

SPRÁVA CHKO KOKOŘINSKO – MÁCHŮV KRAJ

Česká 149  
276 01 Mělník

tel.: +420 951 424 601  
ID DS: ahwdypi  
e-mail: kokorin@nature.cz  
www.nature.cz

Dle rozdělovníku

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: 00982, 00751, 00832,  
00943, 00945, 00994, 00982/KK/21

DATUM: 13. 12. 2021

## Věc: vyhledávací studie přeložky silnice I/9 Liběchov - Dubá

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (AOPK ČR), regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti Kokořínsko – Máchův kraj, jako odborná organizace ve smyslu §78 odst. 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – v platném a účinném znění (dále jen „zákon“), obdržela několik žádostí a podnětů ve věci posouzení výše uvedené dokumentace. Dokumentace navrhuje několik variantních řešení náhrady stávající trasy včetně zásadních změn trasování silnice I/9.

Současná situace, kdy frekventovaná silnice I/9 v úseku Liběchov – Dubá vede chráněnou krajinnou oblastí Kokořínsko-Máchův kraj, není z pohledu ochrany přírody a krajiny dobrá. Úsek Želízy –Deštná vedený údolím potoka Liběchovka je ve velké části veden v těsném sousedství přírodní rezervace Mokřady dolní Liběchovky (v Zakšíně se pak dotýká i přírodní rezervace Mokřady horní Liběchovky), potok Liběchovka s přilehlými mokřady patří mezi nejhodnotnější části přírody CHKO. Podobné platí i pro vztah silnice a první (přísně chráněné) zóny odstupňované ochrany přírody CHKO. Význam lokality dokladuje i její zařazení mezi mezinárodně významné mokřady ve smyslu Ramsarské úmluvy již v roce 1997 (Mokřady Liběchovky a Pšovky). Také se jedná o území NATURY 2000, konkrétně o evropsky významnou lokalitu Kokořínsko. Silnice působí přímo jako migrační bariéra způsobující úhyn živočichů a samozřejmě působí i nepřímým ovlivněním širšího okolí hlukem, emisemi, pohybem vozidel apod. Vedle konfliktu stávajícího provozu silnice I/9 se zájmy ochrany přírody je zde konflikt s problematikou vodohospodářskou (rizika znečištění potoka Liběchovka i významných vodních zdrojů v Tupadlech a Želízích plnicí skupinový vodovod) či urbanistickou, kdy historicky vede silnice přímo středem sídel (Liběchov, Želízy, Tupadly, Chudolazy, Medonosy, Deštná) nebo je míjí v okrajových částech sídla (Bukovec, Zakšín). Díky geomorfologii údolí Liběchovky (poměrně úzké, hluboké, křivolaké údolí) a jeho hydrologickým poměrům (vlastní potok a navazující mokřady) je vedení silnice I/9 nekomfortní, s omezeným počtem rovných úseků, častými zatáčkami a nepřehlednými úseky, to vede k poměrně vysoké nehodovosti (která pak generuje nebezpečí úniku provozních kapalin a ovlivnění vod). Z pohledu vlivu automobilové dopravy na možné znečištění vod je největším problémem nákladní doprava, zejména doprava dřeva do dvou dřevozpracujících závodů ve Štětí.

Dokumentace navrhuje opuštění stávající trasy silnice I/9 ve směru od Prahy (Mělníka) západním obchvatem Liběchova s následným pokračováním ve směru Štětí s východním obchvatem Stračí. Cca 1 km severovýchodně od Stračí, v oblasti vrchu Špičák, se návrh nové trasy rozděluje na 2 varianty Dubá a Úštěk, přičemž obě tyto varianty jsou zpracovány v části úseku subvariantně - Dubá 1 a Dubá 2, Úštěk 1 a Úštěk 2. Následující charakteristika je provedena odděleně pro obchvat Liběchova, úsek Liběchov - Stračí (jednotná stopa), varianta Dubá a varianta Úštěk.

### Obchvat Liběchova

Stávající vedení silnice I/9 zástavbou Liběchova včetně situování křižovatky se silnicí II/261 je zřejmě místem s nejvyšší prioritou řešení v rámci předmětného úseku s ohledem na stávající dopravní situaci a vlivem na dotčené sídlo. Návrh nové trasy sleduje těleso železnice, začíná v prostoru stávající čerpací stanice (neřeší tedy část Malý Liběchov), přiléhá více či méně (dle alternativních návrhů) k tělesu železnice, prochází areálem zámeckého parku a přilehlých ploch

a na stávající silnici II/261 (výjezd z Liběchova směr Štětí) se vrací napojením novým kruhovým objezdem v blízkosti stávajících výrobních areálů. Tato trasa je dlouhodobě zakotvena v územním plánu Města Liběchov a je dlouhodobě zvažována jako v zásadě jediná možná (zejména z pohledu ekonomického), přestože významně zasahuje do prostoru zámeckého parku. Situace je komplikována omezením prostoru tělesem železnice s jejím výrazným náspem a následnou blízkostí řeky Labe s jeho záplavovým územím. Návrh je tedy v zásadním konfliktu s památkovou ochranou (zásah do zámeckého parku), který však nelze řešit jinak než hledáním nové trasy obchvatu Liběchova (zřejmě neprůchozí, návrhů již bylo několik) nebo zásadním omezením automobilové dopravy na silnici I/9 v úseku Mělník – Liběchov (přesměrováním dopravy). Z hlediska ochrany přírody a krajiny nelze zřejmě nalézt technicky a ekonomicky řešitelnou alternativu, případně lze dále rozpracovat zmiňovanou územní peáž (spojení) stávající železnice a přeložky silnice (minimalizace záboru parku na úkor prostoru mezi řekou a náspem železnice, popřípadě vytvoření víceetážového dopravního koridoru, který by však vedle technické a finanční náročnosti znamenal výškově se uplatňující stavbu).

#### Úsek Liběchov – Stračí (kilometrůž 0-7)

Dokumentace navrhuje využití stávající trasy silnice II/261 v délce 2,5 km (cca ke stávající odbočce na Ješovice), odkud volí novou trasu zemědělskou krajinou (orná půda) v souběhu s železniční tratí 072 minimálně do kilometrůže 4. Sídlo Stračí pak obchází východním obchvatem krajinářsky hodnotným územím, alternativně západním obchvatem, který déle (cca dalších 1,5 km) sleduje železnici v těsném přímknutí a až následně se napojuje na již zdvojený návrh trasy ve variantách Úštěk a Dubá. V kilometrůži cca 6,7 (základní návrh) se tento úsek rozděluje na dvě zmíněné varianty. Z pohledu ochrany přírody a krajiny se vhodnější jeví alternativní návrh déle sledující stávající dopravní koridor železnice, protože se tím snižuje zásah do krajiny méně ovlivněné lidskou aktivitou, i z hlediska urbanistického nedochází k oboustrannému „uzavření“ sídla dopravními stavbami a zachovává nenásilné propojení sídla a okolní krajiny. Nelze však pominout, že obě varianty obchvatu Stračí přecházejí z intenzivně využívané zemědělské krajiny do krajiny s vyšším podílem nelesní zeleně a lesních ploch, krajiny kulturní, avšak ekologicky a esteticky vyvážené. Realizace stavby tak zásadním způsobem naruší tyto hodnoty krajiny.

#### Úsek Varianta Dubá

Dokumentace navrhuje od zmíněného rozdělení trasy jako jednu z možností variantu Dubá. Tato varianta pokračuje cca severním směrem, západním obchvatem míjí sídla Chcebusz a Újezd, v kilometrůži cca 6,5 - 7 této varianty využívá komunikaci tvořící hranici CHKO Kokořínsko-Máchův kraj a následně se rozděluje na další dvě subvarianty. Dubá 2 (kratší, jižní) pokračuje východním směrem cca 2 km ve směru stávající komunikace na sídlo Bylochov (již v CHKO), od stávající komunikace se odklání přes ornou půdu a následně překračuje údolí a tím protíná sídlo Zakšín, využívá pastevního areálu Horní Dubová Hora, pokračuje následně přes les a ornou půdu a v místě začátku nového obchvatu Dubé stávající silnice I/9 se na ni napojuje. Dubá 1 pokračuje od společného úseku dále severním směrem, východně míjí sídlo Sukorady a cca v kilometrůži 10 pokračuje východním směrem, mezi sídly Tuhaň a Tuhanec vstupuje do CHKO, přes les a travní porosty severním obchvatem míjí sídlo Pavlíčky (kilometrůž 15) a další cca 2 km sleduje v zásadě trasu komunikace Pavlíčky – Dubá a střetává se s úsekem nového obchvatu Dubé silnice I/9. Obě varianty ve značném rozsahu zasahují do lesních porostů, travních porostů (přírodovědný i krajinářský význam) a jsou vedeny esteticky hodnotnou krajinou. Charakteristické pro obě varianty je využití zemědělské půdy situované do plošin, které se krajinářsky výrazně uplatňují a jsou zásadní charakteristikou místního krajinného rázu, specifické jsou dále údolí se zalesněnými svahy a lesy přecházející historicky a nenásilně (morfologie krajiny, kvalita půdy) do zemědělských ploch. Realizace těchto variant by znamenala zásadní (a nikoliv pozitivní) změny v krajině s praktickou likvidací vysokých estetických hodnot některých enkláv (pastevní areál Horní Dubová Hora, údolí Zakšinského potoka). Novými krajinnými dominantami by se staly navrhované mostní objekty – jejich potřeba jen dokládá pestrá geomorfologií místní krajiny.

## Úsek varianta Úštěk

Dokumentace navrhuje od zmíněného rozdělení trasy jako další z možností variantu Úštěk. Tato varianta po rozdělení jednotné trasy pokračuje směrem severozápadním, v kilometrůžce 11-12 prochází mezi sídly Čakovice a Velešice (přemostění) s následným pokračováním cca severním směrem intenzivně využívanou zemědělskou krajinou (převažuje orná půda). V kilometrůžce cca 16-17 míjí východním obchvatem sídlo Julčín a fragmentovanější krajinou (zemědělská půda a lesy) pokračuje k sídlu Rašovice, kterému se vyhýbá jižním obchvatem ve východním směru, aby následně opět v severním směru využila stávající komunikaci (až ke křižovatce u Skalky silnice II/260) ve směru na Blíževedly. V kilometrůžce cca 24,5 navrhuje dokumentace opět dvě subvarianty. Úštěk 1 navrhuje východní obchvat sídla Blíževedly územím CHKO (mezi Blíževedly a vrchem Ronov) s napojením v místě nového kruhového objezdu na obchvatu Kravař (silnice I/15). Úštěk 2 pracuje se západním obchvatem Blíževedel členitou zalesněnou krajinou v blízkosti zbytků hradu Hřídělik a přechodem orné půdy se napojuje na stávající silnici mezi Blíževedly a zmíněným kruhovým objezdem. Varianta Úštěk tedy navrhuje koncepčně nové napojení silnice I/9 na silnici I/15 (lze odvodit, že zvýšené zatížení silnice I/15 by bylo podmíněno dokončenou realizací obchvatů Stvolínek a Zahradek), s výjimkou subvarianty Úštěk 1 v oblasti Blíževedel (a využití stávající hraniční komunikace v blízkosti Skalky a Blíževedel) se vyhýbá CHKO a pro vedení nové trasy vyhledává intenzivněji využívanou část krajiny (ornou půdu), případně stávající koridor VVN 400 kW (vedení velmi vysokého elektrického napětí). Tato varianta je výrazně delší (myšleno návrh celého nového úseku), tedy celkově cca 30 km proti cca 25 (23) km varianty Dubá. Tato varianta je zejména pro sídlo Blíževedly a jeho okolí velmi nekomfortní z hlediska dopadů na sídlo a jeho okolí. Lze dovozovat, že z hlediska ochrany přírody a krajiny by byla negována varianta na území CHKO, což by následně znamenalo degradaci komplexu Blíževedelského lesa (subvarianta Úštěk 2).

Pro hodnocení návrhu je třeba vnímat probíhající či plánované změny v dopravě regionu. Automobilová doprava na levém břehu Labe (Liběchov je pravobřežní sídlo) pravděpodobně dozná zásadních změn budováním nové silniční sítě včetně obchvatu obcí, to vše v souvislosti s řešenou změnou části areálu Elektrárny Mělník na ZEVO (spalovna odpadů, primárně ze Středočeského kraje). Zároveň je zvažováno další nové přemostění Labe severně od Liběchova společně s vybudováním obchvatu Liběchova a Želíz tak, aby se doprava využívající nový most nevracela do sídla Liběchov, ale na silnici I/9 (stávající) je svedena tímto novým obchvatem až za sídlem Želíz. Při realizaci tohoto záměru může být snížena dopravní zátěž Liběchova, případně zcela eliminována nákladní doprava v úseku Liběchov (křižovatka I/9 a II/261) – Želíz.

Navrhované nové trasy jsou od sídla Stračí vedeny krajinou, kterou lze hodnotit jako zachovalou s vysokým potenciálem. Přítomnost pouze menších sídel, absence významnější dopravní zátěže, vyšší zastoupení lesa i zemědělské využití krajiny je vnímáno veřejností jako předpoklad klidného bydlení či možnost rekreačního využití krajiny. Krajina je zde formována pestrou morfologií, to klade na projektanta i vyšší nároky překonávání výškových rozdílů, v extrémním případě i za pomoci výrazných technických staveb (mostní objekty). Výrazným negativním jevem je navrhované vedení frekventované nové silnice v blízkosti řady menších sídel, což zde bude znamenat snížení komfortu bydlení a zejména ztrátu dlouhodobě vytvářeného propojení sídla s okolní krajinou. Zřejmě je to výrazně např. u největšího dotčeného sídla, Blíževedel, kde stávající doprava sídlo prakticky neomezuje, ale obě subvarianty s obchvatem západním či východním by pro sídlo znamenaly zásadní změnu propojení sídla s krajinou při devastaci hodnot krajinářských (CHKO s dominantou vrchu Ronov, Blíževedelský les) i kulturně-historických (hrady Hřídělik a Ronov).

Poněkud překvapující je záměr koncepční změny zřejmě i nadregionálního významu ve vedení dopravy, a to opuštění stávající trasy silnice I/9 v CHKO Kokořínsko-Máchův kraj, které ale nevzešlo z požadavků státní ochrany přírody (AOPK ČR). To s sebou nese největší konflikt nového návrhu, a to vedení navrhovaných tras ve zcela nové stopě dosud dopravně nezatíženou krajinou, což přináší vedle záboru rozsáhlých zemědělských i lesních ploch nové ovlivnění blízkých sídel (není účelné je vyjmenovávat, je zřejmé z mapových podkladů i výše uvedeného stručného popisu). Nutno dodat, že návrh se snaží vyhýbat přírodovědně nejcenějším lokalitám (včetně chráněných území mimo CHKO). Překvapující je to v kontextu absence zpracování návrhu technických úprav stávající trasy silnice I/9, který by realisticky zhodnotil možnosti zlepšení situace na stávající silnici. Podle názoru AOPK ČR je třeba vzít v úvahu, že pro hodnocení řešení dopravy na silnici I/9 toto zhodnocení chybí, nelze pominout i skutečnost, že návrhy budou zřejmě technicky, finančně a rozsahem záboru nových ploch nesrovnatelně méně náročné a jejich případná realizace

by pravděpodobně byla možná (a účelná bez ohledu na další vývoj vedení dopravy) v relativně krátkém čase (s ohledem na skutečnost, že nová stopa silnice I/9 není zakotvena v žádných územně-plánovacích dokumentacích a na rozsah dotčených zájmů, a to veřejných i soukromých – avizovaný negativní postoj obcí i vlastníků). AOPK ČR nepředpokládá, že by tyto dílčí úpravy (včetně vybudování obchvatu Liběchova) znamenaly takové zvýšení atraktivity této trasy pro dálkovou dopravu, aby to znamenalo další nárůst dopravní zátěže. K významnému nárůstu dopravní zátěže nedošlo ani při zprovoznění obchvatu Dubé v nedávné době. Tím samozřejmě není popírána skutečnost, že stávající silnice I/9 v úseku Želízy-Dubá je vedena hodnotným chráněným územím a případná úprava stávající silnice bude tak přísně posuzována z pohledu minimalizace dopadů na přírodní a krajinné hodnoty. Lze se také domnívat, že část stávající nákladní dopravy na silnici I/9 v řešeném úseku lze eliminovat zpoplatněním – využitím mýta.

**AOPK ČR tedy považuje za nutné doplnit dokumentaci o návrh technických úprav stávající silnice I/9 tak, aby pro posuzování řešení dopravy v regionu bylo toto jednou ze základních posuzovaných variant.**

S pozdravem

**Ing. Ladislav Pořízek**  
ŘEDITEL REGIONÁLNÍHO PRACOVIŠTĚ

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR  
regionální pracoviště  
Správní územně krajinné oblasti Kokořínsko - Máchův kraj  
Česká 149  
270 01 Mělník

VII.

-2-

Rozdělovník:

- Mgr. Kristýna Lánská, Skalka 21, Blíževedly
- Město Hoštka
- Město Ústěk
- Město Štětí
- Obec Blíževedly
- Obec Snědovice