



Ing. Radek Mátl
generální ředitel ŘSD

V Praze dne 24. 6. 2026
Č. j. RSD-32069/2026-6

Akce: Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (2008)
Věc: Sdělení k emailu pana Kájínka

Vážený pane Kájínku.

reaguji tímto na Váš email ze dne 9. 6. 2026, který jste s dotazy i odkazy zaslal na všechny dotčení instituce.

Za ŘSD s. p. sděluji, že tyto dotazy byly již řádně odpovězeny a chyba vysvětlena v předchozích obdobích všemi dotčenými. Od poslední odpovědi žádné nové skutečnosti a ani závazné dokumenty měnící pohled na přípravu stavby nevznikly.

Dne 09. 09. 2025 nám byl k vyjádření postoupen dopis p. Zemana týkající se rozporů v jednotlivých přílohách „Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35“ (dále jen „Studie“), kterou společnost Valbek zpracovávala v roce 2008 pro Liberecký kraj. Dopis p. Zemana konstatoval rozpory mezi výsledky ekonomického posouzení variant prezentované v Průvodní zprávě a Ekonomickém posouzení proveditelnosti. Dále p. Zeman namítal, že by se po správné interpretaci výsledků změnilo pořadí variant a jako nejvýhodnější měla být vyhodnocena varianta jižní.

K výše uvedenému vám sdělujeme, že ŘSD s. p. nebylo zadavatelem Studie. I přes tyto skutečnosti pro úplnost zasílám jasné vyjádření zpracovatelské firmy, se kterým se plně ztotožňujeme.

1. Souhlasíme s tvrzením p. Zemana, že mezi jednotlivými přílohami Studie došlo k rozporu, výsledky prezentované v Průvodní zprávě nejsou v souladu s výsledky v Ekonomickém hodnocení proveditelnosti (datováno prosinec 2008). Nesprávné údaje jsou ve sloupci označeném „NPV“. S ohledem na časový odstup od zpracování zakázky lze o důvodu nesouladu pouze spekulovat, ale zdá se, že v souhrnné tabulce byly omylem ponechány hodnoty z Ekonomického posouzení proveditelnosti ve fázi konceptu, které je datováno „říjen 2008“. Tato verze sloužila pro projednání celého materiálu a na základě připomínek pak byl výpočet upraven.

2. Souhlasíme s tvrzením p. Zemana, že relevantními výsledky jsou údaje v Ekonomickém posouzení proveditelnosti, tabulky č. 38 a 39, tento materiál měl být podkladem pro souhrnné části a rekapitulace výsledků v jeho dopise je správná.

SOUHRNNÉ UKAZATELE EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI

Varianta	Současná hodnota nákladů (C)	Současná hodnota úspor uživatele (B)	Zvlášť generovaný přínos (E)	Míra vnitřního výnosu (IRR)		Rentabilita nákladů (BCR)
	[mil. Kč]	[mil. Kč]	[mil. Kč]	Čistá současná hodnota (NPV)	[%]	
sever	15 023 856	-246.218	0.000	-15 270.074	-2,6	-0.016
jih	12 823 191	-231.112	0.000	-13 054.303	-18,1	-0.018
supersever	24 758 995	1 193.641	0.000	-23 565.354	-3,0	0.048

3. Zásadně nesouhlasíme s tvrzením o změně pořadí variant. V Ekonomickém hodnocení proveditelnosti, které pracuje se správnými údaji, je rovněž varianta jižní vyhodnocena jako nejhorší, viz str. 35, kap. 7.1, poslední odrážka:

- Z posouzení jednoznačně vyplývá, že žádná z variant nedosáhla kladného výsledku. Koridor 1 (sever)

a koridor 3 (supersever) mají srovnatelné výsledky těsné pod hranicí $IRR = 0 \%$, koridor 2 (jih) dosáhl výrazně horšího výsledku.

Ve výsledcích ekonomického posouzení je uvedena čistá současná hodnota (NPV), míra vnitřního výnosu (IRR) a rentabilita nákladů (BCR). Čistá současná hodnota vyjadřuje rozdíl mezi náklady a přínosy v absolutní hodnotě (mil. Kč). Naproti tomu vnitřní výnosové procento vyjadřuje roční celospolečenský přínos (resp. roční celospolečenskou ztrátu v případě záporné hodnoty) investice a je bezrozměrné. Parametr BCR je závislý na absolutních hodnotách přínosů a nákladů a nemá vzhledem k záporným výsledkům všech tří variant význam.

Hodnota NPV je nulová v případě, že výnosové procento dosáhne hodnoty diskontní sazby, v řešeném případě to bylo 6,0 %. NPV, IRR a diskontní sazba jsou proto navzájem provázané a hodnota NPV může být pro stejný projektový záměr různá v případě změny diskontní sazby, zatímco hodnota IRR je stále stejná. Pro porovnání variant se proto zásadně užívá hodnoty vnitřního výnosového procenta. Druhým důvodem pro volbu IRR je skutečnost, že životnost posuzovaných staveb přesahuje rámec hodnotícího období.

I pro opravenou rekapitulaci výsledků je doporučení stejné, varianty severní a superseverní vykazují srovnatelné výsledky, zatímco varianta jižní není v porovnání s předchozími konkurenceschopná. Doporučení na str. 40 Ekonomického posouzení proveditelnosti považují za stále platné.

Doporučení:

- Jižní varianta není z ekonomického hlediska konkurenceschopná, řidičům se vyplatí místo ní pro tranzit Hradec Králové - Liberec použít stávající trasu. Proto se doporučuje tento koridor dále nesledovat.
- Superseverní varianta je přínosem zejména pro obyvatele oblasti ve které je vedena, protože nahrazuje silnice II. a III. třídy. Velký přínos bude mít pro dopravní vztahy Semily - Jablonec (Liberec) a Semily - Jičín. Její nevýhodou je velká finanční a technická náročnost a dlouhé a na údržbu náročné tunelové úseky. Náhradou za silnici I/35 bude jen částečně, zejména pro cesty do okolí Turnova bude využívána jen okrajově.
- Severní varianta je z ekonomického hlediska nejpříznivější, uživatelům zkracuje a zejména zrychluje cestu. Jako jediná z posuzovaných variant plnohodnotně obsluhuje území, kudy je dnes vedena silnice I/35. V ekonomickém posouzení dosáhla o něco lepších výsledků než superseverní varianta při podstatně nižších stavebních nákladech.
- S ohledem na výsledky posouzení se **z ekonomického hlediska doporučuje severní varianta.**

Z výše uvedených důvodů i z dalších závazně přijatých rozhodnutí dotčených samospráv, krajů a ministerstev ctí ŘSD platné a závazné dokumenty a pracuje dále na zajištění přípravy přeložky silnice I/35 v úseku Ohrazenice-Úlibice v severní variantě.

S pozdravem

Adresát:
Milan Kajínek, senior redaktor, Epoch Times ČR

Na vědomí:
Krajského úřadu Libereckého kraje, Ministerstva dopravy