



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

Dle rozdělovníku

Číslo jednací

KULK 86377/2021
OŽPZ 313/2021 OZOP

Oprávněná osoba/linka/email

Mgr. Waldhauserová/621
irena.waldhauserova@kraj-lbc.cz

Liberec

22. prosince 2021

ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 75 a § 77a odst. 5 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), posoudil žádost právnické osoby Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, Praha 4, IČO: 65993390 (dále jen „žadatel“), zastoupené na základě plné moci právnickou osobou Valbek, spol. s r.o., se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec, IČO: 48266230, o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle ustanovení § 56 zákona.

Konkrétně se jedná o povolení výjimky ze základních ochranných podmínek (ve smyslu ustanovení § 49 odst. 1, resp. § 50 odst. 2 zákona) bledule jarní, zvláště chráněného druhu rostliny v kategorii ohrožených dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“), a 44 níže uvedených zvláště chráněných druhů živočichů dle přílohy č. III vyhlášky, z nichž 36 (uvedených tučně v prvním odstavci odůvodnění) je předmětem ochrany dle práva Evropských společenství.

Záměrem, pro který je výjimka požadována, je stavba přeložky silnice č. I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy dle projektové dokumentace záměru „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ pro územní rozhodnutí (dále jen „DÚR“) vypracované Sdružením Valbek – Novák – Bung v srpnu 2019. Do DÚR byla dodatečně zapracována opatření navržená hodnocením vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona (GeoVision s.r.o., 2021), které je, stejně jako migrační studie, součástí předložené DÚR.

Krajský úřad, jako příslušný orgán ochrany přírody, podle ustanovení § 56 odst. 1 a § 56 odst. 2 zákona

nepovoluje žadateli výjimku

ze základních ochranných podmínek (ve smyslu ustanovení § 49 odst. 1, resp. § 50 odst. 2 zákona) **zvláště chráněného druhu rostliny** v kategorii ohrožených dle přílohy č. II vyhlášky, **bledule jarní** (*Leucojum vernum*), a to ze zákazu tento druh poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji, **a zvláště**

T +420 485 226 111 E podatelna@kraj-lbc.cz

Liberecký kraj

Datová schránka c5kbvkw

IČO 70891508

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

www.kraj-lbc.cz

DIČ CZ70891508

chráněných druhů živočichů, dle přílohy č. III vyhlášky v kategorii kriticky ohrožených **skokana skřehotavého** (*Pelophylax ridibundus*), **jeřába popelavého** (*Grus grus*), **luňáka červeného** (*Milvus milvus*) a **netopýra černého** (*Barbastella barbastellus*), v kategorii silně ohrožených **modráska bahenního** (*Phengaris nausithous*), **modráska očkovaného** (*Phengaris teleius*), **ohniváčka černočárného** (*Lycaena dispar*), **blatnice skvrnitá** (*Pelobates fuscus*), **čolka obecného** (*Lissotriton vulgaris*), **čolka velkého** (*Triturus cristatus*), **kuňky obecné** (=ohnivé) (*Bombina bombina*), **rosničky zelené** (*Hyla arborea*), **skokana štíhlého** (*Rana dalmatina*), **slepýše křehkého** (*Anguis fragilis*), **ještěrky obecné** (*Lacerta agilis*), **ještěrky živorodé** (*Zootoca vivipara*), **chřástala polního** (*Crex crex*), **krutihlava obecného** (*Jynx torquilla*), **křepelky polní** (*Coturnix coturnix*), **ledňáčka říčního** (*Alcedo atthis*), **vodouše kropenatého** (*Tringa ochropus*), **žluvy hajní** (*Oriolus oriolus*), **netopýra večerního** (*Eptesicus serotinus*), **netopýra severního** (*Eptesicus nilssonii*), **netopýra Brandtova** (*Myotis brandtii*), **netopýra vousatého** (*Myotis mystacinus*), **netopýra velkouchého** (*Myotis bechsteini*), **netopýra rezavého** (*Nyctalus noctula*), **netopýra hvízdavého** (*Pipistrellus pipistrellus*), **netopýra nejmenšího** (*Pipistrellus pygmaeus*), **netopýra parkového** (*Pipistrellus nathusii*) a **vydry říční** (*Lutra lutra*) a v kategorii ohrožených **prskavce menšího** (*Brachinus eximius*), **svižníka polního** (*Cicindela campestris*), **zlatohlávka tmavého** (*Oxythyrea funesta*), **ropuchy obecné** (*Bufo bufo*), **užovky obojkové** (*Natrix natrix*), **bramborníčka hnědého** (*Saxicola rubetra*), **čápa bílého** (*Ciconia ciconia*), **krkavce velkého** (*Corvus corax*), **motáka pochopa** (*Circus aeruginosus*), **lejska šedého** (*Muscicapa striata*), **slavíka obecného** (*Luscinia megarhynchos*) a **tuhýka obecného** (*Lanius collurio*), a to ze zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje těchto druhů, rušit je, chytat, zraňovat nebo usmrcovat (usmrcování se předpokládá pouze v případě hmyzu, obojživelníků a plazů) a poškozovat nebo ničit jimi užívaná sídla.

Výjimka se nepovoluje pro záměr žadatele „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ dle DÚR vypracované Sdružením Valbek – Novák – Bung v srpnu 2019 (č. zakázky 18-LI34-008).

Toto rozhodnutí se týká části stavby, která se nachází mimo území chráněné krajinné oblasti (dále jen CHKO) České středohoří, kde je příslušným orgánem ochrany přírody k vydání rozhodnutí o povolení výjimky podle ustanovení § 56 zákona Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „AOPK“). Správní řízení o povolení výjimky na území CHKO České středohoří vede AOPK od 16. 3. 2021 (sp. zn. SR/1829/UL/2017).

Účastníkem správního řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), je:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 549/56, Praha 4, IČO: 65993390, zastoupené společností Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, Liberec, IČO: 48266230

O d ů v o d n ě n í

Dosavadní průběh správního řízení

Řízení bylo zahájeno dne 8. 3. 2021 podáním žádosti o povolení výjimek z ochranných podmínek bledule jarní, **skokana skřehotavého**, **jeřába popelavého**, **luňáka červeného**, **netopýra černého**, **modráska bahenního**, **modráska očkovaného**, **ohniváčka černočárného**, **blatnice skvrnitá**, **čolka obecného**, **čolka velkého**, **kuňky obecné**, **rosničky zelené**, **skokana štíhlého**, **slepýše křehkého**, **ještěrky obecné**, **ještěrky živorodé**, **chřástala polního**, **krutihlava obecného**, **křepelky polní**, **ledňáčka říčního**, **vodouše kropenatého**, **žluvy hajní**, **netopýra večerního**, **netopýra severního**, **netopýra Brandtova**, **netopýra vousatého**, **netopýra velkouchého**, **netopýra rezavého**, **netopýra hvízdavého**, **netopýra nejmenšího**, **netopýra parkového**, **vydry říční**, **prskavce menšího**, **svižníka polního**, **zlatohlávka tmavého**, **ropuchy obecné**, **užovky obojkové**, **bramborníčka hnědého**, **čápa bílého**, **krkavce velkého**, **motáka pochopa**, **lejska šedého**, **slavíka obecného** a **tuhýka**

obecného. 36 tučně uvedených druhů v předchozím výčtu je předmětem ochrany dle práva Evropských společenství.

Záměrem, pro který byla výjimka žádostí ze dne 8. 3. 2021 a jejím doplněním ze dne 19. 3. 2021 požadována, je stavba přeložky silnice č. I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy. Záměrem je liniová dopravní komunikace, kapacitní silnice I. třídy. Silnice je navrhovaná v kategorii komunikace S13,5/90, v uspořádání 2+1. Začátek úseku je v prostoru mimoúrovňové křižovatky Okrouhlá (na západním okraji Nového Boru) a konec v prostoru mimoúrovňové křižovatky Dolní Libchava (západně od České Lípy). Délka posuzovaného úseku je 10,16 km.

Cílem záměru je dle žádosti přesunutí většiny tranzitní dopravy na novou třípruhovou komunikaci, která odpovídá kategorii S 13,5. Dle žadatele nová komunikace zajistí především bezpečnější, rychlejší a komfortnější spojení obcí s možností předjíždění vždy v jednom směru. Přesunem dopravních intenzit má dojít ke značnému úbytku dopravy na stávající silnici I/9 a přilehlých komunikacích. Následkem přerozdělení jednotlivých druhů dopravy se očekává snížení dopravní nehodovosti, znečištění ovzduší a hlukové zátěže na stávajících vytížených komunikacích. Silnice I/9 prochází přímo centrem města Česká Lípa (dle žádosti i centrem Nového Boru), což je z hlediska vlivů na obyvatelstvo i z hlediska dopravního zatížení dle žadatele zcela nevyhovující. Jak již bylo zmíněno výše, realizací plánované přeložky silnice I/9 má dojít k přerozdělení jednotlivých druhů dopravy, což se projeví snížením dopravní zátěže a v souvislosti s tím i snížením znečištění ovzduší a hlukové zátěže pro obyvatele města Česká Lípa a dalších obcí ve stávající trase.

K žádosti o vydání výjimky byla předložena DÚR ze srpna 2019, do které byla po tomto datu zapracována opatření navržená hodnocením vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona z r. 2021: mosty místo některých rámových propustků, protihlukové stěny, opatření pro netopýry a záборы pro výsadbu zeleně a opatření na modráskové louce a též připomínky krajského úřadu týkající se zásad navrhování propustků (aby se nestaly pastmi pro živočichy), popisu zábran pro obojživelníky a čištění srážkových vod z komunikace. Součástí předložené DÚR je migrační studie, ve které jsou právě popsány principy navrhování migračních objektů, a výše uvedené hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona.

Krajský úřad pomohl žadateli odstranit vady podání a e-mailem ze dne 15. 3. 2021 vyzval žadatele k doplnění jeho žádosti tak, aby splňovala formální i věcné náležitosti žádosti o výjimku podle ustanovení § 56 zákona. Žádost měla být doplněna o plnou moc pro paní Simonu Stočkovou, která podepsala žádost za společnost Valbek spol. s r.o., dále o konkretizaci veřejného zájmu ve smyslu jeho velikosti – tzn., jak a komu prospěje posuzovaný úsek silnice (nehodovost, intenzity dopravy, změny ve znečištění ovzduší atp.) – a neexistenci jiného uspokojivého řešení) – co všechno bylo zvažováno (jiné vedení trasy, zkapacitnění stávající silnice atp.) a proč je stávající varianta jediná možná.

Na základě této e-mailové výzvy obdržel krajský úřad dne 19. 3. 2021 doplnění žádosti žadatele, ke kterému byly přiložena požadovaná plná moc a dále hluková a rozptylová studie k záměru z července, resp. června 2019. V tomto doplnění žádosti rozšířil žadatel své zdůvodnění potřeby a umístění záměru a řešení současné aktivní varianty.

Krajský úřad dopisem ze dne 1. 4. 2021 oznámil zahájení správního řízení o povolení výjimky a stanovil lhůtu pro vyjádření všem známým účastníkům řízení a zároveň v souladu s ustanovením § 70 zákona informoval občanská sdružení a nevládní organizace.

V tomto dopisu však ve výčtu zvláště chráněných druhů, pro které je správní řízení ve věci povolení výjimky ze základních ochranných podmínek vedeno, krajský úřad opomněl uvést zvláště chráněný druh z kategorie ohrožených dle přílohy č. III vyhlášky uvedený v žádosti žadatele, krkavce velkého.

Proto krajský úřad dopisem ze dne 6. 4. 2021 doplnil oznámení o zahájení řízení č.j. KULK 22831/2021 ze dne 1. 4. 2021 o informaci, že pro záměr „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ je vedeno též správní řízení o výjimce ze zákazu zasahovat do přirozeného vývoje krkavce velkého, rušit ho a poškozovat nebo ničit jím užívaná sídla. Krajský úřad též na základě předložené projektové dokumentace uvedl v oznámení zahájení řízení kategorii posuzované komunikace S 13,5/80 (což je chybný údaj udávaný v některých částech DÚR nebo jiných podkladech), byl však upozorněn žadatelem, že platná návrhová rychlost pro předmětnou silnici je 90 km/h, a tudíž uvedl i na správnou míru kategorii posuzované komunikace, tj. S 13,5/90.

Dne 15. 4. 2021 oznámil svou účast v řízení spolek Děti Země – Klub pro udržitelnou dopravu, se sídlem Cejl 866/50a, Brno, IČO: 67010041 (dále jen „Děti Země“), s žádostí o zaslání žádosti a biologického hodnocení a o prodloužení lhůty na vyjádření. Dopisem ze dne 26. 4. 2021 krajský úřad této žádosti vyhověl a poskytl Dětem Země vyžádané dokumenty.

Dne 23. 4. 2021 oznámila svou účast v řízení Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, se sídlem Střelnice 2286, Česká Lípa, IČO: 70936331 (dále jen „STUŽ“).

Svá vyjádření do řízení zaslali tito účastníci správního řízení: dne 27. 4. 2021 Děti Země, dne 28. 4. 2021 Obec Horní Libchava a dne 29. 4. 2021 STUŽ. Ve všech těchto stanoviscích je vyjádřen nesouhlas s předmětnou stavbou.

Na základě prostudování podkladů pro rozhodnutí a na základě vyjádření Děti Země i STUŽ vyzval krajský úřad dopisem ze dne 5. 5. 2021 žadatele k doplnění dalších podkladů důležitých pro vydání rozhodnutí. V tomto dopisu krajský úřad uvedl, že Děti Země i STUŽ vyjadřují své pochybnosti o tom, že navrhovaný záměr je zájmem veřejným, neřkuli zájmem veřejným převažujícím nad zájmem ochrany přírody, tj. nerušeným vývojem jedinců a populací zvláště chráněného druhu rostliny a 44 druhů zvláště chráněných druhů živočichů a nepoškozováním jejich biotopů. Upozornil žadatele na to, že tato převaha veřejného zájmu je podmínkou nezbytnou pro povolení požadované výjimky (ustanovení § 56 odst. 1 zákona). Svě pochybnosti a svá tvrzení Děti Země a STUŽ dokládají ve svých vyjádřeních daty, proti kterým nelze dle názoru krajského úřadu argumentovat na základě faktů a studií obsažených v žádosti či ve veřejně dostupných zdrojích, které by si byl krajský úřad schopen opatřit. Naopak veřejně dostupné zdroje i údaje v žádosti spíše dávají Dětem Země i STUŽ za pravdu. Krajský úřad v této výzvě uvedl některé příklady rozporů s tvrzeními v žádosti a dohledatelnými daty – týkající se kapacity stávající komunikace, vyšší bezpečnosti při provozu na nově vybudované silnici, nejednoznačnosti rozptylové studie či faktu, že předložené studie nereflktují nástup elektromobility či podporu železniční infrastruktury v souladu se strategickými dokumenty. Krajský úřad též upozornil žadatele, že výsledky procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „EIA“) z r. 1999 (na které se výběr varianty odvolává) též, vzhledem k proběhlému zjišťovacímu řízení v r. 2016 a 2017, nemohou být argumentem pro navrhované řešení záměru. Proces a výsledné stanovisko EIA z r. 1999 totiž není v souladu s aktuálním právním stavem. MŽP vydalo nesouhlasné závazné stanovisko k ověření souladu tohoto stanoviska s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, tj. s evropskou legislativou, č.j. 62732/ENV/16 ze dne 16. 9. 2016. Neexistenci jiného uspokojivého řešení ve vztahu k veřejným zájmům je tak třeba doložit přímo v probíhající řízení o výjimce. Na základě výše uvedeného krajský úřad vyzval žadatele k doložení co největšího počtu konkrétních dat, odborných prací a studií založených na relevantních vstupních údajích, ze kterých žadatel vycházel při plánování záměru, podporujících obecnou deklaraci veřejného zájmu a neexistenci jiného uspokojivého řešení.

Po obdržení výše uvedené výzvy dne 7. 5. 2021 požádal žadatel o přerušení řízení do doby potřebné pro doplnění požadovaných podkladů. Dne 14. 5. 2021 vzal žadatel tuto žádost zpět a zároveň se k výzvě krajského úřadu ze dne 5. 5. 2021 vyjádřil v tom smyslu, že splnil veškeré podmínky pro vydání rozhodnutí. Ke svému dopisu přiložil správní akty a vyjádření vydaná krajským úřadem

a AOPK v předchozích letech a předběžné posouzení z hlediska vlivu stavby na soustavu Natura 2000. Jen pro upřesnění krajský úřad na okraj komentuje fakt, že nevyločení vlivu na soustavu Natura 2000 krajským úřadem žadatel opakovaně používá jako argument pro povolení výjimky. Natura 2000 a zvláště chráněné druhy jsou, zjednodušeně řečeno, dva zájmy chráněné zákonem, které se při posuzování záměru vůbec nemusí překrývat. V případě tohoto záměru se překrývají pouze „v osobě“ kuňky obecné, kterou chrání evropsky významné lokality v blízkosti záměru. Tento překryv se rozhodně netýká ostatních 35 druhů chráněných právem Evropské unie.

Dne 20. 5. 2021 žadatel znovu požádal o přerušení řízení do doby potřebné pro doplnění požadovaných podkladů.

Usnesením o přerušení řízení č. j. KULK 38119/2021 ze dne 25. 5. 2021 krajský úřad žadateli vyhověl a řízení přerušil do doby, než žadatel požádá o pokračování řízení, nejpozději však do 31. 8. 2021.

Dne 16. 7. 2021 se žadatel vyjádřil k námitkám Děti Země a STUŽ proti posuzované stavbě s tím, že dle svého názoru předložil v řízení dokumentaci postačující k posouzení záměru, a požádal, aby bylo ve správním řízení pokračováno.

Dne 30. 8. 2021 zaslal žadatel krajskému úřadu další své vyjádření do správního řízení, ve kterém podrobněji osvětlil postup při stanovování intenzit dopravy a zdánlivý rozpor v datech rozptylové studie, vyjádřil se k hlukové studii, ke zpochybňování významu plánované komunikace a historii vzniku současně navržené trasy.

Dopisem ze dne 13. 9. 2021 krajský úřad informoval všechny účastníky správního řízení o jeho pokračování a zaslal jim všechna výše uvedená vyjádření žadatele i ostatních účastníků řízení. Též účastníky informoval o tom, že do vydání rozhodnutí je možné se k jeho podkladům vyjádřit.

Dne 1. 10. 2021 obdržel krajský úřad vyjádření od Děti Země, kterým tento spolek reagoval na předchozí vyjádření žadatele.

Dne 6. 10. 2021 byl na krajský úřad doručen dopis Obce Skalice u České Lípy, ve kterém tato obec vyjadřuje svůj nesouhlas s předmětnou stavbou. Obec Skalice u České Lípy v té době nebyla účastníkem řízení vedeného krajským úřadem, protože část plánované komunikace vedoucí na území této obce se celá nachází v CHKO České středohoří, tj. se jedná o tu část stavby, pro kterou vede řízení o povolení výjimky AOPK.

Týž den byl na krajském úřadu zaevidován dopis spolku Sdružení Svobodná Ves, jehož cílem bylo informovat správní orgán o existenci petice proti výstavbě přeložky silnice č. I/9 a o tom, že v té době bylo pod petici připojeno cca 850 podpisů.

Dne 11. 10. 2021 požádala Obec Skalice u České Lípy, aby byla vzata za účastníka řízení o výjimce vedeného krajským úřadem podle ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu. Žádost je podepsaná místostarostou, Ing. Josefem Hrdličkou. Jeho pověření k jednání za obec bylo krajskému úřadu doručeno dodatečně a bylo vloženo do spisu dne 15. 10. 2021. Krajský úřad je toho názoru, že jeho rozhodnutí o výjimce ovlivní možnost realizace záměru v celém jeho rozsahu, tj. i na území Skalice u České Lípy (jinak v CHKO České středohoří, kde je příslušným orgánem ochrany přírody k vydání rozhodnutí o výjimce AOPK), a že tedy řízením, které vede krajský úřad, může být Obec Skalice u České Lípy přímo dotčena ve svých právech. Proto krajský úřad považuje Obec Skalice u České Lípy za účastníka správního řízení ve smyslu ustanovení § 27 odst. 2 správního řádu.

Ve dnech 11. a 14. 10. 2021 obdržel krajský úřad doplnky k vyjádření k žádosti o povolení výjimky podle ustanovení § 56 zákona od STUŽ. V něm se STUŽ zabývá závěry zjišťovacího řízení pro stavbu z r. 2017, faktem, že měl být posuzován vliv stavby na životním prostředí v plnohodnotném procesu EIA. Dále dokládá dokumenty z let minulých prokazující dle STUŽ dlouhodobý nesouhlas části veřejnosti s předmětnou stavbou. STUŽ upozorňuje na to, že dále v řízení

pověřila k jednání JUDr. Petra Svobodu, Ph.D., a uvádí, že pokud snad ve svých předchozích vyjádřeních uvedla názory či skutečnosti, které by snad byly v rozporu s vyjádřením Dr. Svobody, platí vyjádření Dr. Svobody jako právníka specializujícího se na právo životního prostředí.

Dne 18. 10. 2021 bylo krajskému úřadu doručeno další doplňující vyjádření STUŽ, tentokrát zastoupené JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., obsahující obecné i zvláštní připomínky k záměru týkající se neexistence právního nároku na povolení výjimky, jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a jiného uspokojivého řešení. Plná moc pro Dr. Svobodu byla krajskému úřadu doručena dodatečně, dva dny poté.

Dne 27. 10. 2021 krajský úřad informoval všechny účastníky správního řízení o tom, že se jako účastník řízení vedeného krajským úřadem přihlásila Obec Skalice u České Lípy. Přílohou dopisu ze dne 27. 10. 2021 zaslal krajský úřad jeden soubor .pdf obsahující chronologicky seřazená vyjádření účastníků správního řízení ze září a října 2021 s tím, že se se spisem mohou všichni účastníci řízení seznámit a vyjádřit se k němu.

Jako odpověď na tento dopis obdržel krajský úřad dne 11. 11. 2021 sdělení žadatele, že se již dále do správního řízení nevyjádří.

Podklady pro rozhodování (včetně veřejně dostupných, které nejsou součástí spisu)

- Žádost žadatele, její doplnění a vyjádření žadatele i ostatních účastníků řízení tak, jak jsou popsána výše
- DÚR „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ vypracovaná Sdružením Valbek – Novák – Bung v srpnu 2019 (č. zakázky 18-LI34-008) včetně migrační studie
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona, GeoVision s.r.o., 2021
- Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy – aktualizace, EKOLA group spol. s r.o., červenec 2019
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Rozptylová studie, ECO-ENVI-CONSULT, červen 2019
- Písemnosti vydané AOPK v rámci řízení o povolení výjimky podle § 56 zákona vedeného pod sp. zn. SR/1829/UL/2017
- I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy, Valbek, květen 2019
- Silnice Nový Bor – Česká Lípa, dokumentace hodnocení vlivů stavby na životní prostředí, Evernia s.r.o., 1997
- Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava, Ozámení záměru do zjišťovacího řízení, Evernia s.r.o., 2017, https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_LBK649?lang=cs, závěr zjišťovacího řízení č.j. KULK 68225/2017 ze dne 18. 9. 2017
- Druhy a přírodní stanoviště: Hodnotící zprávy o stavu v České republice 2013, K. Chobot (ed.), AOPK a MŽP 2016
- Species assessments at Member State level, Czechia, period 2013–2018, <https://nature-art17.eionet.europa.eu/article17/species/report/>
- Plán péče o přírodní památku Cihelenské rybníky 2021-2030
- Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, územní plány obcí dotčených záměrem

- Výstupy z celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
- EuroRAP – Riziková mapa ČR 2014-2016 https://www.uamk.cz/images/ua mk-cr/EuroRAP/EuroRAP_CZ_2014-2016.jpg
- Informace o dopravních nehodách dle statistických údajů Policie ČR <https://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx>
- Dopravní mapy na webech <https://www.google.com/maps> a <https://mapy.cz/>
- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, Ministerstvo dopravy ČR, leden 2017
- Národní akční plán čisté mobility, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, říjen 2015
- Bakalářská práce na fakultě dopravní ČVUT Praha „Přeložka silnice I/9 u České Lípy“, J. Skočdopole, 2018
- Diplomová práce na fakultě dopravní ČVUT Praha „Přestavba křižovatky I/9 Svor“, Bc. J. Skočdopole, 2020

Popis záměru

Záměrem, pro který je výjimka požadována, je stavba přeložky silnice č. I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy. Jedná se o liniovou dopravní komunikaci, kapacitní silnici I. třídy. Je navrhována v kategorii komunikace S13,5/90, v uspořádání 2+1. Začátek úseku je na západním okraji Nového Boru v prostoru mimoúrovňové křižovatky Okrouhlá (dále jen „MÚK“; dle DÚR v km -0,875) a konec západně od České Lípy v prostoru MÚK Dolní Libchava (dle DÚR v km 9,285). Délka posuzovaného úseku je 10,16 km. Součástí stavby je kromě hlavní trasy také výstavba křižovatek, přeložky a úpravy silnic III. třídy, místních a účelových komunikací, přístupových komunikací na pozemky, výstavba mostních objektů, protihlukových stěn, vodohospodářských objektů, přeložek inženýrských sítí, oplocení komunikace a dále též opatření pro ochranu netopýrů a obojživelníků, vegetační úpravy a demolice.

Krajský úřad rozhoduje o části stavby mimo území CHKO České středohoří. Jedná se o cca 1 km úsek na začátku stavby v bezprostřední blízkosti MÚK Okrouhlá a potom delší část silnice, která začíná v km 6,0 západně od Manušických rybníků, kde silnice prochází paralelně se západní hranicí evropsky významné lokality a přírodní památky Manušické rybníky ve vzdálenosti cca 25-100 m, dále překonává nivu a přirozený tok Šporcky mostem délky 320 m, obkružuje Vinný vrch z východu, jihozápadně od Dubového vrchu překoná nivu a přirozený tok Šporcky mostem délky 230 m, dále prochází přes pole jihovýchodně od letiště v Horní Libchavě, mezi km 7,7 a 7,8 překoná údolí Stružnického potoka těsně u jihovýchodní hranice evropsky významné lokality a přírodní památky Cihelenské rybníky a odtud se stáčí cca 1,5 km úsekem na jihovýchod přes pole k budoucí MÚK Dolní Libchava.

Popis zásahu do zájmů chráněných zákonem, tj. do biotopů a přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů (druhy chráněné evropskou legislativou jsou uvedeny tučně)

Výskyt výše uvedených zvláště chráněných druhů je znám z recentních biologických průzkumů provedených v rámci zjišťovacího řízení pro záměr „Silnice I/9 – Nový Bor – Dolní Libchava“ z r. 2017 (jehož součástí je i posouzení vlivu záměru na soustavu Natura 2000) a z hodnocení vlivu plánované silnice na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona ve smyslu § 67 odst. 1 zákona z r. 2021 (dále jen „biologické hodnocení“). Seznam druhů byl stanoven po konzultaci s krajským úřadem na základě známého výskytu předmětných druhů v trase předmětné silnice –

tj. jedná se o druhy, jejichž jedinci, populace či biotopy budou stavbou dotčeny tak, jak je uvedeno níže na str. 8–10 tohoto rozhodnutí.

Kvalitu území ilustruje citace z přílohy „Biologický průzkum“ oznámení záměru do zjišťovacího řízení z r. 2017: „*Výsledky zoologického průzkumu prokázaly, že plánovaná trasa silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava prochází zejména v jižní části (tj. mimo CHKO) mimořádně cenným, biotopově i druhově značně bohatým územím s výskytem vysokého počtu významných druhů.*“

Výše uvedené zvláště chráněné druhy (ty chráněné evropskou legislativou jsou uvedeny tučně) budou dle biologického hodnocení z r. 2021, oznámení záměru z r. 2017 a vlastní znalosti správního orgánu (viz např. Plán péče o přírodní památku Cihelenské rybníky 2021-2030) konkrétně ovlivněny takto:

Trvalá likvidace biotopu i jedinců, tzn., po ukončení výstavby nebude možné znovuosídlení ploch

- **Bledule jarní** – v trase silnice jsou jednotlivé trsy v nivě pod Dubovým vrchem, stavbou silnice dojde k jejich likvidaci i zničení vhodného biotopu, tj. části lužního lesa.
- **Modrásek bahenní** – na území mimo CHKO trasa silnice zasahuje do jedné lokality s výskytem – jedná se louku na S od Šporcky, na jejíž části bude MÚK Horní Libchava; při stavbě dojde k likvidaci části biotopu i přímému usmrcování dospělců i ostatních vývojových stádií. Vzhledem k tomu, že se jedná o nepříliš bohatou lokalitu živné rostliny krvavce totenu a při průzkumech byly na lokalitě zaznamenány jen jednotlivé exempláře, lze předpokládat zasažení max. desítek jedinců. Hodnotící zpráva pro Evropskou komisi o druhích a přírodních stanovištích z roku 2019 (dále „hodnotící zpráva“), kterou Česká republika na základě evropské legislativy každých šest let vypracovává (a nejsou v ní zahrnuti ptáci), uvádí, že se jedná o druh, jehož stav (populace + stanoviště + perspektiva do budoucna) byl v období 2013–2018 vyhodnocen jako nepříznivý-nevhodný (tj. U1, což znamená nepříznivý, ale lepší je než U2, v němž je např. modrásek očkovaný, což de facto znamená dramaticky špatný). Tento stav se od minulé hodnotící zprávy z r. 2013 nezměnil.
- **Modrásek očkovaný** – na území mimo CHKO trasa silnice zasahuje do dvou lokalit s výskytem – jedná se louku na Z od Cihelenských rybníků, která bude silnicí přetrnuta a bude zničena celá, a potom výše uvedená louka na S od Šporcky, na jejíž části bude MÚK Horní Libchava; při stavbě dojde v prvním případě k likvidaci celého a ve druhém části biotopu i přímému usmrcování dospělců i ostatních vývojových stádií. Vzhledem k tomu, že se jedná o nepříliš bohaté lokality živné rostliny krvavce totenu a při průzkumech byly na lokalitě zaznamenány jen jednotlivé exempláře, lze předpokládat zasažení max. desítek jedinců. Hodnotící zpráva uvádí, že se jedná o druh, jehož stav byl v období 2013–2018 vyhodnocen jako nepříznivý (U2; horší než U1). Tento stav se od minulé hodnotící zprávy z r. 2013 nezměnil.
- **Ohniváček černočárny** – na území mimo CHKO trasa silnice zasahuje do dvou lokalit s výskytem – jedná se louku na Z od Cihelenských rybníků, která bude silnicí přetrnuta a bude zničena celá, a potom výše uvedená louka na S od Šporcky, na jejíž části bude MÚK Horní Libchava; při stavbě dojde v prvním případě k likvidaci celého a ve druhém části biotopu i přímému usmrcování dospělců i ostatních vývojových stádií. Druh je však, vzhledem k jeho poměrně masivnímu šíření z jižní Moravy na sever a na západ a faktu, že jeho živnou rostlinou jsou širokolisté šťovíky, tedy druhy eutrofizovaných a ruderalizovaných stanovišť, jejichž výměra v ČR stále roste, v příznivém stavu.

Likvidace jedinců při výstavbě a přechodná likvidace biotopů:

- Prskavec menší, svižník polní, zlatohlávek tmavý, slepýš křehký, **ještěrka obecná**, ještěrka živorodá – všudypřítomné druhy na vhodných biotopech, pro které však nově vybudované plochy, které nebudou přímo silnicí (náspy, příkopy, zídky), mohou sloužit jako náhradní biotop. Předpokládá se přímé usmrcování a zraňování min. desítek jedinců při výstavbě silnice. Stav populací ještěrky obecné v ČR uvádí hodnotící zpráva též jako nepříznivý-nevhodný (U1).

Částečná likvidace suchozemských biotopů bez náhrady, u obojživelníků a plazů i likvidace zimujících či migrujících jedinců při výstavbě:

- **Blatnice skvrnitá**, čolek obecný, **čolek velký**, **kuňka obecná**, **rosnička zelená**, **skokan štíhlý**, užovka obojková – silnice prochází těsně vedle vodních biotopů těchto druhů (Manušické rybníky, Cihelenské rybníky), v jejichž blízkosti, ale někdy i poměrně daleko, pak obojživelníci zimují, část z nich tedy bude zimovat přímo v nivě Šporky či Stružnického potoka, zejména v zapojených i rozvolněných porostech dřevin. Tuto nivu Šporky v území mimo CHKO silnice 2x kříží, nivu Stružnického potoka jednou. Při budování mostů dojde k zásahu do terestrického biotopu obojživelníků, ale i jeho trvalé přeměně tak, že nebude vhodný pro zimování. Stejně tak bude docházet k přímému usmrcování a zraňování zimujících či migrujících jedinců. Nivu Šporky za hlavní migrační koridor považuje jak oznámení záměru z r. 2017, tak biologické hodnocení z r. 2021 a krajský úřad se s tímto posouzením jednoznačně ztotožňuje. Co se týká počtů dotčených jedinců jednotlivých druhů, vzhledem k velkému rozsahu přilehlých vodních biotopů, ale na druhé straně disperzi obojživelníků do všech stran od vodních ploch a faktu, že mosty přetínají nivu toků kolmo, a ty budou tím pádem zasaženy velmi omezeně, krajský úřad předpokládá ovlivnění max. vyšších desítek jedinců každého z uvedených druhů. Všechny výše uvedené druhy žab chráněné evropskou legislativou jsou až na kuňku v příznivém stavu. Kuňka obecná je hodnocena kategorií U1, stejně na tom je čolek velký.
- V dřevinách u vodních toků (Stružnického potoka a Šporky) či v případě ledňáčka v březích Šporky přímo v trase silnice hnízdí některé chráněné druhy ptáků: **vodouš kropenatý**, **lejsk šedý**, **slavík obecný**, **žluva hajní**, **ledňáček říční**, **krutihlav obecný**. **Ťuhýk obecný** hnízdí v keřích mezi Okrouhlou a počáteční MÚK u Nového Boru. Pro výstavbu silnice a mostních objektů bude třeba vykácet dřeviny, na kterých ptáci hnízdí. Přímý zásah do hnízdního biotopu se dotkne max. jednotek párů každého druhu.
- **Bramborníček hnědý** hnízdí na vlhkých loukách – i v nivě Šporky i u Cihelenských rybníků. Oznámení záměru z r. 2017 předpokládá hnízdění cca 5 párů v celé trase silnice.
- **Netopýři – Brandtův, velkouchý, vousatý a černý** – vyhledávají dle biologického hodnocení z r. 2021 úkryty ve stromových dutinách v údolí Šporky. Kácení vzrostlých stromů v nivě Šporky bude znamenat ztrátu těchto úkrytů pro jedince těchto druhů. Všechny tyto 4 druhy uvádí hodnotící zpráva jako druhy ve stavu U1. V nivě Šporky, v místě dvou mostů, se jedná o kácení cca 60 stromů. Daleko větším zásahem však je vedení silnice nivou Šporky jako významným přeletovým a migračním koridorem pro netopýry (viz níže).
- Též bude zničena část biotopu **vydry říční**. Biologické hodnocení: „*Stavba ovlivní prostředí vyder zásahem do biotopů v nivě, fragmentací, v době výstavby rušením, jen ojediněle lze očekávat kolize s motorovými vozidly.*“ Likvidaci části biotopu vydry říční v místech jeho křížení s posuzovanou trasou silnice považuje biologické hodnocení vzhledem k velikosti teritoria vyder za slabý. Nevylučuje však, že vydra může během výstavby mostů dočasně území opustit, což je vliv až středně silný. Druh je podle hodnotící zprávy u nás v příznivém stavu.

Rušení při hnízdění a další vlivy na biotopy ptáků

- Za největší ovlivnění, ve shodě s krajským úřadem, považuje biologické hodnocení rušení **jeřába popelavého** na hnízdišti na Cihelenských rybnících, tj. v bezprostředním sousedství mostu přes Stružnický potok SO 211, jak při provozu na stavbě, tak i na zprovozněné silnici. Biologické hodnocení: „*Druh pak může být ovlivněn i provozem na samotné silnici a fragmentací biotopu (riziko střetu s vozidly při přeletech na potravní lokality), případně může dojít ke střetu ptáků s dalšími překážkami (např. souběh mostu SO 210 a vedení VVN). Negativní vliv záměru na tento druh bude pravděpodobně slabý až středně silný.*“
- Rušením při hnízdění a výchově mláďat, fragmentací potravních i pobytových biotopů i rizikem střetu s vozidly či dalšími překážkami (např. souběh vedení VVN s mostem přes Šporku SO 210) budou ovlivněny i ostatní druhy ptáků hnízdící v trase silnice či její bezprostřední blízkosti: **chrástal polní, krutihlav obecný, křepelka polní, ledňáček říční, vodouš kropenatý, žluva hajní, bramborníček hnědý, moták pochop, lejsek šedý, slavík obecný a ůhýk obecný.**
- Do dotčeného území zalétají za potravou **čáp bílý, krkavec velký** a kriticky ohrožený **luňák červený**, u něhož biologické hodnocení nevyloučilo možnost hnízdění v dotčeném území. Vliv na tyto druhy je biologickým hodnocením posuzován jako slabý, opět se týká fragmentace potravních i pobytových biotopů i rizika střetu s vozidly či dalšími překážkami.

Ovlivnění migračních tras za provozu záměru:

Niva Šporky je zásadním migračním, přeletovým, ale i pobytovým biotopem téměř všech výše uvedených druhů obojživelníků a plazů, většiny druhů ptáků, pro které je vedeno toto řízení, a všech druhů netopýrů i vydry říční.

- Obojživelníci a plazi: Šporka a její niva je překonávána kapacitními mosty, tudíž migrace obojživelníků bude při dodržení principů týkajících se úpravy podmostí ovlivněna minimálně a spíše na počátku provozu stavby. Rizikem, které je ale možné významně snížit instalací dočasných bariér, je pronikání obojživelníků na staveniště během realizace stavby. Nelze vyloučit střety s vozidly na některých místech, při zjištění významnějších migrací lze dodatečně instalovat trvalé bariéry.
- Pro ptáky a netopýry bude migrační kontinuum porostů dřevin mosty přes Šporku přerušeno. Druhy středně a vysoko létajících netopýrů (n. rezavý, nejmenší, hvízdavý, parkový, večerní či severní) budou mít tendenci mosty nadletovat, stejně jako velké druhy ptáků – dravci, čápi, jeřábi, a na silnici tak hrozí střety s projíždějícími vozidly. Toto riziko je významně sníženo návrhem 4 m vysokých sítí s malými oky 2x2 cm přesahujících okraje mostu o 10 m, kterou budou tyto živočichové vnímat jako pevnou překážku. Tato síť pak ale způsobí, že most SO 210 mezi Viničným a Dubovým vrchem budou ptáci nadletovat ve výšce vodičů přeložky VVN. Tato přeložka a její řešení z hlediska bezpečnosti pro ptáky není součástí posuzovaného záměru.
- I pro vydru budou mosty dostatečně kapacitní.

Krajský úřad tedy definuje veřejný zájem na ochraně přírody v ochraně biotopů, populací a jedinců výše uvedených zvláště chráněných druhů, které budou prokazatelně negativně realizací záměru dotčeny tak, jak je uvedeno na str. 8-10 tohoto rozhodnutí.

Za nejzávažnější zásahy považuje krajský úřad ztrátu biotopů motýlů, z nichž dva jsou podle hodnotící zprávy v nepříznivém stavu (U1 či U2), bez jakékoli náhrady, ztrátu hnízdišť a úkrytů v porostech dřevin v nivách vodních toků pro min. 7 druhů ptáků a 4 druhy netopýrů

(všechny v nepříznivém stavu U1), rušení v bezprostřední blízkosti hnízdišť kriticky ohroženého jeřába popelavého a motáka pochopa na Cihelenských rybnících a nevyřešení bezpečného překonání mostu přes Šporku SO 210 a zároveň přeložky VVN, zejména pro velké druhy ptáků (dravci, čáp, jeřáb).

Vzhledem k počtu zvláště chráněných druhů (45), pro které je tato výjimka požadována, nelze opominout ani zásahy do biotopů a přirozeného vývoje ostatních druhů, byť je míra vlivu na každého jednoho z nich biologickým hodnocením posuzována jako slabá.

Též je třeba vzít v úvahu, že posuzovaný zásah bude způsoben pouze částí záměru – mimo území CHKO, kde se dotkne dalších zájmů chráněných zákonem (min. je na území CHKO vedeno řízení o povolení výjimky podle § 56 zákona).

Jak v řízení posuzovat, jestli je možné výjimku povolit

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 12. 11. 2015 č. j. 10 As 2/2015 - 251 je konstatováno: „V řízení o udělení výjimky je třeba v prvním kroku zkoumat, zda je záměr, který koliduje se zájmem ochrany přírody, ve veřejném zájmu. Až poté se v druhém kroku zkoumá, zda tento případný veřejný zájem převažuje nad zájmy ochrany přírody, resp. zda se jedná o jiný naléhavý důvod převahy veřejného zájmu a zda jsou splněny další podmínky týkající se druhů chráněných právem Evropské unie.“

Tyto podmínky týkající se druhů chráněných právem Evropské unie jsou neexistence jiného uspokojivého řešení a skutečnost, že realizace záměru neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého těchto druhů z hlediska jejich ochrany.

Jinak formulováno rozsudkem NSS ze dne 16. 5. 2017 č. j. 5 As 180/2015 - 51: „Podle § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny je u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, možno výjimku povolit za kumulativního splnění čtyř podmínek: 1. existence naléhavých důvodů veřejného zájmu, 2. převaha tohoto veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody, 3. neexistence jiného uspokojivého řešení a 4. dosažení či udržení příznivého stavu jednotlivých druhů z hlediska jejich ochrany.“

Ve věci zákonné možnosti povolení výjimky podle ustanovení § 56 zákona je třeba **postupně posoudit tyto podmínky, které musí být nakonec všechny splněny:**

- 1) existenci důvodů veřejného zájmu,
- 2) převahu takto určeného veřejného zájmu nad zájmem na ochraně přírody,
- 3) neexistenci jiného uspokojivého řešení,
- 4) skutečnost, že realizace záměru neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého druhu z hlediska jeho ochrany.

Z rozsudku NSS ze dne 12. 11. 2015 č. j. 10 As 2/2015-251 plyne pro správní úvahu, která bude v tomto odůvodnění následovat, jeden důležitý fakt: „Pokud je již při zkoumání prvního či druhého kroku zřejmé, že žadatel nemůže uspět, protože na jeho straně není relevantní jiný veřejný zájem, respektive ten nepřevažuje nad zájmem na ochranu přírody, je nadbytečné, aby správní orgán hodnotil splnění dalších předpokladů pro udělení výjimky. Opačný výklad by byl v rozporu se zásadami hospodárnosti a rychlosti řízení a procesní ekonomie (§ 6 odst. 1 správního řádu).“

Krok 1: posouzení existence důvodů veřejného zájmu

Žadatel uvádí ve své žádosti, jejím doplnění a dalších svých vyjádření do řízení tyto důvody veřejného zájmu na budování posuzované přeložky silnice č. I/9 o délce 10,16 km:

1. **Převedení tranzitní dopravy na hraniční přechody do SRN ze stávající silnice I/9, významné odlehčení stávající silnice, tj. snížení intenzit, lepší spojení mezi Novým Borem a Českou Lípou:** „*Stavba přeložky silnice I/9 vychází z požadavku na převedení tranzitní dopravy ze stávající silnice I/9, která je vedena centrem města Česká Lípa a okrajem města Nový Bor. Po této komunikaci je nyní vedena radiální silniční doprava mezi Českou Lípou a Novým Borem, a především tranzitní doprava na hraniční přechody do SRN. S ohledem na růst dopravy v dotčeném území bude nutné vymístit tranzitní dopravu na uvažovaný obchvat obou měst. Výstavba přeložky silnice I/9 zajistí kvalitní dopravní spojení, které plyne z požadavků zátěží uvažovaných v dopravních modelech pro výhledový rok 2050. Realizace obchvatu podstatně odlehčí stávající silnici I/9 (budoucí silnice II/609), a to především v úseku průjezdu města Česká Lípa a spojení mezi Novým Borem a Českou Lípou.“ Intenzity jsou dle str. 3 žádosti vyšší než 10 tisíc vozidel za den, silnice „prochází přímo centry měst Česká Lípa a Nový Bor. V plánu je výstavba západního obchvatu těchto dvou měst.“*
2. **Snížení intenzity dopravy na stávající silnici přinese snížení nehodovosti a ohrožení zranitelných účastníků silničního provozu**

Žadatel v doplnění žádosti z 19. 3. 2021 ke zdůvodnění stavby konstatuje, že ve špičce jsou na stávající silnici časté zácpy a rychlostní excesy, které mají za následek závažné dopravní nehody.

Ale též uvádí ve svém vyjádření ze dne 16. 7. 2021, že není možné posuzovat jen nehody s těžkým zraněním, nebo s následkem smrti. Pro ilustraci zasílá zobrazení nehod na silnici č. I/9 za roky 2016–2021 mezi světelně řízenou křižovatkou u Lidlu a kruhovým objezdem na výjezdu z České Lípy, tj. přímo v intravilánu České Lípy v úseku s omezením rychlosti na 50 km/hod. Na úseku o délce 300 m bylo zaznamenáno 18 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 6 osob (při 4 nehodách), jedním ze zraněných byl chodec na přechodu pro chodce. **Cílem záměru je odvést zbytnou dopravu, omezit vliv na obyvatele, včetně zranitelných účastníků silniční dopravy.** Většina tranzitní dopravy se přesune na novou silnici, která zajistí bezpečnější, rychlejší a komfortnější spojení obcí. Tento přesun způsobí značný úbytek dopravy na stávající silnici I/9 a přilehlých komunikacích, sníží se dopravní nehodovost.

3. **Snížení intenzity dopravy na stávající silnici přinese snížení hlukové a emisní zátěže a prašnosti pro desetitisíce obyvatel České Lípy** (vyjádření žadatele ze 14. 5. 2021).

Žadatel opakovaně uvádí, že „silnice prochází přímo centrem města Česká Lípa, což je z hlediska vlivů na obyvatelstvo i z hlediska dopravního zatížení zcela nevyhovující.“

Přeložkou má dojít ke snížení dopravní zátěže, a tím i znečištění ovzduší a hlukové zátěže pro obyvatele České Lípy a dalších obcí ve stávající trase.

Při provozu na silnici č. I/9 dochází k překročení hladin hluku: Krajská hygienická stanice udělila v r. 2018 výjimku, kterým povolila provoz na této silnici, ale požaduje v podmínkách rozhodnutí realizaci přeložky.

4. **Snížení intenzity dopravy znamená, že v r. 2050 nebude mít stávající silnice nedostatečnou kapacitu,** byť státní technická norma ČSN 73 6101 stanoví, že stávající komunikace kategorie S 11,5 je dostatečná pro 12–18 tisíc vozidel. Žadatel uvádí, že toto rozpětí nelze brát jako intenzitu vhodnou pro intravilán, tam křižovatky propustnost silnice snižují.

Žadatel též dodává ve vyjádření ze dne 16. 7. 2021, že Děti Země, které rozporují kapacitní nedostatečnost stávající silnice i v roce 2050, zcela opomíjejí vedení silnice intravilánem, kde úsek mezi MÚK se silnicí č. II/262 a křižovatkou s ulicí U Rokle a K Vodárně měří 2,1 km.

Na tomto úseku se nacházejí dvě světelně řízené křižovatky, jeden světelně řízený přechod pro chodce, jedna okružní křižovatka a tři úrovněvé křižovatky nebo sjezdy. Křižovatky kapacitu silnice snižují. Navíc kapacitní posouzení by mělo mít při tomto správním řízení jen informativní charakter.

5. **Žadatel uvádí, že důvod k výstavbě nové silnice je zajištění bezpečnějšího, rychlejšího a komfortnějšího spojení** obcí s možností předjíždění vždy v jednom směru.
6. **Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací** – Politikou územního rozvoje, Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje a územními plány obcí na trase přeložky silnice č. I/9. V územních plánech je veden jako veřejně prospěšná stavba.
7. **Veřejný zájem je prezentovaný celospolečenskou objednávkou** státní správy, krajské i místní samosprávy – je v souladu s územně plánovací dokumentací a dalšími strategickými dokumenty, jako jsou Dopravní sektorové strategie aktualizované v r. 2017 (dále jen „SeStra II“). Záměr je součástí přílohy zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon).

Žadatel též argumentuje dopisem, který mu Liberecký kraj napsal v únoru 2017 a vyzval v něm žadatele k součinnosti v plnění jednoho z cílů Programu zlepšování kvality ovzduší v zóně Severovýchod – CZ 05 (dále jen „program zlepšování kvality ovzduší“), jímž bylo v té době opatření označené „AB2 – prioritní výstavba měst a obcí“. Též je dle žadatele veřejný zájem prokázán přímo zařazením opatření AB2 do tohoto programu.

Dále žadatel uvádí, že realizovatelnost stavby prokázána během zjišťovacího řízení.

K deklaraci veřejného zájmu žadatelem a k podkladům, které žadatel krajskému úřadu k posouzení míry důvodů veřejného zájmu poskytl, krajský úřad (po jednotlivých výše uvedených bodech 1–7) uvádí:

Na úvod je třeba říci, že z judikatury jasně vyplývá, že důkazní břemeno v řízení o povolení výjimky podle ustanovení § 56 zákona leží na žadateli – viz citace z rozsudku NSS ze dne 30. 9. 2015 č.j. 6 As 73/2015 – 40: „*Nejvyšší správní soud již dříve dovodil, že v řízení o povolení výjimky ze zákonných zákazů podle § 56 zákona o ochraně přírody leží důkazní břemeno na žadateli a ten tedy musí předložit přesvědčivé podklady prokazující splnění výše vyjmenovaných podmínek (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. srpna 2012 č. j. 9 As 30/2012-88), což potvrzuje i odborná literatura (srov. Prchalová, J. Zákon o ochraně přírody a krajiny a NATURA 2000, 2. vydání, Linde Praha, 2010, str. 184).*“

Správní řád krajskému úřadu ukládá, aby rozhodoval podle zásady materiální pravdy, jež je zakotvena v ustanovení § 3 správního řádu: „...*správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti*...“. Vzhledem k vnitřním rozporům v žádosti a jejích doplněních a tvrzeních v žádosti, která zjevně neodpovídají skutečnosti, bylo rozhodování krajského úřadu značně ztíženo. O mnoha skutečnostech si musel udělat úsudek sám, i když vyzýval žadatele, aby odstranil rozpory v žádosti a některé skutečnosti upřesnil. O některých tvrzeních žadatele si jasný úsudek pro nedostatek informací od žadatele a z dostupných zdrojů udělat nemohl, a proto **důvodné pochybnosti, a to právě o naléhavých důvodech veřejného zájmu, přetrvaly do vydání tohoto rozhodnutí**. I to je jeden z důvodů, proč nelze kladně o žádosti rozhodnout.

Ad 1. K premise, že ze stávající silnice I/9 je třeba vymístit tranzitní dopravu, a tím snížit vliv nadměrné dopravy na obyvatele České Lípy a ostatních obcí:

Krajský úřad se nemůže ztotožnit s hodnocením žadatele o jednoznačnosti významu dopadu záměru žadatele týkajícího se vymístití tranzitní dopravy a prospěšnosti záměru pro dotčené

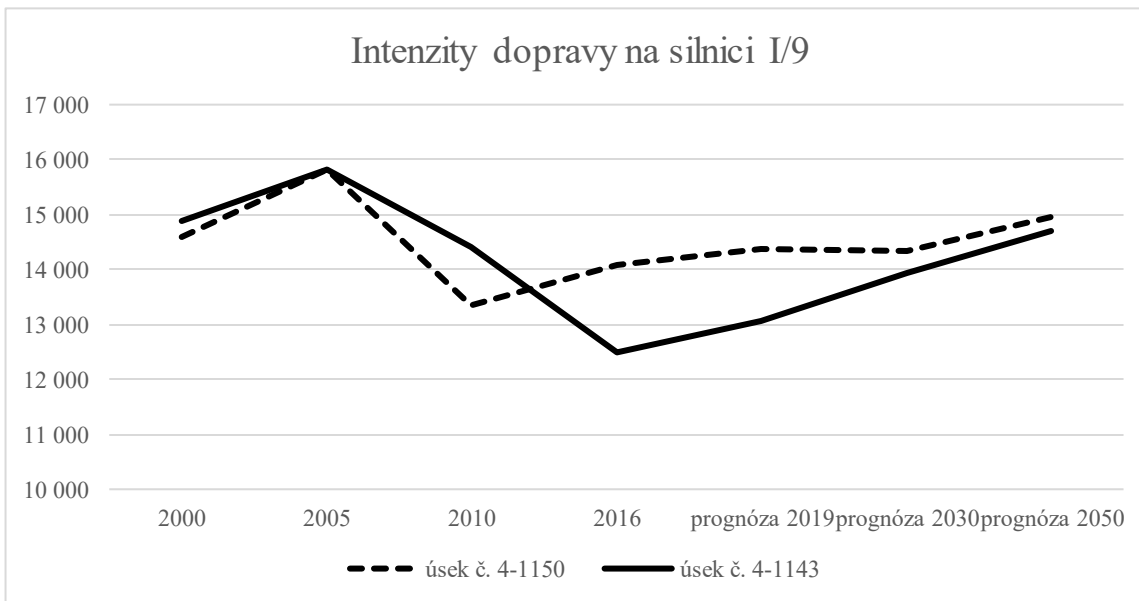
obce a jejich obyvatele. Žadatelem dodané podklady týkající se významu posuzovaného úseku pro tranzitní dopravu totiž nejsou konzistentní a v některých případech se nezakládají na pravdě – podrobněji viz níže.

Žadatel v žádosti nejprve uvádí: „Po této komunikaci je nyní vedena radiální silniční doprava mezi Českou Lípou a Novým Borem, a **především** tranzitní doprava na hraniční přechody do SRN.“ S tím je dle názoru krajského úřadu v rozporu konstatování ze str. 6 studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“ (Valbek 2019; dále jen „prognóza“): „Silnice I/9 má význam především jako lokálně propojující tah.“ Na stejné stránce je ohledně silnice č. I/9 též konstatováno: „Na svém konci u hraničního přechodu s Německem jsou intenzity nejslabší a klesají k **1,5 tis. voz/den**.“ A též je s tímto v rozporu reakce žadatele (na vyjádření STUŽ) ze dne 16. 7. 2021: „Silnice I/9 neslouží a nikdy nesloužila dálkové dopravě ve smyslu mezinárodní přepravy mezi jednotlivými státy... ..Tranzitem je míněna doprava nemající přímý zdroj a cíl v některé z měst a obcí na trase, přeložka bude sloužit částečně i místní dopravě, zejména v České Lípě.“ Na základě těchto konstatování pro krajský úřad přetrvávají důvodné pochybnosti o tom, jaká doprava se pohybuje po stávající silnici a jaká bude odvedena přeložkou.

Prognóza uvádí na str. 19 jedno konkrétní číslo, a to je **35 %**. **O tolik, tj. cca o 1/3, klesne intenzita dopravy na stávající komunikaci po vybudování přeložky.** (Naproti tomu dokumentace EIA z r. 1999 uvádí, že v r. 1995 bylo na stávající silnici č. I/9 cca 47 % dopravy tranzitní a cca 43 % radiální dopravy mezi Českou Lípou a Novým Borem. Hluková studie, která je součástí této dokumentace z r. 1997 uvádí, že na novou komunikaci budou převedeny cca 2/3 dopravy, tj. téměř dvojnásobek, než uvádí prognóza.)

Žadatel v pravidelných intervalech 5-6 let provádí **sčítání intenzit dopravy**. Níže jsou uvedena data ze čtyř sčítání, a to pouze z úseků, které byly v r. 2016 fyzicky sčítány, nikoli z těch, pro které byla data převzata z úseků sousedních, a ty pak vykazují stejné hodnoty. Jedná se např. zrovna o zásadní sčítací úsek č. 4-1233 (od křižovatky s Purkyňovou ulicí u Lidlu po kruhový objezd u OBI), který není fyzicky sčítán, ale v prognóze je predikován zvlášť. V proběhlých sčítáních má pak stejná data jako sousední úsek, ale v prognóze jsou zde díky zpřesnění údaje o počtech vozidel odlišné (vyšší) od tohoto sousedního „totožného“ úseku (viz vysvětlení žadatele této zdánlivé nelogičnosti ve vyjádření ze dne 30. 8. 2021). Extravilánový úsek je sčítací úsek č. 4-1150 – od křižovatky s ulicí K Vodárně v České Lípě po bod, kdy ze silnice I/9 odbočuje třída T. G. Masaryka v Novém Boru. Intravilánový úsek v České Lípě je sčítací úsek č. 4-1143 – od MÚK se silnicí č. II/262 po křižovatku s Purkyňovou ulicí. Sečtené údaje jsou pro přehlednost v tabulce a grafu, kam jsou přidány i předpovídané intenzity (světlou barvou) pro tyto úseky z prognózy, a to pro roky 2019, 2030 a 2050 (všude bez realizace přeložky):

rok:	2000	2005	2010	2016	2019	2030	2050
úsek č. 4-1150	14 587	15 819	13 347	14 068	14 380	14 330	14 960
úsek č. 4-1143	14 896	15 819	14 425	12 491	13 070	13 930	14 690



Z grafu je patrné, že **objem dopravy na stávající komunikaci od r. 2005 do posledního měření v r. 2016 výrazně poklesl**. Zda se jedná o místní či tranzitní dopravu, není krajský úřad schopen z podkladů, které jsou ve spisu či jsou veřejně dostupné, spolehlivě zjistit. V podkladech od žadatele tento pokles nikde vysvětlen není, ani v nich není objasněno, na základě jakých skutečností se ve svých prognózách dostal k opětovnému jednoznačnému růstu.

Za pravděpodobnou příčinu **poklesu od r. 2005, na jehož úroveň se nemá intenzita dostat ani v r. 2050**, může krajský úřad považovat pokles právě tranzitní dopravy díky zprovoznění úseků dálnice D8 a silnice č. I/35 (dříve R35) až na hranice s Německem. Význam hraničních přechodů ve Šluknovském výběžku by tedy poklesl a s ním i tranzitní doprava na stávající komunikaci mezi Novým Borem a Českou Lípou. To je ale ze strany krajského úřadu max. kvalifikovaný odhad. Ani data ze sčítání dopravy ve Šluknovském výběžku neposkytují dle názoru krajského úřadu jednoznačnou odpověď. Na hraničním přechodu v Rumburku, tj. na vlastní silnici č. I/9, došlo opravdu v r. 2016 k poklesu intenzity dopravy až na výše uvedený 1,5 tisíce vozidel za den, což je oproti r. 2010 pokles cca o 1/3, oproti r. 2005 je ještě o trochu hlubší. Naproti tomu úsek silnice č. III/2666 ze Šluknova na státní hranici zaznamenal mezi lety 2005 a 2010 nárůst intenzit dopravy téměř o 3/4 a jen nezanedbatelný následný pokles v r. 2016. Počty z úseku silnice č. II/263 na hraniční přechod v Jiřínově tyto „zmatky“ jen korunují: pokles o 1/4 mezi r. 2005 a 2010 a v r. 2016 opětovný nárůst téměř na hodnotu r. 2005. Je zřejmé, že situace tranzitní dopravy do Německa v severních Čechách by zasloužila důkladnější analýzu, aby bylo možné prokázat význam jednotlivých dopravních tahů a komplexní příčinu poklesu dopravy mezi rokem 2005 a následujícími na silnici č. I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou. Zda se může jednat o pokles spoluzpříčiněný např. změnou metodiky či hospodářskou krizí spadající hlavně do let 2008 a 2009, do kterého vnáší další nejasnosti malý přeshraniční styk, si krajský úřad netroufá ani vzdáleně spekulovat. Žádná podobná analýza však nebyla žadatelem předložena ani není součástí prognózy z r. 2019, což ani nebyl její úkol. Ale prognóza mohla přinejmenším naznačit, proč vzala za základ svých výpočtů pouze sčítání dopravy z r. 2016 (str. 16 prognózy), a nikoli delší časovou řadu, a z čeho pramení její optimismus týkající se nárůstu dopravy na silnici č. I/9 od r. 2019 dále, když veřejně dostupná data ze sčítání dopravy zde žádné jednoznačné vzestupné trendy nevykazují.

Další snížení významu silnice č. I/9 lze očekávat jako důsledek zpoplatnění silnice č. I/38 v úseku mezi Mladou Boleslaví a Jestřebím pro kamiony od ledna 2020, jak uvádí ve svém vyjádření STUŽ, a krajský úřad tento argument považuje za relevantní.

Na pokles významu stávající silnice pro přeshraniční tranzitní dopravu ukazuje i porovnání sčítání intenzit dopravy z let 2010 a 2016 ve formě názorných pentlogramů, kde je v r. 2016 patrný procentuálně i absolutně mnohem větší nárůst dopravy na silnicích D8 a I/35 než na silnici č. I/9.

Též žadatel v žádosti uvádí, že stávající silnice „prochází přímo centry měst Česká Lípa a Nový Bor“. To se ani u jednoho města nezakládá na pravdě. Stávající silnice vlastní město Nový Bor zcela míjí, přes obytnou zástavbu prochází pouze místní částí Pihel, kde se povětšinou roztroušeně bezprostředně vedle komunikace (do 30 m) nachází 10 (rodinných) domů s číslem popisným. V případě nové přeložky by se tak stavěl obchvat obchvatu Nového Boru. Co se týká České Lípy, tam stávající silnice převádí tranzitní dopravu (částečně mimoúrovňově) průtahem s rychlostí omezenou na 70 km/hod východně od centra České Lípy. Tento průtah se s obytnou zástavbou dostává do přímého kontaktu až od střední odborné školy směrem na sever, kde se postupně bezprostředně vedle komunikace (do 30 m) nachází cca 20 rodinných domů či dvojdomků. Nejbližší panelové domy na sídlišťích na severu České Lípy jsou od komunikace vzdáleny min. 70 m. Z ostatních obcí, kterým se dle žadatele výrazně uleví, se u stávající silnice nachází sedm domů v katastru Chotovic zcela mimo souvislé zastavěné území obce, tj. de facto polosamoty, a dva domy na začátku Skalice u obchvatu Nového Boru. Tyto nemovitosti však budou i po vybudování přeložky nadále stát u velmi frekventované komunikace s intenzitami kolem 10 tisíc vozidel za den, doprava se zde významně nezklidní.

Naopak přeložkou budou zasaženy katastry i obytná zástavba dalších obcí, Horní Libchavy, Skalice u České Lípy a Okrouhlé, a místní část České Lípy Manušice. I v těchto sídlech se přeložka dostává do blízkosti zástavby – ve Svobodné Vsi (místní část Skalice) na 30 m či v Manušicích na 70 m. Na problematičnost např. hlukové zátěže nově ovlivněných sídel ukazuje i nutnost instalace protihlukových stěn na přeložku silnice o celkové min. délce více než $\frac{3}{4}$ km. U stávající silnice jsou protihlukové stěny jen u jednoho domu na katastru Chotovic a u dvou ve Skalici – o celkové délce cca 150 m.

Ad 2. Veřejný zájem na snížení nehodovosti, ohrožení zranitelných účastníků silničního provozu, tj. dle dikce ustanovení § 56 odst. 2 písm. c) zákona „*Výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů lze povolit v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti.*“

V průběhu správního řízení žadatel neprokázal, že by výstavba přeložky silnice č. I/9 byla významným přínosem ke snížení nehodovosti, a tedy zásadním veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti. Jak vyplývá z textu níže, z hlediska dopravních nehod se závažnými následky na zdraví a životě se jedná v extra- i intravilánovém úseku o silnici I. třídy, která je nadprůměrně bezpečná. Co se týče zranitelných účastníků silničního provozu, nebylo prokázáno, že jejich bezpečnost v intravilánovém úseku na severu České Lípy nelze řešit jinými technickými prostředky. I jinde v České Lípě je překonávání předmětné komunikace řešeno mimoúrovňově.

V doplnění žádosti ze dne 19. 3. 2021 žadatel deklaruje: „*Nová komunikace zajistí především bezpečnější, rychlejší a komfortnější spojení obcí...*“

Předpokládanému zvýšení bezpečnosti oponuje STUŽ: „*Navíc je střídavý trojpruh z hlediska dopravní bezpečnosti velmi riskantní způsob uspořádání komunikace, klade mimořádné nároky na pozornost řidiče – zvýšené nebezpečí přejetí do protisměru. A dle policejních statistik právě nepozornost a nevěnování se řízení jsou jednou z nejčastějších příčin těch nejtragičtějších dopravních nehod. Přitom žadatel zvýšení dopravní bezpečnosti a snížení nehodovosti používá jako jeden z klíčových argumentů ve prospěch stavby přeložky! Další z nejčastějších příčin tragických nehod je překračování povolené rychlosti. K tomu bude nová komunikace přímo svádět, protože na ni má přejít pouhá třetina provozu na současné silnici I/9 (tranzit), zatímco většina, dvě třetiny, zůstane na komunikaci současné.*“

Dva zcela protichůdné názory, bohužel bez jakýchkoli skutečných nebo dokonce měřitelných podkladů předložených v rámci správního řízení. Rozhodnout, který názor je blíže pravdě, je téměř nemožné. Krajský úřad nemohl k tomuto rozhodování využít podklady obsažené ve spisu, neboť účastníci řízení žádné takové nedodali. Snažil se tedy si sám udělat obrázek o tom, **jestli jsou obchvaty měst (velikostí srovnatelných s Novým Borem a Českou Lípou) bezpečnější z hlediska počtu nehod s vážnými a fatálními důsledky pro lidské zdraví a život než stávající silnice č. I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou.** Následující tabulka je sestavená na základě dat ze sčítání dopravy provedeného žadatelem v r. 2016 s použitím policejních dat o dopravních nehodách (<https://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx>) v období 3/2016–3/2021, které ve svých podkladech používá pro argumentaci žadatel. Pro tabulku využité úseky těchto obchvatů mají cca od 4 do 7 km, tzn., jsou vždy kratší, než extravilánová část stávající silnice č. I/9 od MÚK Okrouhlá po začátek České Lípy (cca 7,6 km). Pro představu je tabulce uvedena intenzita dopravy na daném obchvatu, aby bylo zřejmé, že se nejedná (kromě Nymburka) o silnice s dramaticky jinou intenzitou dopravy, než je na silnici č. I/9.

Samozřejmě, že řádná statistická analýza s mnoha vstupy a faktory by dokázala bezpečnost a nebezpečnost jednotlivých úseků přesně kvantifikovat a popsat řadu příčin a jejich podíl na tom, proč je situace právě taková, jakou je možné vidět v tabulce, a také by dokázala závěry řádně zobecnit. Takový cíl si samozřejmě krajský úřad nemůže dát a důkladná analýza situace je daleko nad rámec jeho správní úvahy. Ale i tak na základě údajů v tabulce **nelze jednoznačně říct, že již realizované obchvaty těchto měst by byly z hlediska potenciálního vážného ohrožení životů a zdraví bezpečnější než současný provoz na stávající silnici.**

Tabulka nemá ukázat, že je třeba zastavit stavbu obchvatů, protože jsou smrtícími zbraněmi. Obecně jejich význam pro dopravu a život v obchvacovaném sídle zpochybnit nelze. Ale má ukázat, že pro potřebnost této konkrétní posuzované stavby (která navíc není obchvatem jednoho města, ale řeší problémy tohoto města přeložkou silnice přes katastry dalších třech obcí) **je třeba použít jiné, relevantní, argumenty, než je zvýšení bezpečnosti oproti stávající silnici, protože je zřejmé, že samotná výstavba obchvatu (resp. přeložky) vyšší bezpečnost přinést nemusí.**

	zaokrouhlená intenzita dopravy v r. 2016 (v tisících za den)	počet smrtných nehod	počet nehod s vážným zraněním
extravilánový úsek mezi Českou Lípou a Novým Borem	14	0	0
obchvat Nymburka	6	3	0
obchvat Kolína	11	4	4
obchvat Čáslavi	11	4	3
obchvat Slaného	13	2	3
obchvat Jičína	16	1	4

Na začátku správního řízení žadatel poukazyval na to, že na předmětném úseku dochází v dopravních špičkách k rychlostním excesům, a jejich následkem k závažným nehodám. Poté mu byla zaslána výzva k upřesnění tohoto veřejného zájmu s tím, že z veřejně dostupných dat nevyplývá (jak na to upozorňují ve svém prvním vyjádření i Děti Země), že by předmětný úsek silnice byl z hlediska výskytu závažných nehod s těžkým či smrtelným zraněním vybočujícím z průměru. V období 3/2016–3/2021 (jak je uvedeno výše) se zde žádná taková nehoda nestala. Nato žadatel pozměnil svůj postoj k tomuto veřejnému zájmu a ve svém vyjádření ze dne 16. 7. 2021 uvedl, že není možné posuzovat jen nehody s těžkým zraněním, nebo s následkem smrti. Pro ilustraci zaslal zobrazení

nehod na silnici č. I/9 za roky 2016–2021 mezi světelně řízenou křižovatkou a kruhovým objezdem na výjezdu z České Lípy, tj. v úseku s omezením rychlosti na 50 km/hod. Na úseku o délce 300 m bylo dle žadatele zaznamenáno 18 dopravních nehod, při kterých bylo (předpokládejme, že lehce, žádné těžké zranění v tomto období v daném úseku zjištěno) zraněno 6 osob (při 4 nehodách), jedním ze zraněných byl chodec na přechodu pro chodce. Toto vytržení intravilánového úseku z celého posuzovaného považuje krajský úřad za účelové. Protože se jasně nabízí otázka, zda nebylo dávno možné na tento intravilánový úsek silnice zranitelné účastníky provozu vůbec nepouštět a řešit jejich přesun mezi oběma stranami silnice mimoúrovňovým spojením tak, jak to dobře funguje na jih od tohoto úseku, kde se silnice podchází.

Z hlediska statistiky, pokud na komunikaci klesne dopravní intenzita cca o 1/3 (viz 3. odstavec na str. 14 tohoto rozhodnutí), můžeme zde za stejné období, jaké uvádí žadatel, tj. necelých šesti let, očekávat 12 nehod, z nichž při 3 nehodách budou zraněni 4 lidé. Nejtěžší zranění můžeme předpokládat u chodce. Lze spočítat, že za tu dobu dojde ke zranění 2/3 „statistického“ chodce. Zraněné chodce s předpokládanými nejtěžšími následky dopravní nehody však bylo možné již dávno eliminovat vybudováním lávek nebo podchodů na severu České Lípy. Pokud k řešení mimoúrovňového spojení pro chodce budoucnu nedojde, stejně tam podle statistik, kterými argumentuje žadatel, jednou za devět let ke zranění „statistického“, ale hlavně nejspíš skutečného, chodce dojde.

Krajský úřad se pokusil najít další data týkající se míry nehodovosti na stávající silnici mezi Novým Borem a Českou Lípou a na webu ÚAMK objevil Rizikovou mapu ČR 2014-2016 zpracovanou na základě dat o dopravních nehodách od Policie ČR a Celostátního sčítání dopravy prováděného žadatelem. Mapa je zpracována na základě metodiky EuroRAP (European Road Assessment Programme). Z hlediska rizikivosti jsou zde dálnice a silnice I. třídy rozděleny do 5 kategorií – od zelené (nízké riziko) přes žlutou, oranžovou, červenou až po černou (vysoké riziko). Zelené jsou v ČR jen některé dálnice a jednotky relativně krátkých úseků silnic I. třídy. Posuzovaný úsek patří do žluté, druhé nejméně rizikové kategorie. Srovnatelně je hodnocen např. úsek silnice č. I/35 z Bílého Kostela do Hrádku nad Nisou či dálnice D10 z Turnova na okraj Prahy. I v Libereckém kraji je nemálo oranžových, červených, a dokonce černých úseků silnic I. třídy.

Ve svém vyjádření ze dne 30. 8. 2021 žadatel uvádí vlastní statistiku porovnanou s daty ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ze které však vyplývá že extra- i intravilánový úsek silnice mezi Novým Borem a Českou Lípou je výrazně nadprůměrný v oblasti nehod pouze s hmotnou škodou. Ale taky je z dat uvedených žadatelem patrné, že v případě smrtelných nehod je výrazně podprůměrný (ve smyslu nižších počtů nehod s tragickými následky). Jistě, pak by bylo možné namítat, že výstavba přeložky je v zájmu prevence závažných škod na majetku. Ale je třeba si uvědomit, že tyto škody na majetku nepůsobí přírodní živly či zvěř nebo šelmy, tj. faktory, které lidé mohou ovlivnit max. nepřímo nebo spíš vůbec, ale přímo sami účastníci silničního provozu. A pak se nabízí otázka, jestli neexistuje jiné uspokojivé řešení této problematiky, jako je prevence dopravních nehod a vymahatelnost dodržování pravidel silničního provozu či odvedení části dopravy do sektoru hromadné dopravy či cyklodopravy.

Závěrem tohoto bodu by krajský úřad rád vyzdvihl dosavadní snahu žadatele zlepšit bezpečnost v extravilánovém úseku stávající komunikace, kdy byl v r. 2018 realizován projekt opravy silnice č. I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou za 55 mil. Kč zahrnující zvýšení poloměrů vybraných vypouklých výškových oblouků na tomto úseku silnice, a tedy její zpřehlednění, a tím pádem zvýšení její bezpečnosti.

Ad 3. Veřejný zájem na snížení intenzity dopravy na stávající silnici přinášející snížení hlukové a emisní zátěže a prašnosti je bezpochyby veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví.

Rozptylová ani hluková studie pro svou rozporuplnost a nedostatečnost pro krajský úřad nejsou nezpochybnitelným podkladem, který jednoznačně prokazuje vysoký veřejný zájem na ochraně veřejného zdraví, který bude realizací záměru naplněn tak, jak uvádí žadatel.

Dle vyjádření žadatele ze dne 14. 5. 2021 „*obchvatová komunikace odlehčí desetitisícům obyvatel v České Lípě od hluku, prašnosti a emisí.*“

Nejzávažnější rozpory a nedostatky studií: Rozptylová studie tvrdí, že znečištění v centru České Lípy vzroste (str. 80 a 81 rozptylové studie), i když bude v provozu plánovaná přeložka, a také v ní např. chybí porovnání v letech 2030 a 2050 bez realizace záměru. Hluková studie má měřící body jen u rodinných domů přímo u stávající silnice (str. 20 a 21 hlukové studie), kterých jsou celkem jen nižší desítky. Přeložka však ani pro obyvatele těchto RD splnění hygienických limitů (60/50 dB den/noc) nepřinese (str. 35 hlukové studie).

Podrobněji: Na podporu svých tvrzení předkládá žadatel rozptylovou a hlukovou studii, obě z r. 2019. V rozptylové studii vidí krajský úřad tyto nejasnosti, které nebyly objasněny a doplněny ani po výzvě žadateli ze strany krajského úřadu ze dne 5. 5. 2021: Rozptylová studie neřeší variantu v letech 2030 a 2050 bez realizace záměru, tj. chybí porovnání, jak záměr stávající komunikaci odlehčí. Velkým otazníkem a tvrzením, které jde proti obecné argumentaci žadatele, je fakt, že **rozptylová studie počítá s nárůstem všech sledovaných polutantů v centru České Lípy v letech 2030 i 2050 i přes realizaci přeložky a vymístění tranzitní dopravy.** Nikde nelze ve studii a doplněních žadatele dohledat, proč k tomuto neočekávanému jevu dojde. Tento protimluv je ještě zesílen faktem, že **stejná rozptylová studie naopak udává pokles všech sledovaných znečišťujících látek v centru Nového Boru v letech 2030 a 2050, i když (v rozporu s tvrzením v žádosti) by centrum tohoto města z hlediska škodlivin v ovzduší nemělo být přeložkou silnice nijak ovlivněno,** protože Novým Borem už ani teď žádná tranzitní doprava neprojíždí.

Krajský úřad během řízení vůči žadateli namítal, že nelze zjistit, jestli rozptylová a hluková studie počítají s nástupem elektromobility či podporou železniční dopravy v souladu se strategickými dokumenty, jako je např. Národní plán obnovy či Národní akční plán čisté mobility.

Žadatel se s touto námitkou vypořádal tak, že odkázal na metodiku MŽP z r. 1998, podle které je studie zpracována, a uvedl, že pokud není v posouzení použit vliv elektromobility, pak jsou její výsledky na straně bezpečnosti. To samozřejmě ano, pokud nám jde max. predikované hodnoty, ale ne v případě, kdy chceme kvalifikovaně posoudit, jak se míra znečištění sníží, když část dopravy přesuneme jinam.

Národní akční plán čisté mobility je strategickým dokumentem Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, který schvaluje vláda, a proto by dle názoru krajského úřadu jeho plány a predikce měly být v posouzeních zohledněny alespoň orientačně.

I když odhlédneme od alternativních pohonů a jejich vlivu na výsledek rozptylové studie, stále je zřejmé, že studie neprokázala snížení znečištění ovzduší v centru České Lípy po výstavbě přeložky. A hlavně žadatel ani ve vyjádření ze dne 30. 8. 2021 neobjasnil, proč v centru České Lípy znečištění vzroste a v centru Nového Boru klesne, když by to logicky mělo být naopak, resp. není jasné, co zapříčiní pokles znečištění v centru Nového Boru, když tam nová přeložka silnice intenzity dopravy nijak neovlivní.

Co se týká hlukové studie, tam žadatel uvádí, že metodika na její zpracování svou konstrukcí již zohledňuje podporu železniční dopravy a počítá s nástupem elektromobility. Ve vlastní hlukové studii je však na str. 9 uvedeno: „*Ve výpočtu nebyla použita obměna vozidlového parku, výsledky jsou tak*

na straně bezpečnosti výpočtu.“ Zde si dle názoru krajského úřadu žadatel a autor hlukové studie protirečí. Z hlukové studie je zejména patrné, že navrhuje na nové komunikaci 4 protihlukové stěny o celkové délce 1 km a vymezení 8 územních rezerv pro protihlukové stěny. Vzhledem k tomu, že na stávající silnici jsou dvě protihlukové stěny, které jsou ale řádově kratší, jeví se hluková zátěž způsobená provozem na stávající komunikaci, kterou je potřeba řešit, jako mnohem nižší než na nové silnici. Žadatel uvádí, že vybudování přeložky ulehčí od hluku desetitisícům obyvatel České Lípy. To však doložená hluková studie v žádném případě nedokazuje. Měřicí body jsou umístěny pouze na rodinných domech v těsném sousedství komunikace, kterých je v celém úseku cca 30. Rozhodně nejsou ani na nejbližších panelových domech na sídlišťích na severu České Lípy. Hluková studie např. také ukazuje, že zatímco se hluk u RD u stávající silnice např. na Ladě (sever České Lípy) po realizaci přeložky (v r. 2030) sníží o cca 2 dB (a stejně nebude hygienický limit splněn), u RD ve Skalici či Manušicích bude i s protihlukovou ochranou kvůli provozu na nové silnici hluk navýšen až o cca 20 dB.

Zde opět vyvstává otázka, která spíše patří do oddílu odůvodnění tohoto rozhodnutí věnovanému prokázání neexistence jiného uspokojivého řešení, proč nebyla v minulosti realizována protihluková opatření u nižších desítek RD podél stávající silnice, ale jen u tří. Přeložka silnice stejně pro obyvatele RD na Ladě splnění hygienických hlukových limitů nevyřeší.

Podobně na nedostatek podpůrných argumentů tvrzení, že „*Obchvatová komunikace odlehčí desetitisícům obyvatel v České Lípě od hluku, prašnosti a emisí.*“, upozorňují i další účastníci řízení. STUŽ: Znečištění se jen přenesou jinam, v České Lípě je do 50 m od silnice jen cca desítky RD v severní části města, srovnatelné množství domů bude i podle nové silnice. Též upozorňuje na místní údolní mlhy podél Šporcky způsobující zhoršené rozptylové podmínky. Stávající trasa údolními nevede. Dle STUŽ jsou hluk a emise překračovány jen v intravilánu České Lípy, tam je potřeba situaci řešit. Děti Země upozorňují na to, že rozptylová ani hluková studie neposuzují v r. 2040 Nulovou variantu + (tj. bez nové třípruhové komunikace s lokálními opatřeními, jako jsou individuální protihluková opatření nebo tichý asfalt, či výměnou vozového parku). Pozastavují se též nad nutností stavět rozsáhlé protihlukové stěny ve Skalici a Okrouhlé.

Ad 4. **Veřejný zájem na tom, aby byla silnice dostatečně kapacitní i v r. 2050 i dále** (v dalších letech už se s navyšováním automobilové dopravy dle prognózy nepočítá). Tento veřejný zájem vyhodnotil krajský úřad jako veřejný zájem na ochraně veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví. Za veřejný zájem krajský úřad považuje i fakt, že by z hlediska maximální kapacity byla dodržena platná státní technická norma (byť nejde o obecně platný předpis) ČSN 73 6101. Tato norma stanoví, že stávající komunikace kategorie S 11,5 je dostatečná pro 12–18 tisíc vozidel.

Nelze přisvědčit tomu, že by v otázce nedostatečné kapacity stávající komunikace žadatel prokázal naléhavost veřejného zájmu na tom, že je nutné postavit více než desetikilometrovou paralelní komunikaci se stávající silnicí, protože by ta současná nebyla dostatečně kapacitní. Mimo intravilán bude stávající silnice kapacitní i v r. 2050 (viz graf na str. 15 tohoto rozhodnutí) a podklady pro to, jaká je přijatelná intenzita dopravy v intravilánu, žadatel nedoložil.

Navíc ani sám žadatel nepřikládá tomuto veřejnému zájmu v porovnání s ostatními zásadní důležitost, když ve svém vyjádření ze dne 16. 7. 2021 uvádí, že „*kapacitní posouzení by mělo mít při tomto správním řízení jen informativní charakter.*“

Žadatel uvádí, že rozpětí 12–18 tisíc vozidel za den pro danou kategorii silnice S 11,5 platí dle ČSN 73 6101 pro volnou trasu, nikoli intravilán. K tomu krajský úřad uvádí, že mimo intravilán České Lípy se ani v r. 2050 předpokládané intenzity dopravy horní hranici výše uvedeného rozpětí ani nepřiblíží, mají zůstat pod střední hodnotou 15 tisíc vozidel za den.

Opět se i v tomto bodě dostáváme k tomu, že největší problém s intenzitou dopravy je v intravilánu České Lípy. Ale žadatel v žádosti nikde neuvádí, jaká je přijatelná intenzita dopravy pro intravilánovou část posuzované komunikace. Není jasné, zda to opravdu předpokládaných 10 tisíc vozidel, které tudy mají denně jezdit, pokud bude přeložka silnice I/9 zprovozněna, či 15 tisíc, kterých tam má jezdit v případě nulového scénáře (podrobněji viz tabulka a graf na str. 14 a 15 tohoto rozhodnutí). K tomuto krajský úřad uvádí, že v prognóze se objevuje číslo téměř 18 tisíc v r. 2050, který se vztahuje na velmi krátký intravilánový úsek silnice I/9 v České Lípě kolem kruhového objezdu na severu České Lípy, který je zatížen velkým podílem místní dopravy do a z obchodního centra. Navíc nebyl v r. 2016 fyzicky sčítán, jen se pro něj přebrala hodnota pro úsek v extravilánu, takže lze prognózu se stávajícím stavem jen těžko srovnat.

Odpověď na výše nastíněné otázky nelze z podkladů poskytnutých žadatelem ani z veřejně dostupných zdrojů spolehlivě zjistit.

Ad 5. Žadatel uvádí, že důvod k výstavbě nové silnice je zajištění bezpečnějšího, rychlejšího a komfortnějšího spojení.

Otázka vyšší bezpečnosti je podrobně rozebrána v bodu 2) této části odůvodnění – na str. 16–18.

Jak vysokou mírou veřejného zájmu je kratší doba a vyšší komfort spojení mezi oběma městy, zda se vůbec o veřejný zájem jedná, žadatel v žádosti, jejích doplňcích a dalších vyjádřeních, nedoložil. Dokonce v doložené prognóze je o zdrženích způsobených predikovaným nárůstem dopravy do r. 2050 uvedeno toto: „V nulových scénářích se křivky vozokilometrů a vozohodin v čase rozevírají jen mírně a značí tak, že **na síti dochází pouze k mírným zdržením vlivem narůstajícího zatížení. Tempo růstu obou ukazatelů dopravního výkonu se s časem snižuje především vlivem snižujícího se tempa růstu intenzity osobních vozidel, které v posledních pěti letech prognózy již stagnuje.**“

Je tedy možné konstatovat, že ani v tomto bodě žadatel důkazní břemeno, jež je výlučně jeho (viz výše uvedený rozsudek NSS č.j. 6 As 73/2015 – 40), neunesl.

Ad 6. Veřejný zájem je vyjádřen faktem, že záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací, v územních plánech je veden jako veřejně prospěšná stavba.

Nelze přisvědčit tomu, že by skutečnost, že je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací na všech úrovních bez posouzení dalších skutečností (konkrétní záměr, jeho dopady na lokální podmínky území a potřeby obyvatelstva atd.) dokládala, že je stavba ve veřejném zájmu převažujícím nad zájmy ochrany přírody.

Zde lze odkázat na judikaturu NSS v dané záležitosti. Citace postoje NSS z jeho rozsudku ze dne 12. 5. 2020 č. j. 8 As 63/2018-112: „...soulad záměru s platným územním plánem je pouze jedním z předpokladů jeho budoucí realizace, ale nelze z něj dovodit veřejný zájem, který se posuzuje až s ohledem na konkrétní záměr, jeho dopady na lokální podmínky území a potřeby obyvatelstva, přičemž tento veřejný zájem musí převažovat nad zájmy ochrany přírody. Územně plánovací dokumentace může předpokládat umístění určitých typů staveb v uvažovaném území, avšak před zahájením územního řízení není známo, zda konkrétní realizaci dojde k dotčení chráněných zájmů a případně v jaké míře. Územní plánování řeší využití území a zásady jeho uspořádání, jeho cílem je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Soulad záměru s územně plánovací dokumentací je nutný, neboť pokud záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací, stavební úřad v územním řízení žádost o vydání územního rozhodnutí zamítne [viz § 90 odst. 1 písm. a) a § 92 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu]. **Z územně plánovací dokumentace však dopředu nelze dovozovat veřejný zájem ve smyslu § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, neboť neobsahuje povědomí o vlivech konkrétních projektů na zákonem**

chráněné zájmy. Opačný výklad by vedl k absurdním závěrům, neboť pokud by k vyvození veřejného zájmu stačil soulad záměru s plánovací dokumentací, byl by požadavek na jakékoliv posuzování veřejného zájmu zcela zbytečný.

Lze tedy dojít k závěru, že fakt, že je stavba v souladu s územně plánovací dokumentací, je zásadní zejména pro posuzování záměru stavebním úřadem, nikoliv pro posuzování záměru v rámci řízení dle ustanovení § 56 zákona.

Pod pojmem veřejně prospěšná stavba se v § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona rozumí stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci. Praktickým důvodem, proč se veřejně prospěšné stavby v územně plánovací dokumentaci vymezují, je možnost odejmutí nebo omezení vlastnických práv k pozemkům a stavbám, které jsou potřebné pro uskutečnění veřejně prospěšné stavby. Stavba silnice I. třídy pak bude dle definice § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona veřejně prospěšnou stavbou vždy bez ohledu na její aktuální potřebnost a dopady v území s ohledem na jiné veřejné zájmy.

To, že je stavba veřejně prospěšnou stavbou (jako ostatně každá silnice), spolu se skutečností, že je v souladu s územně plánovací dokumentací či jinými strategickými dokumenty, které neřeší konkrétní podobu záměru, naléhavost na jeho realizaci a jeho dopady na zájmy chráněné zákonem v území lze dle názoru krajského úřadu považovat za základní minimální míru veřejného zájmu, který by mohl být považován ze převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem na ochraně biotopů a přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů pouze v případě, kdyby dotčení těchto zájmů chráněných zákonem bylo zcela okrajové, či spíše žádné. Což však rozhodně není případ tohoto správního řízení.

Ad 7. Ani **veřejný zájem prezentovaný „celospolečenskou objednávkou“** a případné důvody této celospolečenské objednávky žadatel v podkladech, které poskytl krajskému úřadu, nijak relevantně neobjasnil.

Jako příklad „celospolečenské objednávky“ na úrovni kraje a republiky uvedl žadatel soulad záměru s Politikou územního rozvoje ČR a Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje – vypořádání územně plánovací dokumentace jako celku je uvedeno výše v bodě 6) na str. 21 tohoto rozhodnutí.

Dále uvedl, že záměr je uveden v SeStře II a příloze liniového zákona.

V SeStře II je uvedeno, že stavba S043 (přeložka silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor) je jedním z opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic a v příloze liniového zákona je záměr uveden jako silnice I/9. A to je vše. Ani v jednom tomto dokumentu není nic o konkrétní potřebnosti záměru, jeho umístění či podobě. S tím je v souladu i vyjádření Děti Země ze dne 1. 10. 2021: „*Tvrzení ŘSD ČR, že záměr je vyjmenovaný v koncepci SeStra II je zavádějící, neboť při schvalování této koncepce MD (Ministerstvo dopravy ČR) opakovaně a jednoznačně uvedlo (např. pan Sosna z MD), že seznam dopravních staveb je jen ilustrativní, takže tyto stavby nemají s koncepcí nic věcně společného, jelikož se schvaluje koncepce, ne konkrétní záměr. Je proto úplně jedno, zda nějaký dopravní záměr je či není v koncepci SeStra II, neboť důležité jsou cíle a prostředky této koncepce, nikoli nějaké, v tu dobu vyjmenované, stavby.*“

V obou dokumentech je tedy předmětná silnice a případná opatření na ní uvedena ještě mnohem vágněji než v té nejobecnější územně plánovací dokumentaci, Politice územního rozvoje ČR. Proto lze dle názoru krajského úřadu **pro vypořádání těchto argumentů žadatele s rezervou využít vypořádání souladu záměru s územně plánovací dokumentací, jedná se nakonec v případě SeStry II a liniového zákona o strategický dokument, resp. zákon, na ještě obecnější úrovni, než je územně plánovací dokumentace** – viz tedy výše na str. 21 a 22 tohoto rozhodnutí.

K programu zlepšování kvality ovzduší a žádosti krajské samosprávy o součinnost žadatele v jeho naplňování z února 2017 (dopis přiložen k vyjádření žadatele ze dne 14. 5. 2021) krajský úřad uvádí: Žádost Libereckého kraje se zjevně týká „zařazení stavby *Obchvatu Obory mezi časově prioritní akce*“, nikoli České Lípy. Daleko důležitější ale je, že **program zlepšování kvality ovzduší byl v r. 2020 aktualizován a původní opatření „AB2 – prioritní výstavba měst a obcí“ z něj bylo bez modifikace či náhrady zcela vyřazeno**. Bylo totiž střednědobým cílem do r. 2020.

Deklarací veřejného zájmu je dle žadatele fakt, že realizovatelnost stavby byla prokázána během zjišťovacího řízení. **Závěr zjišťovacího řízení však žádným způsobem míru veřejného zájmu, jeho konkrétní podobu, důvody a aktuálnost neurčuje**. Na povolení výjimky rozhodnutím, kterým se závěr zjišťovacího řízení vydává, nevzniká právní nárok.

Ve vyjádření ze dne 16. 7. 2021 žadatel uvádí, že celospolečenská potřeba realizace stavby je jednoznačně vyjádřena i na úrovni místní samosprávy. Pomineme-li územně plánovací dokumentaci, která je vypořádána v bodu 6) na str. 21 tohoto rozhodnutí, pak je na místě se ptát, **co konkrétního touto potřebou na úrovni místní samosprávy měl žadatel na mysli**.

Nedoložil žádné přímé aktuální vyjádření místní samosprávy.

Město Česká Lípa, přestože je zřejmé, že je stavba navrhována především v zájmu jeho obyvatel a jako účastník tohoto správního řízení bylo seznámeno s jeho průběhem, **se do řízení vůbec nevyjádřilo**. Účastníkem řízení je i **Město Nový Bor**, jehož místní část Pihel leží u stávající komunikace, to se též nevyjádřilo.

Do řízení se však vyjádřily Obce Horní Libchava a Skalice u České Lípy, jako účastníci řízení podle ustanovení § 27 odst. 3, resp. 2 správního řádu. Obě obce vyjádřily zřetelný nesouhlas se záměrem – Obec Horní Libchava: „...dojde k ohrožení nejen 44 druhů zvláště chráněných živočichů a bledulí jarních. Dále dojde k narušení krajinného rázu a dopadu na životní prostředí v nedaleké zástavbě nových domů...“ a Obec Skalice u České Lípy: „Stavbou přeložky by došlo k velkému zásahu do krajinného rázu, k rozbití zemědělsky obhospodařovaných pozemků, ale i pozemků zajišťujících funkci lesa v k. ú. Skalice u České Lípy, a také i v neposlední řadě k obrovské zátěži životního prostředí dosud klidné obce... Obec Skalice u České Lípy nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor.“

Do správního řízení o povolení výjimky podle ustanovení § 56 zákona, které vede na území CHKO České středohoří, se prostřednictvím svých zastupitelů vyjádřila i další obec na trase plánované přeložky, Okrouhlá, s tím, že: „dosud nebyl proveden alternativní návrh silnice, který by byl šetrnější k životnímu prostředí, a nebyla dostatečně doložena potřeba pro tuto silnici. Současně nevidíme veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor.“ Existuje též dopis ze dne 26. 9. 2021 podepsaný starostou Okrouhlé, p. Jaroslavem Votýpkou, kde obec nesouhlasí s povolením výjimky podle ustanovení § 56 zákona v řízení vedeném AOPK. Do správního řízení vedeném krajským úřadem se Obec Okrouhlá nevyjádřila, nicméně její postoj je z výše uvedené citace jasný. Krajský úřad byl též informován o existenci petice, v níž lidé vyslovují nesouhlas s posuzovaným záměrem, a v době obdržení informace o petici pod ní bylo podepsáno cca 850 petentů. Krajský úřad zmiňuje tento fakt s ohledem na to, že níže uvedený rozsudek (viz 1. odstavec na str. 24 tohoto rozhodnutí) mu ukládá brát během posuzování veřejného zájmu tuto skutečnost v úvahu.

Shrnutí: Ze strany dotčených samospráv nevyšlo žádné kladné vyjádření, ale tři nesouhlasná, a to obcí, přes jejichž území má přeložka silnice č. I/9 vést, a též existuje petice proti záměru s podepsanými vyššími stovkami lidí.

Shrnutí celého kroku 1: posouzení existence důvodů veřejného zájmu

Jako každá silnice I. třídy, je i tato podle stavebního zákona veřejně prospěšnou stavbou. To však nezakládá žádnou aktuální naléhavost veřejného zájmu bez ohledu na jeho konkrétní podobu, jeho dopady na lokální podmínky území a potřeby obyvatelstva (viz rozsudky NSS výše). Jak uvedl krajský úřad na str. 21 a 22, **takovou míru veřejného zájmu považuje krajský úřad za velmi obecnou, nízkou a de facto minimální možnou. A tato naprosto základní míra veřejného zájmu je dále snížena negativním postojem dotčených samospráv, které je třeba brát při rozhodování v úvahu, stejně jako petici záměrem dotčených obyvatel.** Viz rozsudek NSS č. j. 10 As 2/2015 – 251: *„Pokud místní samospráva změní postoj k realizaci záměru, tj. např. vydá usnesení, v němž obnovení těžby odmítne, je takový dokument třeba při posuzování žádosti o výjimku dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny vzít v potaz. Obdobně je třeba zacházet také s peticemi záměrem dotčených obyvatel nebo také s projednávanými návrhy na změnu územního plánu, na které odkazuje osoba zúčastněná na řízení.“*

Tento veřejný zájem je navíc pro druhy chráněné právem Evropské unie (kterých je v řízení 36) v souladu s ustanovením § 56 odst. 2 zákona potřeba přesně definovat. To však bez konkrétních a aktuálních důvodů veřejného zájmu není možné.

Z hodnocení podkladů předložených především žadatelem (s ohledem na to, že důkazní břemeno na prokázání veřejného zájmu nese on), ale také ostatních účastníků řízení a veřejně dostupných zdrojů lze shrnout, že ani v jednom bodě veřejného zájmu, které se na základě podkladů žadatelem dodaných podařilo krajskému úřadu definovat, **nebyl bez důvodných pochybností shledán konkrétní veřejný zájem, jeho důvody, aktuálnost a naléhavost na realizaci stavby v podobě, která je krajskému úřadu předkládána k posouzení. Přispěly k tomu i rozporuplné, neúplné a ne zcela objektivní podklady předložené žadatelem. Tato skutečnost neumožňuje vydat žadateli povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů, která by byla v souladu s ustanovením § 56 odst. 1 a 2 zákona.**

V tomto bodě by mohlo odůvodnění nepovolení výjimky skončit. Avšak v rámci dobré správy krajský úřad ohledně dalších podmínek týkajících se povolení výjimky pro posuzovaný záměr sděluje žadateli následující:

Krok 2: Převaha veřejného zájmu na zájmem ochrany přírody: Krajský úřad považuje za možné, že se v budoucnu podaří žadateli vydefinovat konkrétní veřejný zájem na stavbě v předložené podobě. Priority v dopravě, ekonomice i ochraně přírody a životního prostředí obecně se mění a měnit dále mohou. Je také docela možné, že veřejné zájmy na zbudování této komunikace nejsou ty velmi obecné či neprůkazné, které uvedl žadatel v tomto řízení. Může jím být to, co se z podkladů i historie vývoje silniční sítě v severních Čechách opatrně nabízí a co žadatel v žádosti přímo neuvedl, ale např. zcela jasně to v jednom ze svých vyjádření deklarovala STUŽ: *„Navrhovaná trasa I/9, tj. nový třípruh, má opodstatnění v podstatě jen v kombinaci s přeložkou silnice I/13 od Nového Boru na západ.“* Pak by samozřejmě celý tento komplexní záměr kombinace obou přeložek a reálnost jejich vedení v koridorech vymezených platnými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje či jejich alternativní vedení a podobu bylo nutné posoudit společně.

Veřejný zájem takového řešení, případně jiný nalezený veřejný zájem bude muset být nebývale vysoký, aktuální a naléhavý – vzhledem k tomu, že jen zhruba polovina současného záměru (tj. ta mimo CHKO) negativně zasáhne do biotopů a přirozeného vývoje 45 zvláště chráněných druhů. Pro ilustraci závažnosti dotčení zájmů chráněných zákonem je možné říct, že co do počtu dotčených druhů a zejména trvalosti stavby a jejich permanentních dopadů na zájmy chráněné zákonem, je to zásah, který nemá ve správní praxi krajského úřadu obdoby.

Krok 3: Neexistence jiného uspokojivého řešení: Vyřeší-li se první dvě podmínky, pro které je možné výjimku povolit, je potom nutné zabývat se u druhů chráněných podle práva Evropských společenství

důvody uvedenými v ustanovení § 56 odst. 2, tj. neexistencí jiného uspokojivého řešení a též vlivem povolované činnosti na příznivý stav těchto druhů.

V žádost je však uvedeno toto: „*Umístění záměru (celkové vedení silnice I/9) vychází z historického dopravního kontextu. Širší zájmové území (Nový Bor – Sosnová) bylo vymezeno předchozími studii, které prověřily průchodnost území. Výsledná trasa byla vybrána jako optimální řešení jak z technického, tak ekologického hlediska.*“ Tyto předchozí studie ani důvody výběru právě této konkrétní trasy však nebyly během správního řízení předloženy a to je pro posuzování neexistence jiného uspokojivého řešení zcela nedostatečné. Ani konstatování, že současná aktivní varianta je variantou A3 z prověřovaných tras v rámci projednávání stavby „Silnice I/9 Nový Bor – Česká Lípa“ v r. 1999, ke které vydalo MŽP souhlasné stanovisko. Proč není možné se odvolávat na neplatné stanovisko EIA, je vysvětleno na str. 4 tohoto rozhodnutí.

Dokazování neexistence jiného uspokojivého řešení doložených veřejných zájmů pak bude muset obsahovat nejen důkazy o výběru předkládaných variant vedení silnice, ale také např. řešení některých problémů jinými technickými prostředky. Např. během tohoto řízení bylo dle názoru krajského úřadu prokázáno, že největší problémy intenzity dopravy na stávající komunikaci působí v severním intravilánovém úseku České Lípy. Pokud by byl prokázán tento veřejný zájem, tj. zlepšení situace přímo v České Lípě, na realizaci přeložky silnice č. I/9 či obchvatu České Lípy, pak by prokazování neexistence jiného uspokojivého řešení muselo zahrnovat nejen různé alternativy přeložky silnice č. I/9 či obchvatu České Lípy, ale také nemožnost řešit problémy přímo v České Lípě např. realizací mimoúrovňového překonávání silnice č. I/9 pro chodce a cyklisty, výsadby stromů mezi silnicí a paneláky, instalací liniových či lokálních protihlukových opatření nebo nepochybně revolučního vedení tohoto relativně krátkého úseku silnice pod zemí.

Krok 4: U druhů chráněných podle práva Evropských společenství se na konci posuzuje skutečnost, že realizace záměru neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého druhu z hlediska jeho ochrany. Nepříznivé zásahy do biotopů a přirozeného vývoje dotčených druhů lze do jisté míry mírnit podobou navrhované stavby, což žadatel víceméně udělal: kapacitní mosty, přečišťování srážkových vod z komunikace, trvalé zábrany pro obojživelníky, opatření pro netopýry a pro ptáky apod. Stále ale zůstává nezodpovězena otázka, proč žadatel nenavrhl žádná kompenzační opatření pro modrásky (o likvidaci jejich lokalit na str. 8), i když krajský úřad na nutnost řešení této otázky (společně s nabídkou konkrétních ploch) upozorňoval již ve svém souhrnném stanovisku č.j. KULK 92990/2019 ze dne 8. 1. 2020 ke stavbě. Stejně tak v tomto stanovisku krajský úřad předkládal k úvaze vytvoření biotopů vhodných pro rozmnožování obojživelníků vzhledem k tomu, že záměr žadatele znamená trvalé ztížení migrace bohatých populací obojživelníků v území, aby bylo možné v jiných než stávajících vodních biotopech tyto populace posílit. Jestli budou i v budoucnu modrásci či kuňka obecná a čolek velký nadále hodnoceni na území ČR ve stavu nepříznivém, aniž by bylo u záměru zcela vyloučeno zhoršení stavu populace těchto druhů (kterému by šlo zabránit realizací odpovídajících kompenzačních opatření), nebude možné ho realizovat.

S ohledem na to, že kromě žadatele vyjádřili všichni účastníci řízení, kteří během něho poslali svá stanoviska a reakce na průběh řízení, nesouhlas s posuzovaným záměrem, nepovažuje krajský úřad za účelné vypořádávat jejich konkrétní námítky a důvody k nesouhlasu, protože jim de facto svým rozhodnutím vyhovuje. Řadu jejich připomínek krajský úřad použil k polemice se stanoviskem žadatele a též k nim sám zaujal stanovisko.

K požadavkům ostatních účastníků řízení na provedení posouzení EIA v celém rozsahu může krajský úřad jen stručně sdělit, že se jedná o otázku, kterou nelze v tomto řízení vyřešit.

Na základě výše uvedených skutečností správní orgán rozhodl, jak je ve výroku uvedeno.

Účastníci správního řízení dle § 27 správního řádu:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, Praha 4, IČO: 65993390
Město Česká Lípa, nám. T. G. Masaryka 1, Česká Lípa, IČO: 00260428
Město Nový Bor, nám. Míru 1, 473 01 Nový Bor, IČO: 00260771
Obec Horní Libchava, Horní Libchava 60, IČO: 00555444
Obec Okrouhlá, Okrouhlá 36, Nový Bor, IČO: 00673447
Český rybářský svaz, z. s., Severočeský územní svaz Ústí nad Labem, Střekovské nábřeží 51, Ústí nad Labem, IČO: 00434132
Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, Chomutov, IČO: 70889988
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 – Žižkov, IČO: 01312774

Poučení

Podle ustanovení § 81 odst. 1 správního řádu může účastník řízení proti tomuto rozhodnutí podat odvolání, a to do 15 dnů ode dne jeho doručení podle ustanovení § 83 odst. 1 správního řádu k Ministerstvu životního prostředí. Odvolání se podává u krajského úřadu v počtu 3 ks stejnopisu tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů odvolání, vyhotoví je na jeho náklady krajský úřad.

Odvolání musí obsahovat údaje o tom, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. Podané odvolání má v souladu s ustanovením § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek.

RNDr. Jitka Šádková
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Rozdělovník:

Obdrží do DS:

Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec
Město Česká Lípa, náměstí T. G. Masaryka 1, 470 36 Česká Lípa
Město Nový Bor, nám. Míru 1, 473 01 Nový Bor
Obec Horní Libchava, č.p. 60, 471 11 Horní Libchava
Obec Okrouhlá, Okrouhlá 36, 473 01 Nový Bor
Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 – Žižkov
JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát, Aranžerská 166, 190 14 Praha 9

Obdrží e-mailem se zaručeným elektronickým podpisem:

Děti Země – klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, Zábřovice, 602 00 Brno

Obdrží doporučeně:

Český rybářský svaz, z. s., SÚS Ústí nad Labem, Střekovské nábřeží 975/51, 400 03 Ústí nad Labem
Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, Střelnice 2286, Česká Lípa

Na vědomí:

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří,
Michalská 260/14, 412 01 Litoměřice
Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy – zde