

Hradec Králové dne 20. 11. 2024

Resslova 1229/2a

Č. j.: MZP/2024/230/1460

500 02 Hradec Králové

Sp. zn.: ZN/MZP/2024/230/174

ROZHODNUTÍ

Ministerstva životního prostředí o odvoláních **1. Společnosti pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka**, Střelnice 2286, 470 01 Česká Lípa, zastoupené JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., Aranžerská 166, 190 14, Praha 9, **2. obce Skalice u České Lípy**, Skalice u Č. Lípy 377, 471 17, **3. spolku Děti Země-Klub za udržitelnou dopravu**, Körnerova 219/2, 602 00, Brno, **4. Sdružení Svobodná Ves**, Skalice u České Lípy 257, 471 17, podaným proti rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství **č. j. KULK 48567/2024 ze dne 19. 6. 2024**, jímž byla povolena výjimka z ochranných podmínek celkem 45 zvláště chráněných druhů podle § 56 odst. 1 a 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), za účelem provedení stavby přeložky silnice „I/9 Nový Bor-Dolní Libchava“ dle projektové dokumentace vypracované Sdružením VALBEK-NOVÁK-BUNG v srpnu 2019.

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „ministerstvo“) podle § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zamítá podaná odvolání a rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje č. j. KULK 48567/2024 ze dne 19. 6. 2024 potvrzuje.

O d ů v o d n ě n í

Dne 3. 4. 2023 podal státní podnik Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, 140 00, Praha 4 (dále jen „žadatel“), v zastoupení společností Valbek spol. s r. o., se sídlem Vaňurova 505/17, 406 07, Liberec, žádost o povolení výjimky k zásahu do ochranných podmínek 44 zvláště chráněných druhů živočichů a 1 zvláště chráněného druhu rostliny, za účelem realizace stavby přeložky silnice „I/9 Nový Bor-Dolní Libchava“, situované na pozemcích v k. ú. Okrouhlá u Nového Boru, Arnultovice u Nového Boru, Skalice u České Lípy, Manušice, Horní Libchava a Dolní Libchava.

K žádosti byla předložena dokumentace pro územní rozhodnutí vypracovaná sdružením VALBEK-NOVÁK-BUNG v srpnu roku 2019 a další podklady: Dopravně-inženýrské posouzení, zhotovené v roce 2023 Ing. Bc. Karlem Kociánem, Ph.D. (ČVUT v Praze, Ústav soudního znalectví v dopravě, dále jen „Dopravně-inženýrské posouzení“) a Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované v roce 2021 RNDr. Ondřejem Bílkem (Geo Vision s. r. o., regionální pracoviště Plzeň, dále jen „Hodnocení podle § 67 zákona“).

Záměrem je stavba přeložky stávající silnice I/9 v úseku Nový Bor-Dolní Libchava o délce cca 10,16 km. Půjde o dopravní komunikaci I. třídy v kategorii komunikace S13,5/90, v uspořádání 2+1 se střídáním jízdních pruhů. 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). Součástí stavby je i výstavba křižovatek, přeložek a úpravy silnic III. třídy, místních a účelových komunikací, přístupových komunikací na pozemky,

výstavba mostních objektů, protihlukových stěn, přeložky inženýrských sítí, vegetační úpravy a demolice.

Žadatel specifikoval důvody a veřejný zájem na provedení záměru. Uvedl, že překládaný úsek prochází zastavěným územím města Česká Lípa (vč. obytných oblastí), zároveň jde o součást nadregionálně významné silnice I. třídy s vysokými intenzitami dopravy (nad 10 000 vozidel za den) a významným podílem tranzitní dopravy. Kapacita komunikace již není dostačující, provoz zde je nebezpečný, zatěžující pro účastníky provozu i obyvatele. Rozšiřování komunikace není s ohledem na zastavěné území vhodné ani možné řešení. Smysl záměru spočívá ve vymístění tranzitní dopravy a snížení dopravní zátěže v rámci městské a místní dopravy. Zároveň dojde ke snížení vlivu z dopravy na obyvatele města. Stávající úsek bude převeden na komunikaci nižší třídy, na což naváže provedení dalších opatření ke zklidnění dopravy. Stavba má nadregionální význam, je předpokládána územně plánovacími dokumenty z úrovně Politiky územního rozvoje ČR, a také národními koncepčními dokumenty v oblasti dopravy (je součástí systému již provozovaných, budovaných, schválených a plánovaných dopravních staveb).

Krajský úřad oznámil dne 11. 4. 2023 zahájení správního řízení v uvedené věci známým účastníkům. Účast v řízení oznámila obec Skalice u České Lípy a dále spolky Děti Země, Klub za udržitelnou dopravu, Körnerova 219/2, 602 00, Brno (dále jen „spolek Děti Země“), Sdružení Svobodná Ves, Skalice u České Lípy 257, 471 17 a Sdružení pro trvale udržitelný život, Českolipská pobočka, Střelnice 2286, 470 01 Česká Lípa (dále jen „STUŽ“).

Předmětem řízení je povolení výjimky ze zákazů stanovených v § 49 a § 50 pro zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (ve smyslu § 58 zákona a vyhlášky č. 395/1992 Sb.), k jejichž překročení dojde realizací stavby. Jmenovitě jde o výjimku ze zákazu poškozovat, ničit nebo rušit ve vývoji jedince zvláště chráněného druhu rostliny bledule jarní (*Leucojum vernum*), a výjimku ze zákazu rušit, chytat, zraňovat, usmrcovat jedince celkem 44 zvláště chráněných druhů živočichů, zasahovat do jejich přirozeného vývoje, přemísťovat jejich vývojová stádia a poškozovat nebo ničit jimi užívaná sídla: prskavec menší (*Brachinus expulso*), svižník polní (*Cicindela campestris*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*), modrásek očkovaný (*Phengaris teleius*), ohniváček černočárný (*Lycaena dispar*), skokan křehotavý (*Pelophylax ridibundus*), blatnice skvrnitá (*Pelobates fuscus*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), čolek velký (*Triturus cristatus*), kuňka obecná (*Bombina orientalis*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan štíhlý (*Rana dalmatina*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), ještěrka živorodá (*Zootoca vivipara*), chřástal polní (*Crex crex*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*), jeřáb popelavý (*Grus grus*), luňák červený (*Milvus milvus*), netopýr černý (*Barbastella barbastellus*), netopýr severní (*Eptesicus nilssonii*), netopýr Brandtův (*Myotis brandtii*), netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*), netopýr vousatý (*Myotis mystacinus*), netopýr velkouchý (*Myotis bechsteinii*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), netopýr hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*), netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*), netopýr parkový (*Pipistrellus nathusii*), vydra říční (*Lutra lutra*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), čáp bílý (*Ciconia ciconia*), krkavec velký (*Corvus corax*), moták pochop (*Circus aeruginosus*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) a ťuhýk obecný (*Lanius collurio*). Z toho 36 druhů podléhá zároveň ochraně podle práva Evropských společenství, konkrétně Směrnicí Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť,

volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků.

V řízení je rozhodováno o části stavby nacházející se mimo území chráněné krajinné oblasti České středohoří, kompetenci k povolení výjimky ke zbylé části stavby má Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky.

K záměru bylo provedeno v roce 2017 zjišťovací řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, s výsledkem, že záměr nebude posuzován v plném rozsahu podle tohoto zákona, neboť lze vyloučit významné vlivy záměru na životní prostředí.

Účastníci řízení zaslali v reakci na oznámení zahájení řízení k věci svá vyjádření.

Účastníci obec Skalice u České Lípy, obec Okrouhlá, Sdružení Svobodná Ves, spolek Děti Země a STUŽ vyslovili se záměrem nesouhlas, který opodstatnili především těmito důvody: problémy na stávající komunikaci nejsou významné, přeložkou nedojde k zásadnímu zlepšení situace. Podklady neprokazují význam záměru a veřejný zájem na jeho realizaci, neobsahují potřebná data a neumožňují ani provést příslušné správní úvahy (vážení veřejných zájmů). Přínosy záměru jsou v Dopravně-inženýrském posouzení nadhodnocovány tím, že jsou spojeny s přínosy souvisejících dopravních staveb, jejichž dopady na přírodu nebyly hodnoceny. Dopady samotné stavby na zájmy ochrany přírody jsou přitom značné (zvláště chráněné druhy, krajinný ráz, NATURA 2000, významné krajinné prvky, části ÚSES, migrační koridory). Koncepční a územně plánovací dokumenty nemají pro posouzení věci význam. Záměr přinese nové vlivy na obyvatele obcí, jejichž územím má přeložka procházet. Ty se záměrem dlouhodobě nesouhlasí, proti záměru byla zpracována petice. V předchozím řízení (vedeném v roce 2021) byl záměr zamítnut, a při novém projednání nedochází ke změně záměru ani okolností rozhodných pro jeho posouzení. Nebyly projednány jiné varianty záměru (v rámci procesu EIA), potřebnost záměru a vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví tak nebyly řádně prověřeny. Je tedy nutné vyloučit možné varianty v řízení o povolení výjimky (lze adaptovat stávající komunikaci, provést opatření na ochranu před hlukem a emisemi škodlivin, zlepšit místní dopravní politiku, případně namísto přeložky realizovat obchvat města Česká Lípa).

Město Česká Lípa naopak vyjádřilo souhlas s povolením výjimky a zdůvodnilo svůj postoj takto: obyvatelé města jsou trvale zatěžováni tranzitním provozem na stávající I/9, která prochází přímo jeho středem. Dochází k častým kolapsům dopravy, překračování hlukových limitů. Vysoké jsou emise škodlivin a nehodovost. Problematická je i místní přeprava mezi městy Nový Bor a Česká Lípa, s ohledem na vysoké intenzity dopravy v tomto úseku komunikace. Zamýšlená stavba je dlouhodobou součástí dopravní koncepce regionu.

Dne 14. 6. 2023 vyzval krajský úřad v reakci na výše uvedená nesouhlasná vyjádření účastníků žadatele k doplnění podkladů žádosti. Podklady byly ze strany žadatele celkem čtyřikrát doplněny (řízení bylo po dobu doplňování podkladů přerušeno). Žadatel doložil postupně tyto podklady: doplnění Dopravně-inženýrského posouzení ze dne 6. 10. 2023, druhé doplnění Dopravně-inženýrského posouzení ze dne 14. 3. 2024, Hodnocení zdravotních rizik (Ing. Růžičková, červenec 2023), Expertní vyjádření k vlivům záměru na zájmy chráněné podle zákona ze dne 4. 8. 2023, Stanovisko Policie ČR ze dne 18. 5. 2023, odborné vyjádření k úpravě PD záměru ze dne 26. 10. 2023 z hlediska vlivů na zájmy chráněné podle zákona, závazné prohlášení žadatele k záměru ze dne 19. 12. 2023, závazek Libereckého kraje ze dne 14. 12. 2023, závazek Libereckého kraje ze dne 13. 4. 2004, vyjádření žadatele k záměru ze dne 15. 3. 2024 a vyjádření projektanta stavby ze dne 21. 2. 2024. Účastníci se následně vyjadřovali

k doplněným podkladům, dne 18. 4. 2024 krajský úřad naposledy vyrozuměl účastníky o shromáždění podkladů a o možnosti se k nim před vydáním rozhodnutí vyjádřit.

Město Česká Lípa sdělilo, že v návaznosti na převedení stávajícího úseku komunikace I/9 do kategorie silnic nižší třídy, zde budou provedena opatření pro zklidnění a humanizaci dopravy, odpovídající dané kategorii komunikace. Ostatní účastníci (obec Skalice u České Lípy, STUŽ, spolek Děti Země, Sdružení Svobodná Ves) zopakovali nebo nově vyjádřili tyto námítky: stále nebyl doložen významný přínos záměru v poklesu intenzity dopravy a snížení nehodovosti v posuzovaném úseku, a tedy veřejný zájem na realizaci záměru, doplněné podklady nepřinášejí potřebná data a neumožňují posoudit význam samotné přeložky bez dalších dopravních staveb (tyto stavby byly zahrnuty do využitého dopravního modelu). Opomíjí se dopravní indukce. Existují jiná řešení sledovaného cíle, a to v první řadě provedení dopravně-technických opatření na stávající komunikaci, vyloučena nebyla další možná řešení. Vlivy záměru na obyvatele nebyly dostatečně vyhodnoceny, po realizaci přeložky nedojde ke zlepšení situace v oblasti vlivů z dopravy (emise, hluk), ale naopak ke zhoršení v některých oblastech. Ztrátu biotopů zvláště chráněných druhů nelze nahradit či adekvátně kompenzovat. Je třeba se řídit dřívějším posouzením věci a výjimku opět nepovolit.

Dne 19. 6. 2024 vydal krajský úřad rozhodnutí, jehož výroky I. (druhy chráněné právem Evropských společenství) a II. (ostatní druhy) povolil podle § 56 odst. 1 a 2 písm. c) zákona výjimku z výše jmenovaných zákazů stanovených pro výše jmenované zvláště chráněné druhy, za účelem provedení předloženého záměru. Ve výrokové části stanovil podmínky pro minimalizaci negativních dopadů záměru a specifikoval kontrolní činnost. Platnost výjimky byla omezena datem 31. 12. 2029. V odůvodnění provedl krajský úřad obsáhlé správní úvahy:

Význam zájmu na ochraně přírody spočívá dle rozhodnutí v přítomnosti populací výše uvedených zvláště chráněných druhů a jejich biotopů. Krajský úřad na podkladě Hodnocení dle § 67 zákona, dalších odborných podkladů a vlastních znalostí podrobně vyhodnotil vlivy výstavby a samotného provozu komunikace na populace jednotlivých druhů, přičemž usoudil, že negativní vlivy budou spočívat zejména v záboru biotopů, rušení jedinců, ovlivnění migračních tras, případně i ve zraňování či usmrcování jedinců některých druhů (hmyz, obojživelníci, plazi). Samostatné úvahy byly provedeny u druhů chráněných dle práva Evropských společenství za účelem ověření, že populace dotčených druhů budou zachovány ve stavu příznivém z hlediska ochrany. Významnější vlivy se týkají druhů v nepříznivém stavu z hlediska Hodnotící zprávy pro Evropskou komisi o druzích a přírodních stanovištích z roku 2019 (2 druhy motýlů, 4 druhy netopýrů, 7 druhů ptáků) - ztráta biotopů, hnízdišť a úkrytů; stále jde však o zásahy únosné, kdy evidovaný stav nebude v důsledku záměru zhoršen (stavební dokumentace zahrnuje opatření k minimalizaci vlivů navržená Hodnocením dle § 67 zákona, rozhodnutím byly dále stanoveny podmínky k ochraně dotčených populací).

Krajský úřad dále uvážil, že záměr naplňuje jiný veřejný zájem, konkrétně zájem na zajištění veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti, uvedený v § 56 odst. 2 písm. c) zákona. Byly doloženy vysoké intenzity dopravy na průtahu komunikace zastavěným územím města Česká Lípa (dotčeny jsou přímo obytné oblasti), velký podíl tvoří zbytná tranzitní doprava. Tím je zatěžován provoz ve městě i okolí, rovněž i obyvatelé bydlící podél komunikace. Přeložka v navrženém řešení ovlivní přepravní vztahy, odvede část dopravy a sníží dopravní zátěž ve městě a na okolních komunikacích nižších tříd, zvýší plynulost a sníží nehodovost provozu, umožní dále zklidnit městskou a místní dopravu (deklarované přínosy plynou z Dopravně-inženýrského posouzení). Zároveň dojde ke snížení stávající zátěže pro obyvatele bydlící podél řešeného úseku, především

pokud jde o hluk. To vše významně přispěje ke snížení rizik z provozu na dotčených komunikacích v oblasti veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví. Přeložka má nadregionální dopravní význam, je součástí koncepčních dokumentů v oblasti dopravy a dokumentů územního plánování, v nichž je koridor pro stavbu vymezen (tvoří ucelený dopravní systém společně s existujícími, budovanými, schválenými a plánovanými dopravními stavbami).

Zatímco přínosy jinému veřejnému zájmu zhodnotil krajský úřad jako významné, újmu veřejnému zájmu ochraně přírody posoudil sice jako nezanedbatelnou, s ohledem na počet dotčených druhů, avšak přijatelnou, pokud jde o významnost důsledků zásahů do ochranných podmínek jednotlivých skupin druhů: pouze v některých případech půjde o dopady významnějšího charakteru, avšak stále únosné. Zvláště chráněné druhy v území přetrvávají, nepředpokládá se zánik biotopů nebo migračních tras s důsledky na stav populací druhů, významné rušení, usmrcování, zraňování, které by vedlo k zániku populací. Krajský úřad s ohledem na uvedené okolnosti zhodnotil význam veřejného zájmu na realizaci záměru jako převažující nad zájmem ochrany přírody.

Krajský úřad dále dospěl k závěru, že nezná žádná jiná uspokojivá řešení, naplňující sledovaný veřejný zájem. Ponechání komunikace ve stávajícím stavu, její adaptace nebo opatření na ochranu obyvatel před vlivy z dopravy, neřeší tranzitní dopravu, nesníží dopravu ve městě a okolí a nepovedou k jejímu zklidnění (převodem do nižší třídy komunikací a realizací příslušných opatření). Efektivnímu rozšíření brání zastavěné území. Jiná řešení (obchvat, jiné trasy přeložky) by byla méně přínosná z hlediska sledovaného veřejného zájmu, nezohledňovala by schválené dopravní koncepce a územně plánovací dokumenty (navržená trasa respektuje realizované úseky I/9 a umožní návaznost dalších dopravních staveb s nadregionálními a celostátními přínosy, jako je přeložka I/13 Děčín-Manušice), naráží i na obtíže spočívající v nevhodnosti terénu a stávající zástavbě.

Krajský úřad zdůvodnil změnu v posouzení věci (oproti roku 2021, kdy výjimku pro totožný záměr nepovolil) tak, že žadatel doložil nové podklady prokazující veřejný zájem, dále došlo k vývoji v procesu výstavby a schvalování souvisejících dopravních staveb (kladné stanovisko EIA pro přeložku I/13 Děčín-Manušice, výstavba souvisejících úseků I/9). Samostatnou část rozhodnutí věnoval krajský úřad námitkám účastníků. Ve vztahu k těmto námitkám zejména uvedl: hodnocení vlivů záměru na obyvatele nebylo předmětem řízení, přičemž příslušné zjišťovací řízení EIA nekonstatovalo v tomto ohledu žádné významné vlivy. Postup při hodnocení záměru z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. nemá na posouzení věci ve vedeném řízení vliv. Záměr bude mít deklarovaný význam pro zlepšení dopravní situace v území, příslušné závěry plynou z Dopravně-inženýrského posouzení. Tento podklad je relevantní, byl zpracován znalcem v oboru s využitím standardizovaných a certifikovaných postupů. Nesouhlasné názory účastníků nebyly opřeny o jiné, více vypovídající podklady. Je v pořádku, že přínos stavby byl posuzován v kontextu stávající a očekávané dopravní situace v dotčeném území.

Proti rozhodnutí se postupně odvolali tito účastníci: dne 2. 7. 2024 STUŽ, dne 4. 7. 2024 obec Skalice u České Lípy, dne 9. 7. 2024 spolek Děti Země a dne 26. 7. 2024 Sdružení Svobodná Ves. Ministerstvo prostudovalo jednotlivé námitky účastníků a soustředilo je do následujících okruhů:

- 1. Žadatel neprokázal splnění zákonných podmínek pro povolení výjimky. Konkrétně nedoložil vysokou nehodovost, kritickou emisní situaci nebo překračování hlukových limitů na řešeném úseku silnice I/9 a tedy potřebnými údaji neprokázal význam stavby z hlediska naplnění příslušného veřejného zájmu. Dopravně-inženýrské posouzení a jeho doplnění bylo*

pro tento účel nerelevantní, neboť hodnotí současně vlivy mnoha dopravních staveb, jako je plánovaná přeložka I/13 Děčín-Manušice nebo další úseky I/9. V důsledku toho byl význam jiného veřejného zájmu přeceněn, zatímco význam zájmu na ochraně zvláště chráněných druhů podhodnocen. Ve skutečnosti je přínos záměru jinému veřejnému zájmu velice malý, zatímco záměr výrazně zasáhne do ochranných podmínek velkého množství zvláště chráněných druhů, a mnoha dalších stávajících přírodních i historických hodnot území.

2. *Nebyla vyloučena existence jiných možných řešení, v procesu EIA nebyly posouzeny alternativy záměru. Postačují úpravy komunikace ve stávající trase, opatření na ochranu obyvatel, změna dopravní politiky ve městě, případně provedení západního obchvatu města.*
3. *Do úvahy nebyly zahrnuty nepříznivé vlivy na obyvatele obcí, přes jejichž území bude nová komunikace procházet, tyto vlivy převyšují svým významem přínos stavby. Záměr nebyl, pokud jde o tyto vlivy, dosud dostatečně posouzen. Krajský úřad nesprávně vážil zájmy obcí z hlediska těchto vlivů a potažmo veřejných zájmů. Emisní a hluková zátěž se nově zvýší, bude třeba protihlukových opatření. Krajský úřad se nedostatečně vypořádal s námitkami účastníků v napadeném rozhodnutí v tomto směru (neuvážil petici z roku 2017) a zcela bezdůvodně se odchýlil se od svého dřívějšího posouzení téže věci.*
4. *Obsah rozhodnutí nespĺňuje požadavky § 56 odst. 6 ve spojení s § 5b odst. 3 zákona (uvedení množství jedinců dotčených druhů a způsobu provádění kontrol) a ve spojení s § 5b odst. 5 zákona (stanovení ohlašovací povinnosti); nedostatečné jsou podmínky rozhodnutí (ochrana zimujících netopýrů při kácení porostů, kompenzace biotopu modrásků atd.).*
5. *V řízení nebylo relevantní opírat význam stavby o vládní dopravní koncepce a územně plánovací dokumentaci (Zásady územního rozvoje Libereckého kraje), těmito dokumenty nelze prokazovat veřejný zájem, mohou se v čase měnit, neprošly procesem SEA. Obě přeložky (I/9 a I/13) měly být posuzovány společně, neboť na sobě závisí a tvoří ucelené dopravní řešení, jehož význam byl v předmětném řízení zohledněn. Rovněž další podklady řízení jsou nevyužitelné a rozporné.*

K odvoláním se na výzvu krajského úřadu vyjádřila obec Horní Libchava (dne 16. 7. 2024) a žadatel (ve dnech 19. 7. a 7. 8. 2024). Obec Horní Libchava uvedla, že se připojuje k argumentům uvedeným v odvolání obce Skalice u České Lípy. Žadatel sdělil, že prokázal pozitivní vliv stavby na dopravní zatížení území (který bude zvýšen v případě realizace přeložky I/13), přičemž odkázal na příslušné kapitoly Dopravně-inženýrského posouzení. Doložené podklady byly zpracovány odborně kvalifikovanými osobami, proto jejich závěry nejsou laické námitky účastníků způsobilé zpochybnit. Upozornil, že proces EIA proběhl v souladu s legislativními požadavky (souhlasné stanovisko k záměru s posouzením variant podle zákona č. 244/1992 Sb., negativní závěr zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.).

Krajský úřad postoupil odvolání ministerstvu společně se spisovým materiálem dne 14. 8. 2024. V postupujícím dopise sdělil, že podle jeho názoru jsou správné úvahy rozhodnutí dostatečné z hlediska posouzení podle příslušných ustanovení zákona. Jednotlivé okruhy odvolacích námitek odmítl krajský úřad pro jejich nedůvodnost. Ministerstvo nejprve ověřilo, že odvolání jsou včasná a přípustná. Následně přezkoumalo napadené rozhodnutí i související spisový materiál a přistoupilo k vydání rozhodnutí o odvolání. Vycházelo přitom zejména z dále uvedených předpokladů a ustanovení právních předpisů.

Podle § 49 odst. 1 zákona „Zvláště chráněné rostliny jsou chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Je též zakázáno je držet, pěstovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat nebo nabízet za účelem prodeje nebo výměny.“ Podle § 50 odst. 1 zákona „Zvláště chránění živočichové jsou chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop.“ Podle § 50 odst. 2 zákona „Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemísťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.“

Podle § 56 odst. 1 zákona „Výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje na žádost toho, kdo zamýšlí uskutečnit škodlivý zásah, orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany.“

Podle § 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 nebo z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru a důvodů s příznivými důsledky nesporného významu pro životní prostředí.“

Ministerstvo po přezkoumání rozhodnutí z hlediska jeho zákonnosti v celém rozsahu a věcné správnosti v rozsahu odvolacích námitek, shledalo, že rozhodnutí bylo vydáno v souladu s právními předpisy, má oporu v podkladech a je věcně správné. Správní orgán posoudil předložený záměr z hlediska příslušných kritérií specifikovaných v § 56 odst. 1 a 2 zákona, jak plyne z výše popsaných správních úvah odůvodnění, přitom řádně vyhodnotil podklady řízení a dostatečně se vypořádal s námitkami účastníků. Ministerstvo souhlasí, že záměr je z hlediska dotčeného chráněného zájmu přípustný a za předpokladu dodržení stanovených podmínek k minimalizaci vlivů zasáhne do podmínek ochrany zvláště chráněných druhů přijatelným způsobem.

Bylo prokázáno, že záměr naplňuje zájem na zajišťování veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví. Za stávajícího stavu jsou zastavěným územím města Česká Lípa po komunikaci I. třídy převáděny vysoké intenzity dopravy, zahrnující významný podíl dopravy necílové; do budoucna se přitom očekává další nárůst (kapitoly 4, 5 a přílohy Dopravně-inženýrského posouzení, doplnění ze dne 6. 10. 2023); tato situace způsobuje zátěž pro osoby účastnící se provozu na dotčených komunikacích v rámci uskutečňování místní i tranzitní přepravy a představuje bezpečnostní a zdravotní rizika pro tyto osoby. Tento stav není ani v souladu s požadavky dopravních koncepcí (viz dále), podle nichž je třeba zbytnou tranzitní dopravu z obcí a měst odklánět a dopravu zde zklidňovat. Zároveň byla identifikována zdravotní rizika pro obyvatele dotčených zastavěných částí města (Hodnocení zdravotních rizik). Podklady řízení (kapitoly 5-7 a přílohy Dopravně-inženýrského posouzení) bylo doloženo, že realizací záměru dojde k žádoucí změně přepravních vztahů a dopravních zatížení komunikací v ovlivněném území. Konkrétně dojde k převedení nemalého podílu dopravy mimo město a okolní komunikace nižších tříd, zvýšení plynulosti, snížení nehodovosti provozu. Snížení třídy komunikace

překládaného úseku umožní provést další opatření ke zklidnění městské a místní dopravy. Tyto přínosy s dopady na snížení rizik provozu v oblasti veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví se budou týkat všech účastníků provozu na dotčených komunikacích, tedy významné části veřejnosti. Dále dojde ke snížení zdravotních rizik z vlivů z dopravy, konkrétně hluku, pro obyvatele zastavěných částí města podél stávající I/9 (Hodnocení zdravotních rizik).

Záměr je veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury (ve smyslu stavebního práva), která je dlouhodobou součástí státní i regionální koncepce dopravy (např. Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, součást koridoru SD 19 společně s přeložkou I/13), plní příslušné cíle a požadavky strategických dokumentů v oblasti dopravy (mj. Dopravní politika ČR: opatření pro silniční infrastrukturu, str. 49, bod 1.3.4.35, požadavek na řešení vysokých intenzit dopravy na průtazích obcí výstavbou obchvatů), Strategie BESIP: str. 21, požadavek na zklidňování dopravy ve městech a obcích, Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050: str. 30, prioritní ve výstavbě obchvatů na hlavních trasách, tzn. homogenizace současných silnic I. třídy.). Koridor stavby byl s ohledem na uvedené zanesen do územně plánovacích dokumentů z úrovně Politiky územního rozvoje ČR. Stavba má nadregionální dopravní význam v rámci stávající, budované a plánované dopravní sítě.

Ministerstvo souhlasí, že výše popsany veřejný zájem záměru na zajišťování bezpečnosti provozu na dotčených komunikacích a eliminaci zdravotních rizik, projevující se směrem k významné části veřejnosti, plynoucí i z koncepčních dokumentů v oblasti dopravy a zvyšování návazností nadregionálních cílů v dopravě, převažuje v daném případě nad zájmem ochrany přírody a krajiny. Ten je představován sice vysokým počtem zvláště chráněných druhů; avšak snižován skutečností, že vlivy na jednotlivé skupiny druhů budou rozloženy podél liniové stavby, a pouze v několika případech půjde o zásahy významnějšího charakteru; ve všech případech jde o únosné zásahy do ochranných podmínek dotčených zvláště chráněných druhů (zvláště chráněné druhy v území přetrvávají, nepředpokládá se zánik biotopů nebo migračních tras s důsledky na stav populací druhů, významné rušení, usmrcování, zraňování, které by vedlo k zániku populací). Byly splněny i ostatní podmínky pro povolení výjimky, tzn. byla vyloučena jiná uspokojivá řešení (blíže viz vypořádání příslušné odvolací námítky), a bylo ověřeno, že populace dotčených druhů chráněných podle práva Evropských společenství budou zachovány ve stavu příznivém z hlediska ochrany.

Ministerstvo se k jednotlivým okruhům odvolacích námitek vyjadřuje následovně:

1. Žadatel neprokázal splnění zákonných podmínek pro povolení výjimky. Konkrétně nedoložil vysokou nehodovost, kritickou emisní situaci nebo překračování hlukových limitů na řešeném úseku silnice I/9 a tedy potřebnými údaji neprokázal význam stavby z hlediska naplnění příslušného veřejného zájmu. Dopravně-inženýrské posouzení a jeho doplnění bylo pro tento účel nerelevantní, neboť hodnotí současně vlivy mnoha dopravních staveb, jako je plánovaná přeložka I/13 Děčín-Manušice nebo další úseky I/9. V důsledku toho byl význam jiného veřejného zájmu přeceněn, zatímco význam zájmu na ochraně zvláště chráněných druhů podhodnocen. Ve skutečnosti je přínos záměru jinému veřejnému zájmu velice malý, zatímco záměr výrazně zasáhne do ochranných podmínek velkého množství zvláště chráněných druhů, a mnoha dalších stávajících přírodních i historických hodnot území.

Podle správních orgánů žadatel splnění podmínek pro povolení výjimky prokázal. Příslušné správní úvahy uvedl ve svém rozhodnutí již krajský úřad, a ministerstvo je zrekapitulovalo výše v tomto rozhodnutí (na str. 7 a 8).

Přínosy záměru z hlediska sledovaných zájmů byly doloženy údaji a závěry obsaženými v kapitolách 5 a násl. Dopravně-inženýrského posouzení, jeho přílohách a Hodnocení zdravotních rizik. Prospěch záměru v oblasti veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví, žádoucím usměrněním provozu na dotčených komunikacích s příslušnými dopady na jednotlivé ukazatele (dopravní výkony, zatížení, časy-plynulost, nehodovost, emise, hluk), se bude týkat všech účastníků provozu na dotčených komunikacích (což je nezanedbatelná část veřejnosti), a dále obyvatel města Česká Lípa podél stávajícího úseku I/9, jimž klesne zdravotní riziko z trvalého zatěžování hlukem. Další přínos záměru spočítá v tom, že záměr v rámci stávající, budované a plánované dopravní infrastruktury sleduje a umožňuje nadregionální cíle v dopravě (vedení tranzitní dopravy na státní hranice, vyvážení dopravy v rámci Libereckého a Ústeckého kraje).

Přínos záměru sledovanému veřejnému zájmu tedy není zanedbatelný, jak tvrdí odvolatelé, ale naopak významný. Předmětem správních úvah z hlediska veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny mohly být na druhou stranu pouze zvláště chráněné druhy a jejich biotopy, neboť řízení je vymezeno posouzením záměru ve vztahu právě k tomuto chráněnému zájmu. Závěry rozhodnutí ohledně hodnocení významu veřejného zájmu na ochraně přírody a ohledně převahy jiného veřejného zájmu nad tímto zájmem považuje ministerstvo za opodstatněné. Do úvahy nemohly být vzaty další přírodní nebo jiné hodnoty území (zvláště chráněná území, NATURA 2000, krajinný ráz, významné krajinné prvky apod.), jejich dotčení je předmětem samostatného posouzení v jiných správních řízeních.

Podklady žadatele a v nich obsažené údaje a závěry svědčí o opodstatněnosti záměru z hlediska sledovaného veřejného zájmu; nejedná se o veřejný zájem, u něhož by bylo třeba ve smyslu požadavků § 56 odst. 2 zákona cíleně prokazovat naléhavost. Existující dopravní zátěž (v podobě vysokých intenzit dopravy v prostředí zastavěného území města, které kombinují místní a necílovou dopravu), očekávané navýšení této zátěže, a související hluková zátěž obyvatel, jsou z podkladů zřejmé (zejm. příloh Dopravně-inženýrského posudku a Hodnocení zdravotních rizik). Tato situace není z hlediska uspořádání dopravy, bezpečnosti provozu a dopadů na veřejné zdraví uspokojivá. Pro povolení výjimky k záměru nebylo podle ministerstva třeba prokazovat stávající kritickou situaci v oblasti bezpečnosti provozu a dopadů na veřejné zdraví, např. prostřednictvím údajů o nehodovosti nebo překračování limitů stanovených na ochranu zdraví. Z hlediska sledovaných veřejných zájmů bylo plně opodstatněné řešit stávající neuspokojivou situaci, a to prostřednictvím předloženého záměru, který tyto zájmy prokazatelně naplňuje.

Podle názoru ministerstva není opodstatněný ani názor odvolatelů, že dopravně-inženýrské posouzení hodnotí společně přínosy mnoha dopravních staveb. Z popisu variant (např. str. 19 nebo kapitola 5) je zřejmé, že rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou v modelované situaci v roce 2038 představuje pouze zprovoznění přeložky I/9, v roce 2050 pak zprovoznění této stavby společně se stavbou přeložky I/13 Děčín-Manušice; uplatnění vlivu jiných dopravních staveb na výsledky hodnocení vyloučil sám autor posudku v jeho druhém doplnění ze dne 14. 3. 2024. Vyjádření znalce považuje ministerstvo za směrodatné, pokud jde o posouzení příslušné námitky účastníků (existence staveb se předpokládá v daném modelovaném roce v obou srovnávaných variantách). Jde navíc z velké části o stavby ležící mimo ovlivněné území. Ministerstvo obdobně jako krajský úřad pokládá za logické, že Dopravně-inženýrské posouzení předpokládá existenci nejen již provozovaných, ale i budovaných, povolených nebo plánovaných dopravních staveb (např. jde o budované úseky I/9, které má přeložka propojit:

Nový Bor-Svor, mimoúrovňová křižovatka Okrouhlá, I/9 Dubice-Dolní Libchava). Pro rok 2038 je v každém případě hodnocen pouze význam přeložky I/9, pro rok 2050 význam přeložky I/9 společně s přeložkou I/13. Dopravně-inženýrské posouzení sice váže zprovoznění řešené stavby na zprovoznění úseku I/9 Dubice-Dolní Libchava (na který se má řešená stavba napojit z jihu) a považuje tak tento úsek v podstatě za součást záměru; to ovšem ministerstvo nemá za vadu posouzení s vlivem na využitelnost jeho závěrů, neboť význam tohoto krátkého úseku (bez napojení přeložky I/9 Nový Bor-Dolní Libchava) je zanedbatelný pro řešení tranzitní dopravy v rámci překládaného úseku.

2. *Nebyla vyloučena existence jiných možných řešení, v procesu EIA nebyly posouzeny alternativy záměru. Postačují úpravy komunikace ve stávající trase, opatření na ochranu obyvatel, změna dopravní politiky ve městě, případně provedení západního obchvatu města.*

Správní úvahy rozhodnutí ohledně vyloučení jiných uspokojivých řešení považuje ministerstvo za dostatečné z hlediska požadavků zákona. Krajský úřad nemohl cílit své úvahy na vyloučení všech teoreticky možných variant záměru, jak to navrhli odvolatelé, nicméně provedl takové přezkoumatelné úvahy, jimiž rámcově vyloučil jiná uvažovaná řešení jako neuspokojivá. Je přitom nutné zdůraznit, že nebyly navrženy a nejsou známy konkrétní alternativní trasy záměru, jejichž uskutečnitelnost byla prokázána. Orgán ochrany přírody nebyl oprávněn pro účely řízení o povolení výjimky navrhopvat konkrétní dopravní trasy a posuzovat, zda jde o realizovatelné alternativy záměru. Podrobné hodnocení variant záměru na úrovni procesu EIA nebylo smyslem vedeného řízení a skutečnost, že záměr nebyl v celém procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. posuzován, neklade na žadatele a správní orgány vyšší nároky, pokud jde o prokázání splnění příslušné zákonné podmínky.

Ministerstvo tedy rekapituluje, že zkapacitnění stávající komunikace je teoreticky možné, avšak šlo by o komplikované řešení (s ohledem na přítomnost zastavěného území a stávající vysoký provoz), nedostatečně efektivní z hlediska sledovaného veřejného zájmu: nedošlo by ke snížení dopravních intenzit ve městě a zklidnění městské a místní dopravy. Opatření na ochranu obyvatel by řešila pouze zátěž obyvatel vlivy z dopravy. Jiné trasy přeložky nebo obchvat města nepředstavují v území navržená řešení, odpovídající koncepčním dokumentům v oblasti dopravy a územně plánovací dokumentaci; hlediska veřejných zájmů by se tak jednalo o řešení neuspokojivá a méně přínosná (např. z důvodu nereflexování nadregionálních cílů v dopravě, nižšího dopadu na zklidnění místní dopravy, pokud jde o obchvat). U jiných tras také nelze z hlediska dopadu na zájmy ochrany přírody tvrdit, že budou méně zatěžující.

3. *Do úvahy nebyly zahrnuty nepříznivé vlivy na obyvatele obcí, přes jejichž území bude nová komunikace procházet, tyto vlivy převyšují svým významem přínos stavby. Záměr nebyl, pokud jde o tyto vlivy, dosud dostatečně posouzen. Krajský úřad nesprávně vážil zájmy obcí z hlediska těchto vlivů a potažmo veřejných zájmů. Emisní a hluková zátěž se nově zvýší, bude třeba protihlukových opatření. Krajský úřad se nedostatečně vypořádal s námitkami účastníků v napadeném rozhodnutí v tomto směru (neuvážil petici z roku 2017) a zcela bezdůvodně se odchýlil se od svého dřívějšího posouzení téže věci.*

Je třeba vycházet z výsledků zjišťovacího řízení, v němž byla stavba posouzena jako záměr bez významných vlivů na životní prostředí (což se týká i vlivů na obyvatele dotčených obcí). Jelikož řízení o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů nenahrazuje proces EIA, nemohly správní orgány v tomto řízení posuzovat, hodnotit a porovnávat mezi sebou význam jednotlivých vlivů záměru na dotčené obyvatele, to ani nebylo

z hlediska vyžadovaných správních úvah (porovnání významu dotčených veřejných zájmů) nezbytné. Je nepochybné, že v území, kudy povede nová přeložka, vzniknou nové vlivy, zejm. v podobě nové emisní a hlukové zátěže. Ve vedeném řízení bylo nicméně prokázáno, že pokud jde o zdravotní rizika související s těmito vlivy z dopravy, situace celkově ovlivněného území bude po realizaci stavby příznivější (poklesnou zdravotní rizika z hluku pro obyvatele dotčené provozem na stávajícím úseku I/9, zatímco nevzniknou zvýšená zdravotní rizika pro jiné obyvatele, viz závěry Hodnocení zdravotních rizik). Pokud jde o tyto vlivy, dochází totiž v rámci nového rozložení dopravních zátěží k jejich částečnému přesunu dále od zastavěných území a obytných oblastí. Pokud jde o hodnocení veřejných zájmů, s odkazem na již výše uvedené správní úvahy je zřejmé, že význam jiného veřejného zájmu je mnohem širší a nevztahuje se pouze k obyvatelům města Česká Lípa, ale ke všem účastníkům provozu na dotčených komunikacích. Ačkoliv je jedním z hodnocených zájmů zájem na ochraně veřejného zdraví, i tento samotný zájem se týká širšího okruhu problémů, než jsou jen emise nebo hluk z dopravy (např. stres v dopravní zátěži atd.). Vlivy záměru na obyvatele nebo zájmy jednotlivých dotčených obcí sice mohly mít z hlediska hodnocení významu jiného veřejného zájmu určitý, nikoliv však podstatný či dokonce rozhodující význam. Z uvedených důvodů nebylo ani relevantní zohlednit v řízení petici části obyvatel proti záměru, která byla vyhotovena z důvodu obavy části obyvatel z vlivů záměru na jejich životní prostředí. Pokud jde o požadavky odvolatelů na další posuzování záměru (v procesu EIA) nemohou být nijak zohledněny v rámci vedeného řízení.

Krajský úřad v rozhodnutí zdůvodnil změnu v posouzení věci oproti roku 2021 (doložení nových podkladů, prokazujících veřejný zájem na realizaci záměru, vývoj v postupu realizace a schvalování souvisejících dopravních staveb, např. souhlasné stanovisko EIA k záměru přeložky I/13 Děčín-Manušice). Ministerstvo souhlasí, že pokud při prvním posouzení věci nedošlo k povolení výjimky z důvodu neprokázání veřejného zájmu ze strany žadatele (na němž leželo důkazní břemeno), pak výše uvedené skutečnosti, zejména, že žadatel opatřil nové podklady a jejich prostřednictvím prokázal převahu jiného veřejného zájmu, opodstatnily nové projednání a odlišné posouzení věci.

4. *Obsah rozhodnutí nesplňuje požadavky § 56 odst. 6 ve spojení s § 5b odst. 3 zákona (uvedení množství jedinců dotčených druhů a způsobu provádění kontrol) a ve spojení s § 5b odst. 5 zákona (stanovení ohlašovací povinnosti); nedostatečné jsou podmínky rozhodnutí (ochrana zimujících netopýřů při kácení porostů, kompenzace biotopu modrásků atd.).*

Požadavky 56 odst. 6 zákona (který stanoví, že pro obsah rozhodnutí o povolení výjimky platí obdobně požadavky § 5b odst. 3) byly podle ministerstva splněny. Pokud jde o určení množství jedinců chráněných druhů, jichž se má výjimka týkat, nebylo nutné v rozhodnutí uvádět konkrétní a přesné počty jedinců. Rozhodnutí se v příslušných kapitolách, týkajících se hodnocení zájmu na ochraně přírody, podrobně věnuje popisu vlivů na dotčené populace druhů, v nichž specifikuje význam očekávaných vlivů ve vztahu k zasaženým populacím, a uvádí i odhady počtu ovlivněných jedinců. S ohledem na skutečnost, že jde o predikovaný stav, a uvedený požadavek platí pro obsah rozhodnutí o povolení výjimky pouze „obdobně“, požadavek lze považovat za splněný. Podstatné je, že rozhodnutí poskytuje představu o velikosti zasažených populací jednotlivých druhů. Rovněž požadavek na obsah rozhodnutí, týkající se stanovení způsobu provádění kontrol, považuje ministerstvo za splněný. Způsob provádění kontrol byl stanoven v podmínce č. 14 a spočívá v účasti zástupců krajského úřadu na kontrolních dnech stavby, kdy bude krajský úřad ověřovat, jak jsou plněny podmínky

rozhodnutí. Jde o jednoznačně určený způsob provádění kontrol; požadavek na detailnější popis kontrolní činnosti, obsahující např. časový plán, nelze ze znění zákona dovodit. Pokud jde o požadavek uvedený v § 5b odst. 5 zákona, jedná se o zákonný požadavek vztahující se přímo na osobu, které byla povolena výjimka; nejde o náležitost rozhodnutí o povolení výjimky (rozhodnutí nicméně v podmínce č. 5 zavázalo stavebníka, aby prostřednictvím biologického dozoru potřebné informace předal orgánu ochrany přírody v dřívějším, než zákonem určeném termínu).

Ministerstvo je názoru, že podmínky rozhodnutí, tak jak byly uloženy, jsou pro účely minimalizace negativních zásahů do ochranných podmínek jednotlivých dotčených druhů dostatečné. Ministerstvo považuje za podstatné, že zásahy do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů byly Hodnocením podle § 67 zákona posouzeny jako kompenzovatelné zmírňujícími opatřeními, a tato jednotlivá opatření byla zapracována do projektové dokumentace. Tu je stavebník povinen dodržet a lze očekávat, že opatření ke zmírnění vlivu budou provedena. Podmínky stanovené rozhodnutím vycházely z těchto opatření a pouze v odůvodněných případech zpřesnily či dále omezily činnosti v průběhu realizace záměru. Ministerstvo nepovažuje za důvodné podmínky dále doplňovat, neboť zmírňující opatření společně s podmínkami rozhodnutí, v závislosti na míře identifikovaného dotčení ochranných podmínek jednotlivých skupin druhů, dostatečně zajišťují ochranu veřejného zájmu. Pokud jde o biotopy modrásků, jsou tyto dotčené biotopy méně významné a méně perspektivní oproti biotopům v širším území (kompenzační opatření a stanovené podmínky jsou tedy odpovídající a není na místě srovnání s biotopy dotčenými záměrem „Stupeň Přelouč II“); pokud jde o vlivy na netopýry, jako podstatné byly hodnoceny vlivy na přeletové koridory netopýrů, tomu také odpovídají kompenzační opatření; vlivy na zimoviště v souvislosti s kácením lesních porostů nebyly Hodnocením dle § 67 zákona identifikovány a lze tak předpokládat, že těžiště zimovišť se bude nacházet v širším okolí záměru. Doba kácení porostů byla stanovena s ohledem na ochranu ptačích druhů. Konkrétní situace ohledně střetu postupu prací se zvláště chráněnými druhy bude řešit biologický dozor. Ministerstvo doplňuje, že účastníci řízení v jeho průběhu nevznesli konkrétní připomínky nebo požadavky týkající se podoby projektové dokumentace nebo opatření ke zmírnění vlivu na zvláště chráněné druhy.

5. *V řízení nebylo relevantní opírat význam stavby o vládní dopravní koncepce a územně plánovací dokumentaci (Zásady územního rozvoje Libereckého kraje), těmito dokumenty nelze prokazovat veřejný zájem, mohou se v čase měnit, neprošly procesem SEA. Obě přeložky (I/9 a I/13) měly být posuzovány společně, neboť na sobě závisí a tvoří ucelené dopravní řešení, jehož význam byl v předmětném řízení uvažován. Rovněž další podklady řízení jsou nevyužitelné a rozporné.*

Správní orgány nestavěly své správní úvahy pouze na těchto dokumentech a prokázaly význam samotné stavby z hlediska příslušných veřejných zájmů (viz výše). Nicméně v řízení nebylo možné opomenout ani uvedené koncepční a územně plánovací dokumenty, s nimiž je stavba v souladu a jejichž cíle a požadavky plní. Bylo zcela relevantní tyto dokumenty využít v rámci správních úvah týkajících se hodnocení významu jiného veřejného zájmu a neexistence jiného uspokojivého řešení. Uvedené dokumenty byly posuzovány v procesu SEA v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., vymezení koridorů pro silnice I/13 a I/9 v nich není novou záležitostí. Postup při předkládání jednotlivých stavebních záměrů k povolovacím řízením je pak v dispozici investora těchto staveb (v daném případě je realizace záměru předpokladem k provedení přeložky I/13). Veškeré vlivy každého předloženého

záměru na chráněné zájmy musí být posouzeny z hlediska dotčených ustanovení právních předpisů. Proces EIA musí navíc vyhodnotit i kumulativní vlivy záměru v souvislosti se záměry již realizovanými nebo připravovanými. V současném řízení není relevantní zohlednit potenciální vlivy jiných dopravních staveb na zájmy ochrany přírody nebo zvláště chráněné druhy, které se nacházejí mimo řešený záměr. Pokud jde o rozpory v podkladech řízení, správní orgány uvedly ve svých rozhodnutích podklady a příslušné závěry podstatné pro jejich rozhodování. V těch žádné rozpory nespátřují. Případné nepřesnosti nebo drobné rozpory v závěrech podkladů, které měly v řízení spíše doplňující charakter, nic na výsledku rozhodování nemění.

Ministerstvo tedy odvolací námitky posoudilo jako nedůvodné, a v návaznosti na své souhrnné posouzení věci výše v rozhodnutí podaná odvolání zamítlo a napadené rozhodnutí potvrdilo.

Poučení o odvolání (rozkladu):

Toto rozhodnutí je konečné a nelze se proti němu dále odvolat (§ 91 odst. 1 správního řádu).

Ing. Libor Hejduk
ředitel odboru výkonu státní správy III
podepsáno elektronicky

Obdrží:

- **Ředitelství silnic a dálnic ČR, s. p., prostřednictvím společnosti 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**
- **Obec Skalice u České Lípy, Skalice u Č. Lípy 377, 471 17**
- **Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, prostřednictvím JUDr. Petra Svobody, Ph.D., Aranžerská 166, 190 14 Praha 9**
- **Děti Země – klub za udržitelnou dopravu, Körnerova 219/2, 602 00, Brno**
- **Sdružení Svobodná Ves, Skalice u České Lípy 257, 471 17**
- **Český rybářský svaz, z. s. Střekovské nábřeží 975/51, 400 03 Ústí nad Labem**
- **Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov**
- **Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 – Žižkov**

Na vědomí po nabytí právní moci

- **Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**
- **Agentura ochrany přírody a krajiny ČR**