po dopravě* (s. 15-16). 2002. Centrum pro dopravu a energetiku.
- Litman & Todd. *Generated Traffic: Implications for Transport Planning*. Victoria Transport Policy Institute. 1998. Victoria, Kanada.
- Ludvík V. *Veřejné projednávání EIA Silnice Turnov – Úlibice* [online přenos] 10. 3. 2021 [cit. 16.3.2021].
- Miko Ladislav & Hošek Michael [eds.]: *Příroda a krajina České republiky. Zpráva o stavu 2009*. 1. vydání. Praha. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. 2009. ISBN 978-80-87051-70-2
- Ministerstvo práce a sociálních věcí. *Databáze – Nezaměstnanost v obcích od března 2014* [online]. [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://data.mpsv.cz/web/data/vizualizace5>
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Politika územního rozvoje* [online]. 2020 [cit. 16.3.2021]. ISBN 978-80-7538-307-5. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/52e3ee53-3c85-44ad-bcd5-d772f2acfa0/PUR_CR_ve-zneni-zavaznem-od-11_9_2020_brozura_CZ_final.pdf.aspx
- Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů Libereckého kraje. *Aktualizace regionální surovinové politiky Libereckého kraje* [online]. Liberecký kraj. 2019 [cit. 16.3.2020]. Dostupné z: <https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1874/Regionalni-surovinova-politika>
- Rank J, Folke J, Jespersen PH. *Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen*. Sci Total Environ. 2001. 279(1-3):131-6. doi: 10.1016/S0048-9697(01)00758-6.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Příklad vizualizace nového tělesa silnice I/35 – dopad na krajinný ráz* [online]. 2020 [cit. 16.3.2020]. Dostupné z: <https://youtu.be/HVreUGcwr3k>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Sčítání dopravy* [online]. 2016 [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
- Sdružení český ráj. *Návštěvnost památek, turistických cílů, akcí a infocenter Českého ráje v roce 2019* [online]. 2020. [cit. 16.3.2020]. Dostupné z: <https://www.cesky-raj.info/cs/kontakty/sdruzeni-cesky-raj/monitoring-navstevnosti/navstevnost-pamatek-turistickych-cilu-akci-a-infocenter-ceskeho-raje-v-roce-2019.html>
- Státní zdravotní ústav. *Zdravotní účinky hluku* [online]. 2021 [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <http://www.szu.cz/tema/zivotni-prostredi/zdravotni-ucinky-hluku>

- Tudor-Locke C, Hatano Y, Pangrazi RP, Kang M. *Revisiting "how many steps are enough?"*. Med Sci Sports Exerc. 2008. 40(7 Suppl):S537-43. doi: 10.1249/MSS.0b013e31817c7133.
- Ulrichová A. *Dotazníkové šetření u místních firem*. 2020.
- Ulrichová A. *Osobní konzultace s vybranými firmami z posuzovaného území: Farma Volavec, Pesl – recyklace plastů, Sonex mechanik, Trevos, Tecmaplast, Continental Automotive, Frezite, Grupo Antolin, Granát, SFS Group*. 2020.
- Valuo Technologies s.r.o. *Analýza veřejných nabídek nemovitostí* [online]. 2020 [cit. 16.3.2021]. Dostupné z: <https://www.valuo.cz/statistiky/ranking>
- World Health Organisation. *Preamble to the Constitution of the World Health Organization*. New York: WHO:1946 [cit. 16.3.2021].