

Vážený pan ředitel
Ing. Tomáš GROSS, Ph.D.
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Závod Praha
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha

V Praze
dne 7. ledna 2021

Věc: Predikce celospolečenských dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu z případného uzavření dálnice D8 v úseku stavby 0805

Vážený pane řediteli,

na základě vzájemné komunikace ze dne 4. ledna 2022, kdy bylo nastíněno **riziko** v podobě zneplatnění stavebního povolení **pro dálnici D8 stavbu 0805 Lovosice – Řehlovice**, které by mělo za důsledek **zastavení silničního provozu**, bych Vás rád touto formou oficiálně informoval o předpokládaných **negativních dopadech v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v místech objízdných tras**, kam by byl převeden dopravní proud z uzavřené dálniční stavby.

Úvodem je nezbytné zdůraznit, že výše uvedená **dálnice D8 představuje páteřní pozemní komunikaci nejen českého dopravního významu, ale i evropského**. V trase této dálnice je veden transevropský dopravní silniční koridor (TEN-T). Evropskému významu komunikace odpovídá i zjištěné dopravní zatížení. Konkrétně **profilová intenzita** v místě **stavby dálnice D8 0805** v listopadu roku 2021 průměrně dosahovala hodnoty **30 tis. voz/24 h**, kdy **pomalou jedoucí vozidla** (např. tahač s návěsem) **představovala 35 % podíl** (přibližně 10 500 těžkých nákladních vozidel).

Na stávající síti pozemních komunikací v okolí stavby dálnice D8 0805 lze, v případě uzavření předmětné stavby, předpokládat **vedení odklonu** dopravního proudu **v trase silnice I/30, resp. silnice I/8 a silnice pro motorová vozidla I/63. Uzavření této stavby by zcela jistě mělo zásadní negativní dopad na plynulost silničního provozu na těchto objízdných trasách**, a to primárně **vlivem průjezdu významného objemu pomalu jedoucích vozidel**. Negativní dopady v oblasti časového zdržení je možno dle jejich časového horizontu působení rozdělit do dvou kategorií, na okamžité a výhledové. Bezodkladné časové ztráty budou generovány skokovým nárůstem intenzity provozu. Naopak výhledově očekávané negativní ovlivnění plynulosti provozu bude vyvoláno výrazným zkrácením životnosti vozovky těchto silnic I. třídy. V důsledku této skutečnosti bude nutno přistoupit k dopravně-inženýrským omezením, v rámci kterých bude prováděna oprava vzniklých poruch, a to nejen krytu vozovky, ale i zemního tělesa. Zde je třeba zdůraznit, že konstrukční části těchto silnic krajského dopravního významu, nejsou dimenzovány na dlouhodobé přenášení tak významného objemu těžkých nákladních vozidel. **Fakticky je možno předpovídat v rámci dlouhodobého horizontu v místě objízdných tras opakované selhávání dopravy.**

Obdobné, zásadní negativní dopady, lze predikovat i v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Úroveň pasivní bezpečnosti primární silniční sítě ČR je již dlouhodobě sledována ze strany ČVUT v Praze Fakulty dopravní Ústavu soudního znaleství v dopravě. Případné zjištěné nedostatky jsou systematicky evidovány prostřednictvím webové aplikace CEBASS (www.cebass.rsd.cz). Z této databáze je na první pohled patrná diametrálně odlišná úroveň bezpečnosti dálnice a silnic I. třídy. **Konkrétně v místě stavby dálnice D8 0805 není evidováno žádné dopravně-bezpečnostní riziko vysoké závažnosti.** Této skutečnosti primárně napomáhá samotný charakter této stavby, kdy se mj. jedná o fyzicky směrově rozdělenou komunikaci, s mimoúrovňovým křížením kolizních směrů a hlavně se zakázaným vstupem nemotorových nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (pěší a cyklisté). Z dlouhodobé statistiky silniční nehodovosti jednoznačně vyplývá, že právě v případě vzájemné kolize motorových a nemotorových účastníků provozu, je obecně nejvyšší pravděpodobnost vzniku fatálních následků na zdraví osob. **Vysokou úroveň pasivní bezpečnosti stavby dálnice D8**

0805 dokládá evidovaná nehodovost PČR. V roce 2020 bylo v místě předmětné stavby celkem evidováno 32 dopravních nehod, jejichž následkem byly 2 osoby těžce a 4 osoby lehce zraněny. V daném období nebyly zaznamenány žádné dopravní nehody s usmrcením.

Řádově odlišnou úroveň pasivní bezpečnosti silnic I. třídy č. 8 a 30, které by byly využity pro vedení odkloněné dopravy z uzavřené dálnice D8, je možno opět vyvodit z již zmíněné databáze závad v aplikaci CEBASS. Např. na silnici I/30 v úseku mezi dálnicí D8 u města Lovosice a krajským městem Ústí nad Labem je aktuálně celkově evidováno 56 dopravně-bezpečnostních deficitů s vysokou celospolečenskou rizikovostí. Tato kategorie závad, dle MDČR certifikované metodiky provádění BI PK, stanovuje hladinu pravděpodobnosti vzniku vážných následků na zdraví při vzniku dopravních nehod. Při transformaci četnosti a charakteru těchto závad do oblasti silniční nehodovosti, v souvislosti s významným nárůstem dopravního zatížení, lze v místě objízdných tras jednoznačně předpokládat značný růst negativních dopadů v kategorii dopravních nehod s následky na zdraví. Nepříznivé predikce jsou primárně vyvozeny z charakteru území, kterými jsou obě odklonové trasy vedeny. Obě trasy procházejí souvisle zastavěnými územními celky, kde se nachází mj. zvýšený výskyt nemotorových nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Zde nelze opomenout další negativa vyplývající z vedení silniční dopravy obydleným územím. Konkrétně emise z dopravy (akustický tlak a produkce polutantů PM10 – částice menší než 10 µm, NO₂, NO_x, Benzen a CO) mají přímý negativní vliv na zdraví dotčených obyvatel. Zároveň silnice I/8 disponuje nepříznivým podélným profilem pro těžkou nákladní dopravu.

Další faktor významně omezující možnost dlouhodobého využití silnic I/8 a I/30 pro odklon dopravního proudu z dálnice D8, spočívá v již realizovaných zklidňujících dopravně-bezpečnostních opatřeních. Ta by bylo nezbytné před převedením dopravy z dálniční komunikace s nemalými ekonomickými náklady upravit. Zároveň řada dalších takto zaměřených opatření se nachází ve vysokém stupni rozpracovanosti, tudíž i zde je třeba evidovat vzniklou ztrátu na straně správce komunikace.

Na základě výše uvedené predikce negativních dopadů v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které budou důsledkem uzavření stavby dálnice D8 0805 a následného převedení dopravního proudu na objízdné trasy, lze správci komunikace ŘSD ČR doporučit, aby vyvinul maximální snahu o zachování provozu v předmětném úseku dálnice D8. V případě uzavření této stavby, bude v místě odklonových tras (silnice I/8 a I/30) docházet k zcela zásadnímu nárůstu intenzit, časového zdržení a silniční nehodovosti. Takto nastalá situace, by mj. byla plně v rozporu s principy a postoji specifikovanými ve vládním dokumentu ČR – Strategie BESIP 2021-2030, kterým se ČR zavázala evropskému společenství v pokračování koncepčního snižování silniční nehodovosti.

S pozdravem

Ing. Bc. Karel KOCIÁN, Ph.D.
ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav soudního znalectví v dopravě