

Brno dne 27. července 2022  
Č. j.: MZP/2022/560/569  
Sp. zn.: ZN/MZP/2022/560/156

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VII, (dále jen „Ministerstvo“), jako příslušný ústřední orgán státní správy ochrany přírody podle ustanovení § 79 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon“), a dále jako odvolací správní orgán příslušný podle ustanovení § 89 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“), **rozhodlo** o odvolání

- A. Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390, zastoupeného na základě plné moci společností Valbek, spol. s r.o., se sídlem Vaňurova 505/17, 460 02 Liberec, IČ 48266230, (dále jen „odvolatel“), ze dne 07.01.2022,
- B. města Nový Bor, se sídlem nám. Míru 1, 473 01 Nový Bor, IČ 00260771, zastoupeného na základě plné moci JUDr. Jiřím Cehákem, advokát, ev. č. 04476, nám. Míru 1, 473 01 Nový Bor, (dále jen „město Nový Bor“), ze dne 05.01.2022,
- C. města Česká Lípa, se sídlem náměstí T. G. Masaryka 1, 470 36 Česká Lípa, IČ 00260428, (dále jen „město Česká Lípa“), ze dne 05.01.2022,

proti rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, (dále jen „Krajský úřad“), č.j. KULK 86377/2021, (OŽPZ 313/2021 OZOP), ze dne 22.12.2021, jímž nebyla odvolateli dle ustanovení § 56 odst. 1 a odst. 2 zákona povolena výjimka ze základních ochranných podmínek zvláště chráněného druhu rostliny **bledule jarní** (*Leucojum vernum*), konkrétně ze zákazu ji poškozovat, ničit nebo jinak rušit a ze základních ochranných podmínek pro **44 druhů zvláště chráněných živočichů** (z toho 36 druhů podléhajících i ochraně podle práva Evropské unie), konkrétně ze zákazů škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje, rušit je, chytat, zraňovat nebo usmrcovat (usmrcování se předpokládá pouze v případě hmyzu, obojživelníků a plazů), poškozovat nebo ničit jimi užívaná sídla, pro záměr stavby odvolatele s názvem „**I/9 Nový Bor – Dolní Libchava**“ dle DÚR (pozn. dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby) vypracované Sdružením VALBEK-NOVÁK-BUNG v srpnu 2019 (č. zakázky 18-LI34-008),

### takto:

- A. odvolání odvolatele ze dne 07.01.2022,
- B. odvolání města Nový Bor ze dne 05.01.2022,
- C. odvolání města Česká Lípa ze dne 05.01.2022,

se podle ustanovení § 90 odst. 5 správního řádu **z a m í t a j í**

a napadené rozhodnutí Krajského úřadu č.j. KULK 86377/2021, (OŽPZ 313/2021 OZOP), ze dne 22.12.2021, se

**p o t v r z u j e.**

Účastníci řízení (§ 27 odst. 1 správního řádu):

Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390

### **O d ů v o d n ě n í**

Z předloženého spisového materiálu vyplynul následující, pro rozhodnutí ve věci samé, podstatný právní a skutkový stav.

Dne 08.03.2021 obdržel Krajský úřad, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. d) a ustanovení § 77a odst. 5 písm. h) zákona (ve znění účinném do 31.12.2021), od odvolatele žádost (doplněnou dne 19.03.2021) o povolení výjimky dle ustanovení § 56 zákona pro zásah do biotopů 44 jmenovaných druhů zvláště chráněných živočichů (z nichž 36 je předmětem ochrany dle práva Evropských společenství) a zvláště chráněného druhu rostliny bledule jarní (*Leucojum vernum*) za účelem realizace stavby s názvem „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, situované na vymezených pozemcích v k.ú. Okrouhlá u Nového Boru, Arnultovice u Nového Boru, Skalice u České Lípy, Manušice, Horní Libchava a Dolní Libchava. Žádost zahrnuje zdůvodnění potřeby a umístění záměru i skutečnosti prokazující veřejný zájem. Jedná se o část stavby mimo území Chráněné krajinné oblasti České středohoří.

Záměrem dle dokumentace vypracované Sdružením VALBEK-NOVÁK-BUNG v srpnu 2019 (č. zakázky 18-LI34-008) je přeložka silnice č. I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy v uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/90 vedená souběžně se stávající silnicí I/9 za účelem odvedení zbytné dopravy mimo průjezdní úsek města České Lípy a mimo průjezdní úseky dalších obcí, což se projeví snížením dopravní nehodovosti, snížením znečištění ovzduší a hlukové zátěže pro obyvatele města Česká Lípa a dalších obcí ve stávající trase (viz Hluková studie F.07 a Rozptylová studie F.08). Celková délka přeložky je cca 10,16 km. Začátek úseku je na západním okraji Nového Boru v prostoru mimoúrovňové křižovatky Okrouhlá a konec západně od České Lípy v prostoru mimoúrovňové křižovatky Dolní Libchava. Součástí stavby je i výstavba křižovatek, přeložky 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. Dokumentace obsahuje zprávu „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny“, zpracovanou společností Geo Vision s.r.o., regionální pracoviště Plzeň, v lednu 2021.

Krajský úřad přípisem ze dne 01.04.2021 oznámil zahájení předmětného správního řízení všem známým účastníkům řízení a ve smyslu ustanovení § 70 odst. 2 zákona i zapsaným občanským sdružením (spolkům) požadujícím sdělování informací o vedených správních řízeních, tj. *Česká společnost ornitologická, Praha; Česká společnost pro ochranu netopýrů, Praha; Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Brno; Jizersko-ještědský horský spolek, Liberec a Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ), Českolipská regionální pobočka, Česká Lípa*. Poučil je o tom, že mohou činit úkony ve smyslu ustanovení § 36 - § 39 správního řádu ve lhůtě do 10 dnů ode dne doručení oznámení.

Do řízení oznámil přípisem ze dne 14.04.2021 svoji účast ekologický spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Brno, který následně písemností ze dne 26.04.2021 podal své vyjádření, ve kterém mimo jiné uvedl, že dopravní intenzita stávající silnice I/9 je až do roku 2040 kapacitně dostačující (není vyšší než 18 tisíc vozidel/den, který ten typ silnice dokáže pojmout). Také stávající nehodovost (úmrť a těžká zranění) je průměrná vůči jiným silnicím I. třídy. Ve spisu není doložena odborná studie uvedené vyvracející, tudíž nevidí veřejný a naléhavě převažující důvod pro výstavbu této silnice. Naopak tato poměrně brutálně zasahuje do stávající mozaikovitě venkovské krajiny Chráněné krajinné oblasti České středohoří, do blízkosti EVL Manušické rybníky a do mnoha migračních koridorů.

Zájem o účast v tomto řízení projevila i Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ), Českolipská regionální pobočka, která svým rozsáhle odůvodněným vyjádřením ze dne 27.04.2021 s udělením požadované výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin nesouhlasí, poněvadž nebylo prokázáno převýšení veřejného zájmu na stavbě přeložky silnice I/19 před veřejným zájmem na ochraně zvláště chráněných druhů.

Své vyjádření zaslala i obec Horní Libchava, která s přesunem frekventované komunikace do nedotčené krajiny a do blízkosti přírodních památek Manušické rybníky a Cihelenské rybníky nesouhlasí.

Jelikož byl zpochybněn veřejný zájem, potažmo jeho převaha, vyvěrající ze záměru odvolatele (přeložka silnice I/9) vyzval Krajský úřad přípisem ze dne 05.05.2021 odvolatele k doložení ve stanovené lhůtě co největšího počtu konkrétních dat, odborných prací a studií založených na relevantních vstupních údajích, ze kterých vycházel při plánování záměru, podporující obecnou deklaraci veřejného zájmu a neexistenci jiného vhodného řešení. Odvolatel na výzvu reagoval písemností ze dne 14.05.2021, ze dne 14.07.2021 a ze dne 30.08.2021.

Krajský úřad poté písemností ze dne 13.09.2021 oznámil ve smyslu ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu účastníkům řízení shromáždění všech podkladů pro rozhodnutí ve věci a určil lhůtu pro uplatnění jejich vyjádření do 14 dnů ode dne obdržení písemnosti.

Tohoto práva využil spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Brno (nebyla doložena převaha veřejného zájmu záměru) a Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ), Českolipská regionální pobočka (nebyla doložena převaha veřejného zájmu záměru). Nadto své vyjádření zaslala i obec Skalice u České Lípy, která byla posléze vzata za účastníka posuzovaného řízení (nesouhlasí; nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu silnice) a spolek Sdružení Svobodná Ves, který upozornil na probíhající petici vůči záměru stavby.

Dne 22.12.2021 Krajský úřad vydal shora označené rozhodnutí, kde v odůvodnění zrekapituloval průběh řízení; vyjmenoval jednotlivé podklady pro vydání rozhodnutí (včetně veřejně dostupných, které nejsou součástí spisu); popsal záměr stavby a zásah do zájmů chráněných zákonem, tj. do biotopů a přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů. Následně posoudil zákonné podmínky pro povolení požadované výjimky. Nejprve se zabýval podmínkou posouzení existence důvodů veřejného zájmu předloženého záměru, které na základě žádosti odvolatele rozdělil do těchto okruhů: 1. Převodění tranzitní dopravy na hraniční přechody do SRN [snížení intenzit (v době posuzování vyšší než 10 tisíc vozidel/den) a lepší spojení mezi Novým Borem a Českou Lípou]; 2. Snížení nehodovosti a ohrožení zranitelných účastníků silničního provozu na stávající silnici; 3. Snížení hlukové a emisní zátěže a prašnosti pro obyvatele České Lípy; 4. v roce 2050 nebude mít stávající silnice dostatečnou kapacitu; 5. Zajištění bezpečnějšího, rychlejšího a komfortnějšího spojení obcí; 6. Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací a 7. Veřejný zájem je prezentovaný celospolečenskou objednávkou. O relevantnosti argumentace dokládající tento veřejný zájem vyslovil odůvodněné pochybnosti (viz str. 13 – 23 napadeného rozhodnutí) a svou úvahu shrnul tím, že při hodnocení podkladů předložených především odvolatelem, ale také ostatními účastníky řízení, a veřejně dostupných zdrojů, ani v jednom bodě veřejného zájmu nebyl bez

důvodných pochybností shledán konkrétní veřejný zájem, jeho důvody, aktuálnost a naléhavost na realizaci stavby v podobě, která mu byla předložena k posouzení. Tato skutečnost tak neumožňuje vydat odvolateli požadovanou výjimku dle ustanovení § 56 odst. 1 a 2 zákona. V rámci dobré správy pak provedl úvahu nad dalšími podmínkami pro povolení výjimky, tj. převaha veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody; neexistence jiného uspokojivého řešení a neovlivnění dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého druhu z hlediska jeho ochrany.

Vůči tomuto rozhodnutí bylo podáno ze strany odvolatele odvolání, které Krajský úřad obdržel dne 07.01.2022.

Odvolatel napadá rozhodnutí Krajského úřadu v celém jeho rozsahu; považuje ho z následujících důvodů (redukovány při zachování obsahu) za nesprávné a nezákonné a navrhuje jeho zrušení a vrácení věci k novému projednání, popř. změnu v jeho prospěch:

- a) Krajský úřad se vůbec nezabýval hodnocením navržených kompenzačních opatření k jednotlivým dotčeným biotopům, což je v rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu. Kompenzační opatření neshledal jako nedostatečná žádný z účastníků řízení.
- b) Přednesl sedm bodů, kterými je dle jeho názoru veřejný zájem dostatečně prokázán. Krajský úřad předložená data neodborně vykládá, kombinuje a činí z nich vlastní závěry v oblasti, ke které není odborně ani technicky způsobilý, pakliže dospěl k závěru, že veřejný zájem nebyl dostatečně prokázán. Argumenty, jež jsou součástí správního spisu (zmíněná kompenzační opatření), které svědčí ve prospěch udělení výjimky, zcela účelově opomíjí. Takový postup hraničí se zneužitím správního uvážení. V případě pochybností měl Krajský úřad ustanovit znalce nebo ho vyzvat k předložení odborného vyjádření či znaleckého posudku.
- c) K jednotlivým bodům prokázání veřejného zájmu a způsobu vyhodnocení podkladů uvádí:

1. Vymístění tranzitní dopravy, snížení intenzit na stávající silnici I/9

Krajský úřad srovnává prognózu dopravy (pozn. studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“ zpracovaná v květnu 2019 dle současné platné metodiky Ministerstva dopravy) s údaji dopravního modelu z roku 1999 a 1997, které byly zpracovány na základě jiných údajů o dopravě a dle jiné metodiky. Krajský úřad dále nesprávně a neodborně vyhodnotil data ze sčítání dopravy, když hodnotil roky 2000 až 2016 a nezohlednil roky 2005 a 2010, při kterých došlo ke změně metodiky, což mělo za následek skokový pokles intenzit nákladních vozidel a bez přepočtu není možné čísla z let 2005 a 2010 srovnávat. V otázce vedení dopravy centrem České Lípy je centrem míněn urbanistický pojem vztahující se k zastavěné oblasti. V otázce Nového Boru je pomínut fakt, že zástavba západní části Nového Boru a obce Skalice je téměř spojena a silnice I/9 zde tvoří bariéru. Pokud se chtěl Krajský úřad zabývat otázkou intenzity dopravy, měl si v rámci řízení přizvat odborně způsobilou osobu, příp. nechat zpracovat znalecký posudek.

2. Snížení nehodovosti, ochrana zranitelných účastníků dopravy

Krajský úřad provedl úvahu o (ne)bezpečnosti přeložky silnice na základě dat o dopravních nehodách obchvatů jiných měst (Nymburk, Jičín, Kolín). Proti těmto údajům staví údaje o nehodovosti na stávající silnici I/9, přičemž v potaz bere pouze extravilánové úseky a počet nehod a jejich následky v intravilánovém úseku bagatelizuje. Dále argumentuje Rizikovou mapou ÚAMK (pozn. Ústředního automotoklubu ČR), přičemž ve svých úvahách nepochopil smysl a způsob vyhodnocení této mapy. Použil mapu 2014-2016, ve kterém je předmětný úsek silnice I/9 řazen do oranžového (druhého z pěti) stupně rizika. Stejně tak lze doložit, že v roce 2013-2015 je tmavě červený (čtvrtý z pěti) a v roce 2011-2013 je černý (pátý z pěti). Pokud se chtěl Krajský úřad zabývat otázkou bezpečnosti dopravy, měl si v rámci řízení přizvat

odborně způsobilou osobu, příp. nechat zpracovat Bezpečnostní inspekci silnice I/9 nebo znalecký posudek.

### 3. Snížení hlučnosti, emisní zátěže a prašnosti na stávající I/9

Krajský úřad nesprávně a tendenčně interpretuje data z předložených studií. Není zřejmé, jak dospěl k názoru, že znečištění v centru České Lípy vzroste, když současně uvádí, že hodnoty pro stav bez realizace nejsou k dispozici. Opakovaně požadoval, aby ve studiích byl zohledněn vliv elektromobility a podpory železniční dopravy a zdůvodnění, že zpracování akustické i rozptylové studie se musí řídit platnými metodikami, nevzal v úvahu. Není zřejmé, jak dospěl k závěru, že přeložka neovlivní dopravu v centru Nového Boru, když z dopravní prognózy vyplývá pravý opak. Dále bagatelizuje hlukovou zátěž průjezdního úseku v České Lípě, když uvádí, že ani po realizaci přeložky nebudou hlukové limity u stávajících objektů splněny.

### 4. Kapacita stávající komunikace

Krajský úřad opakovaně a nesprávně argumentuje tím, že teoretická kapacita silnice typu S 11,5 je dle ČSN 73 6101 dostatečná pro 12-18 tisíc vozidel/den a že ani ve výhledovém období se těmito hodnotám prognózované intenzity nepřiblíží. Současně není zřejmé, jak Krajský úřad dospěl k přesvědčení, že stávající silnice I/9 splňuje podmínky pro typ S 11,5 v extravilánových úsecích, když uspořádání silnice odpovídá nejvýše typu S 9,5.

### 5. Bezpečnější, rychlejší a komfortnější spojení obcí

Zvýšení bezpečnosti a mobility obyvatel je obecným veřejným zájmem vyjádřeným ve strategických dokumentech. Není zřejmé, jakým způsobem by se měl tento veřejný zájem více doložit.

Není zřejmé, proč a za jakým účelem Krajský úřad citoval danou pasáž ze studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“.

### 6. Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací

Tento bod je uveden jako jeden ze sedmi důvodů, proč je posuzovaný záměr ve veřejném zájmu, nikoliv jako bod jediný. Odůvodnění Krajského úřadu je zde proto irelevantní.

### 7. Veřejný zájem vzniká na základě celospolečenské objednávky

Tento bod je uveden jako jeden ze sedmi důvodů, proč je posuzovaný záměr ve veřejném zájmu, nikoliv jako bod jediný. Krajský úřad převzal tvrzení jiného účastníka řízení (Děti Země, 01.10.2021), aniž by se pokusil informace v tomto tvrzení vyhodnotit a ověřit. Dále vytýká, že nebylo předloženo žádné přímé vyjádření místní samosprávy. Takový postoj je nekorektní. Vyjádření je projevem svobodné vůle a on nemá žádnou možnost samosprávu k takovému vyjádření nutit. Krajský úřad předjímá postoj obce Okrouhlá, aniž by se jej pokusil ověřit. Také argumenty obce Skalice u České Lípy nelze brát v úvahu, jelikož ta není účastníkem řízení, neboť chybí ve výčtu účastníků na konci rozhodnutí.

Odvolání podalo i město Nový Bor (Krajský úřad obdržel dne 05.01.2022), které bez další specifikace uvádí, že Krajský úřad sice provedl podrobné dokazování, shromáždil celou řadu důkazů, nesprávně je však vyhodnotil. Dne 11.02.2022 odvolání doplnilo o usnesení zastupitelstva města, které se záměrem stavby při dodržení platné legislativy souhlasí.

Odvolání též uplatnilo město Česká Lípa (Krajský úřad obdržel dne 05.01.2022), které v jeho doplnění ze dne 28.01.2022 považuje rozhodnutí Krajského úřadu za nesprávné a nezákonné a navrhuje jeho zrušení a vrácení věci k novému projednání, popř. změnu ve prospěch odvolatele. Krajský úřad nepostupoval správně při hodnocení míry veřejného zájmu ve vztahu k obyvatelům České Lípy, když nepřihlédl ke skutečné míře zatížení hlukem a dopravním zatížením ze stávajícího provozu. Považuje za nesprávný závěr Krajského úřadu, že nemá zájem na kladném výsledku posuzovaného řízení, když se v jeho průběhu vůbec nevyjádřil.

Neztotožňuje se s názorem Krajského úřadu, který veřejný zájem deklarovaný v územním plánu města Česká Lípa považuje „za velmi obecnou, nízkou a de facto minimální možnou míru veřejného zájmu“. Krajský úřad zcela pominul skutečnost, že nejlépe ovlivnit návrh na umístění staveb v obvodu své působnosti může samospráva schválením územních plánů obcí. O odklonění průtahu silnice I/9 ze současné trasy vedené severojižním směrem přímo centrem města má dlouhodobě deklarovaný zájem, který prosazuje na základě společenské objednávky reprezentované názory obyvatel České Lípy, proto nepovažoval za nutné se ve správním řízení samostatně vyjádřit. Pro potřeby posouzení veřejného zájmu záměru popisuje v bodech 1. – 4. včetně příloh dopravně a hlukově riziková místa ve městě a přilehlých částech.

Krajský úřad vyrozuměl o obsahu podaných odvolání písemností ze dne 01.02.2022 ostatní účastníky řízení a současně je vyzval, aby se k nim ve stanovené lhůtě vyjádřili. Tohoto práva využila obec Horní Libchava (s rozhodnutím Krajského úřadu souhlasí) a spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Brno (žádost odvolatele i shromážděné podklady kumulativně nespĺňují požadavky ustanovení § 56 zákona, a to o doložení a o převaze veřejného zájmu na skutečně věcně naléhavé výstavbě nové 3 pruhové silnice přes území Chráněné krajinné oblasti).

Krajský úřad následně neshledal důvody pro uplatnění postupu dle ustanovení § 87 správního řádu (autoremedura) a na podkladě ustanovení § 88 téhož zákona odvolání spolu se svým stanoviskem včetně příslušného spisového materiálu postoupil Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy V, Tř. 1. máje 858/26, 460 01 Liberec, jako příslušnému odvolacímu správnímu orgánu ke konečnému rozhodnutí. Tento odvolání obdržel dne 02.03.2022.

Odvolatel v odvolání namítl podjatost oprávněné úřední osoby Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy V Liberec, proto k provedení tohoto odvolacího řízení byl na základě služebního předpisu č. 8/2022 státního tajemníka Ministerstva životního prostředí zmocněn ředitel odboru výkonu státní správy VII Brno. Ministerstvo odvolání obdrželo dne 29.03.2022.

Ministerstvo po komplexním zhodnocení předloženého odvolání a spisového materiálu konstatuje následující závěry:

Ministerstvo zjistilo, že se ve všech třech případech jedná o přípustné a včasné odvolání (rozhodnutí doručeno účastníkovi řízení - odvolatel dne 27.12.2021, stanovená lhůta pro odvolání byla 15 dnů, odvolání doručeno Krajskému úřadu dne 07.01.2022; rozhodnutí doručeno účastníkovi řízení - město Nový Bor dne 23.12.2021, stanovená lhůta pro odvolání byla 15 dnů, odvolání doručeno Krajskému úřadu dne 05.01.2022 a rozhodnutí doručeno účastníkovi řízení - město Česká Lípa dne 23.12.2021, stanovená lhůta pro odvolání byla 15 dnů, odvolání doručeno Krajskému úřadu dne 05.01.2022).

Na základě přípustných a včasných odvolání přezkoumalo ve smyslu ustanovení § 89 odst. 2 správního řádu soulad napadeného rozhodnutí Krajského úřadu a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy a správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v odvoláních. Na základě tohoto posouzení následně dospělo k závěru, že napadené rozhodnutí je správné. Z dále uvedených důvodů všechna odvolání zamítlo a napadené rozhodnutí potvrdilo.

V souvislosti s námitkami odvolatele a dalších subjektů uplatněnými v jejich odvoláních Ministerstvo nejprve v odůvodnění svého rozhodnutí uvádí, že rozsah reakce správního orgánu na konkrétní námitky je co do šíře odůvodnění spjat s otázkou hledání míry - proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 – 13, dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), případně (za podmínek tomu přiměřeného kontextu) i s akceptací odpovědi implicitní (což připouští i judikatura Ústavního soudu či Nejvyššího správního soudu) -

tztn., že na určitou námitku lze reagovat i např. tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí správní orgán prezentuje od názoru účastníka řízení odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní tak, že toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí. Ústavní soud v této souvislosti konstatoval: „[není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná]“ (srov. náleze ze dne 12.02.2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, bod 68; srov. obdobně též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 29.03.2013, č. j. 8 Afs 41/2012 - 50, bod 21, nebo ze dne 06.06.2013, č. j. 1 Afs 44/2013 - 30, bod 41). Ostatně i Ústavní soud v případě, že námitky stěžovatelů nejsou způsobilé změnit výrok rozhodnutí, tyto nevypořádává (srov. např. bod 24. nálezu 28.05.2009, sp. zn. II. ÚS 2029/08; Ústavní soud zde uvedl: „Ústavní soud se nezabýval dalšími námitkami stěžovatelky, protože by rozhodnutí o nich nebylo způsobilé změnit výrok,“, neboť si je plně vědom toho, že požadavky kladené na orgány veřejné moci - pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami adresátů jejich aktů - nesmí být přemrštěné. Takové přehnané požadavky by byly výrazem přepjatého formalismu, který by ohrožoval funkčnost těchto orgánů, především pak jejich schopnost efektivně (zejména v přiměřené době a v odpovídajícím rozsahu) plnit zákonem jim uložené úkoly.

Podle ustanovení § 49 odst. 1 zákona jsou zvláště chráněné rostliny 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 ustanovení § 50 odst. 1 zákona jsou zvláště chránění živočichové chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Dle odstavce 2 citovaného ustanovení je pak zakázáno škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje, 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.

Kategorizace zvláště chráněných druhů rostlin a zvláště chráněných druhů živočichů je zakotvena v ustanovení § 48 zákona; seznam druhů rostlin a živočichů, které jsou zvláště chráněny a stupeň jejich ohrožení je uveden v příloze č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona, ve znění pozdějších předpisů.

Ustanovení § 56 odst. 1 zákona řeší udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle ustanovení § 49 a § 50 zákona v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo je v zájmu ochrany přírody.

Dále stanoví, že u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropské unie (tj. na které se vztahuje Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků, tzv. směrnice o ptácích, a Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, tzv. směrnice o stanovištích), lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2 téhož ustanovení, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Všechny podmínky musí být splněny kumulativně.

Z citovaných ustanovení zákona tak vyplývá v první řadě nutnost určení, vyhodnocení a následného poměření kolidujících veřejných zájmů, a to zájmů ochrany přírody a jiného veřejného zájmu spojeného se záměrem žadatele. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 23.08.2012, čj. 9 As 30/2012–88, uvedl, že „pouze v případě, že správní orgán shledá existenci veřejného zájmu, lze posoudit, zda tento zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody a zda jsou splněny i další podmínky v podobě neexistence jiného uspokojivého řešení a udržení populace daného druhu v příznivém stavu z hlediska ochrany“.

V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30.09.2015, čj. 6 As 73/2015-40, je konstatováno, že „...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“.

V obecné rovině platí, že rozhodnutí o povolení výjimky dle ustanovení § 56 zákona je z povahy věci samostatným správním rozhodnutím o žádosti adresáta a má samostatný předmět řízení. Závazně se jím určuje, zda konkretizovaný záměr, který hodlá žadatel realizovat, je nebo není možno z hlediska zvýšené ochrany přírody, ve vztahu ke konkrétnímu zvláště chráněnému druhu rostliny či živočicha, připustit či nikoliv. Žadatel na základě tohoto rozhodnutí nabývá (nebo nenabývá) oprávnění provést zamýšlený zásah. Na povolení výjimky není právní nárok. V každém jednotlivém případě je třeba zhodnotit, zda je zachován právní princip proporcionality. Tedy jestli je zamýšlený záměr vhodný, potřebný a přiměřený.

Lze tedy shrnout, že Krajský úřad měl za úkol zkoumat naplnění dvou obecných podmínek: 1. existenci jiného důvodu veřejného zájmu, 2. jeho převahu nad zájmem ochrany přírody, a dále třech specifických podmínek ve vztahu k druhům evropsky chráněným.

Odvolatel v rámci podané žádosti přednesl sedm bodů, které Krajský úřad identifikoval jako jiné důvody veřejného zájmu na realizaci jeho záměru a po jejich obsírné analýze (za pomoci podkladů doložených odvolatelem, ostatními účastníky řízení a z veřejně dostupných zdrojů) dospěl k závěru, že ani v jednom bodě veřejného zájmu na straně odvolatele nebyl bez důvodných pochybností naplněn konkrétní veřejný zájem, jeho důvody, aktuálnost a naléhavost na realizaci stavby v podobě, která mu byla předložena k posouzení.

Ministerstvo se s touto úvahou Krajského úřadu uvedenou v odůvodnění napadeného rozhodnutí plně ztotožňuje. Odvolatel nedostatečně argumentoval, tj. nepřinesl přesvědčivou a prokázanou existenci důvodů veřejného zájmu předložené přeložky silnice č. I/9, tedy v podstatě důvody, proč nelze ponechat stávající řešení a nechat jezdit auta centry dotčených měst a obcí. Bylo na odvolateli, aby tvrdil a navrhoval pádné důkazy k prokázání (a převaze) tvrzených veřejných zájmů na stavbě přeložky silnice č. I/9 nad zájmem ochrany populací druhů zvláště chráněných rostlin a živočichů.

### **Nyní Ministerstvo přistupuje k vypořádání námitek uvedených v odvolání odvolatele:**

#### **Ad. a)**

Úkolem Krajského úřadu v rámci řízení o povolení výjimky dle ustanovení § 56 zákona je na základě předložené žádosti nejprve konkretizovat, jaké veřejné zájmy jsou posuzovány a stojí proti sobě. Na jedné straně to je pravidelně ochrana přírody a krajiny, konkrétně ochrana dotčených zvláště chráněných rostlin a živočichů a na straně druhé označí existenci jiného veřejného zájmu, tj. konkretizuje veřejný zájem na straně žadatele. Následně přistoupí k poměření obou těchto veřejných zájmů. V případě druhů podléhajících i ochraně dle práva Evropské unie posoudí, zda jsou splněny také další podmínky v podobě neexistence jiného uspokojivého řešení a udržení populace daného druhu v příznivém stavu z hlediska jeho ochrany.



Krajský úřad shledal důvodné pochybnosti o existenci veřejného zájmu pro předložený záměr odvolatele (také viz níže), tudíž pak nebyl povinen přistoupit k poměřování obou těchto veřejných zájmů. Nebylo tak již na místě posuzovat vhodnost navrhovaných kompenzačních opatření pro zvláště chráněné druhy a jejich biotopy.

Na podporu tohoto závěru Ministerstvo odkazuje (jako též Krajský úřad na str. 11 napadeného rozhodnutí) na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 10 As 2/2015 ze dne 12.11.2015, kde pod bodem 36. bylo v obecné rovině konstatováno (cit): *„Žadatel o výjimku podle § 56 bude úspěšný, jen pokud splní každou z tam uvedených podmínek. Pokud je již při zkoumání prvního či druhého kroku (pozn. tj. je-li veřejný zájem a převažuje-li nad zájmy ochrany přírody) 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).“*

Krajský úřad přesto pod Krokem 4 (str. 25) napadeného rozhodnutí se naplněním (případně budoucím splněním) podmínky dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého (evropsky chráněného) druhu z hlediska jeho ochrany, zabýval, a to konstatováním, že některá kompenzační opatření pro zvláště chráněné druhy jsou do dokumentace zapracována a některá absentují (např. pro modrásky či pro rozmnožování obojživelníků). Tudíž nelze přisvědčit odvolateli, že Krajský úřad vůbec nepřistoupil k hodnocení těchto navržených kompenzačních opatření. Ba naopak, přistoupil, třebaže v tomto případě k tomu nebyl povinen.

#### **Ad. b)**

Zpochybňuje-li odvolatel úvahy Krajského úřadu ohledně hodnocení prokázání veřejného zájmu předloženého záměru (sedm jeho přínosů), musí Ministerstvo uvést, že Krajský úřad při vymezení tohoto veřejného zájmu vycházel předně z žádosti odvolatele a z dalších jím předložených podkladů, přičemž dospěl k závěru, že tyto se v určitých údajích rozcházejí. Na základě těchto zjištěných rozporností vyzval odvolatele písemností ze dne 05.05.2021 k doplnění podkladů důležitých pro vydání rozhodnutí, zejména tedy údajně nevyžádaného odborného vyjádření či znaleckého posudku (viz např. bod 1. písemnosti). Ve spisové složce je založen i email ze dne 10.08.2021, kterým Krajský úřad požaduje po odvolateli vyjasnění, doplnění a odstranění rozporů v předložených podkladech, týkajících se důkazů veřejného zájmu jeho předloženého záměru.

Odvolatel i přes tyto výzvy však jednoznačné a přesvědčivé argumenty nedoložil, naopak některé důvody veřejného zájmu v doplnění podkladů a nutnost odborných studií zlehčoval, kupř. jeho vyjádření ze dne 14.07.2021 (cit.): *„Detailní rozbor dopravní nehodovosti považujeme pro dané řízení za nadbytečný a samoúčelný.“* A také (cit.): *„Požadavek na doplnění studií neřešících přímý dopad stavby na životní prostředí (např. kapacitní výpočty, analýza dopravní nehodovosti) považujeme za nadbytečný, výstupy z těchto specializovaných studií by neměly ovlivňovat rozhodování o výsledku podané žádosti.“* Nebo ve vyjádření ze dne 14.05.2021 (cit.): *„Není možné u již prověřených záměrů „donekonečna“ vynakládat peníze daňových poplatníků na další odborné studie...“*. Není tedy pravdou, že by Krajský úřad postupoval v rozporu s platnými právními předpisy, zejména pak správním řádem či zákonem.

#### **Ad. c) 1.**

Krajský úřad při hodnocení intenzity dopravy primárně vycházel z předložené studie *„I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“* vypracované v květnu 2019 společností Valbek spol. s r.o. (položka č. 22 spisu), v jejímž závěru jasně stojí, že zprovozněním projednávané přeložky dojde k poklesu dopravy na stávající silnici I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem **aktuálně o 35 %, tj. o 5 360 vozidel/den** (viz str. 19 a 22). Údaje z dopravního modelu z roku 1997 a 1999 byly použity pouze pro ilustraci vývoje prognóz

o počtu vozidel odvedených ze stávající silnice na zamýšlenou přeložku; jsou uvedeny v závorce a nejsou dále nijak rozporovány (hodnoceny).

Poukazuje-li odvolatel na nesprávné a neodborné vyhodnocení dat z veřejně dostupného zdroje - Celostátního sčítání dopravy v letech 2000 až 2016 (pozn. sčítání prováděno v intervalech 5-6 let), je třeba především konstatovat, že na základě vyjádření spolků Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu, Brno a Společnosti pro trvale udržitelný život (STUŽ), Českolipská regionální pobočka, zpochybňující nárůst dopravy v úseku Česká Lípa - Nový Bor, byl písemností ze dne 05.05.2021 vyzván k doplnění podkladů důležitých pro vydání rozhodnutí (viz zejména bod 1. písemnosti). V rámci svých vyjádření však na nyní namítaný nutný přepočít hodnot z let 2005 a 2010 způsobený změnou metodiky Celostátního sčítání dopravy rozhodně neupozornil, ačkoliv o něm zajisté věděl. Uvedená argumentace byla poprvé nadnesena až v odvolacím řízení. Ustanovení § 82 odst. 4 správního řádu posiluje tzv. koncentraci řízení tím, že účastníkovi řízení neumožňuje uplatňovat v odvolacím řízení takové skutečnosti a důkazy, které mohl uplatnit již dříve, tedy v řízení prvoinstančním. Z tohoto důvodu nemůže být tato námitka vzata v potaz. Nad rámec toho Ministerstvo podotýká, že na jednom ze sčítacích úseků, který Krajský úřad v rozhodnutí uvedl, je znát pokles dopravy i mezi roky 2010 a 2016, přičemž zde odvolatel žádný nutný přepočít nenamítl a ani nenabídl žádné jiné vysvětlení.

V otázce vedení stávající silnice centrem města České Lípy dává odvolatel do překryvu pojmy centrum města a zastavěné území, přitom tento ničím relevantním neodůvodňuje. Ani argument, že stávající silnice č. I/9 tvoří bariéru mezi téměř spojeným městem Nový Bor a obcí Skalice u České Lípy řádně neobstojí. Bariéru zde bude tvořit stále (jen by po ní mělo jezdit méně vozidel: v roce 2030 téměř 6 tisíc vozidel/den - viz studie). Další bariéra však vznikne např. mezi obcí Skalice u České Lípy a její místní částí Svobodná Ves. Sama obec Skalice u České Lípy (se záměrem nesouhlasí) pak bude oběma frekventovanými silnicemi úplně sevřena.

Krajský úřad ve své úvaze upozornil na rozpory a nejasnosti v podkladech rozhodnutí dodaných odvolatelem, nesnažil se vyvozovat jasné závěry na základě namítaných spekulací. Krajský úřad je vázán žádostí o povolení výjimky a jak již bylo konstatováno shora, leží v tomto řízení důkazní břemeno primárně na odvolateli, a ten musí předložit přesvědčivé podklady prokazující důvody veřejného zájmu.

#### **Ad. c) 2.**

Odvolatel svou žádost bez dalšího odůvodnil tak, že realizací plánované přeložky silnice I/9 dojde k přerozdělení jednotlivých druhů dopravy, které se projeví snížením dopravní nehodovosti (zvýšení bezpečnosti silničního provozu) na stávající silnici I/9.

Spolek Děti Země - Klub za udržitelnou dopravu, Brno, na základě dat z veřejně dostupné mapy nehodovosti v letech 3/2016 až 3/2021 vyšší nehodovost (úmrť a těžká zranění) na stávající silnici I/9 oproti jiným podobným silnicím I. třídy v ČR zpochybnil. Odvolatel v reakci na toto vyjádření s příkladem nehod v intravilánovém úseku České Lípy (mezi světelně řízenou a okružní křižovatkou na výjezdu z České Lípy) uvedl, že spolek zcela opomíjí nehody s lehkým zraněním nebo pouze s hmotnou škodou, kterých je na komunikaci naprostá převaha. Detailní rozbor dopravní nehodovosti považuje pro dané řízení za nadbytečný a samoučelný (viz písemnost ze dne 14.07.2021).

Poněvadž odvolatel nedodal žádné exaktní podklady, ze kterých by bylo jasné, zdali bude předložený záměr bezpečnější z hlediska počtu nehod než stávající silnice I/9, vytvořil Krajský úřad na základě veřejně dostupných dat z databáze dopravních nehod vedené Policií ČR pro dokreslení celé situace tabulku znázorňující bezpečnostní situaci (počet nehod) v extravilánovém úseku mezi Českou Lípou a Novým Borem a na obchvatech blízkých záměru. Účelem tabulky je poukázat na důvodnou pochybnost o bezpečnosti silničního provozu

předmětného záměru oproti stávající silnici I/9. V žádném případě odvolatelem uváděný příklad počtu nehod a jejich následky v intravilánovém úseku nikterak nebagatelizuje, jen uvádí, že i přes vybudování přeložky bude tento úsek velmi frekventovanou komunikací (doprava zde poklesne pouze o 35 %), a že by bylo potřeba beztoho odsud vymístit zranitelné účastníky silničního provozu (chodce).

V tomto směru dále Krajský úřad poukazuje na Rizikovou mapu ČR uveřejněnou na oficiální webové stránce ÚAMK (viz <https://www.uamk.cz/bezpecnost/eurorap>), ve které je z roku 2014-2016 stávající (posuzovaný) úsek silnice mezi Novým Borem a Českou Lípou zařazen do žluté kategorie (středně nízké riziko nehod). Odvolatel poukazuje i na další Rizikové mapy [rok 2013-2015 = tmavě červená kategorie (středně vysoké riziko nehod) a rok 2011-2013 = černá kategorie (vysoké riziko nehod)]. Ministerstvo k tomuto konstatuje, že Krajský úřad použil Rizikovou mapu nejaktuálnější, tj. rok 2014-2016. Nadto je nuceno konstatovat, že jsou zde uveřejněny Rizikové mapy z roků 2012-2014, 2010-2012, 2008-2010, 2006-2008 a 2005-2007, nikoliv roky uváděné odvolatelem. V Rizikových mapách z roků 2012-2014, 2010-2012, 2008-2010 je posuzovaný úsek silnice mezi Novým Borem a Českou Lípou stále zařazen do žluté kategorie (středně nízké riziko nehod), nikoliv do kategorií uváděných odvolatelem (tak jsou označeny jiné úseky silnice I/9).

Krajský úřad ve své úvaze výlučně upozornil na důvodnou pochybnost o důvodu snížení nehodovosti a ohrožení zranitelných účastníků silničního provozu na stávající silnici č. I/9 po realizaci záměru. V tomto řízení leží důkazní břemeno na odvolateli, jak bylo řečeno výše, a ten musí předložit přesvědčivé podklady prokazující důvody veřejného zájmu.

### **Ad. c) 3.**

Součástí předložené dokumentace je Rozptylová studie (F.08) zpracovaná společností ECO-ENVI-CONSULT, Eko-audit, poradenství pro životní prostředí, Sladkovského 111, 506 01 Jičín, IČ 42921082, v červnu 2019 řešící varianty: Varianta 1 – stávající stav, rok 2019; Varianta 2 – stav s realizací záměru v roce 2030 a Varianta 3 – stav s realizací záměru v roce 2050 i s vybudováním přeložky silnice I/13 Děčín - Manušice.

Krajský úřad porovnal predikované hodnoty (pro rok 2030 a 2050 s realizací záměru, tj. Variantu 2 a 3) se stávajícím stavem (rok 2019) a zjistil, že hodnoty polutantů v centru České Lípy (výpočtový bod 7007), kterému má zamýšlený záměr odlehčit, budou i přes jeho vybudování v budoucnu vyšší, než jsou nyní (viz srovnání tabulek str. 47 a 56 a str. 47 a 65).

Odvolatel Krajskému úřadu vytýká, že údaje z Rozptylové studie interpretuje nesprávně a tendenčně, zároveň však nenabídl jiné relevantní vysvětlení. Jestli dojde ke snížení emisní zátěže z dopravy v centru České Lípy v letech 2030 a 2050 při porovnání se záměrem a bez něj, z této studie zjistit nelze, poněvadž touto problematikou se bohužel nezabývá.

Dále Rozptylová studie v centru Nového Boru (výpočtový bod 7011 – ulice B. Egermanna) v predikovaných hodnotách (pro rok 2030 a 2050 s realizací záměru, tj. Varianta 2 a 3) zaznamenává pokles polutantů, i přesto že jeho centrem už několik let tranzitní doprava neprojíždí. Odvolatel zde bez dalšího odkazuje na studii „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“, ve které je úbytek vozidel, zejména na ulicích tř. T.G. Masaryka či Skalická, prognózován. Při porovnání intenzit dopravy mezi roky 2019 a 2030 (viz jmenovaná studie) na ulici B. Egermanna (výpočtový bod 7011) je vidět, že tu však dojde k nárůstu o 2 000 vozidel, což je pak s podivem, neboť dle Rozptylové studie zde má dojít k poklesu polutantů.

Součástí předložené dokumentace je i Hluková studie – Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy-aktualizace (F.07) zpracovaná společností EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, v červenci 2019.

K námitce, že Krajský úřad hlukovou zátěž průjezdního úseku v České Lípě bagatelizuje, Ministerstvo uvádí, že tomu tak naprosto není, ba naopak Krajský úřad zcela jasně argumentuje, že předložená Hluková studie nedokládá, že realizací záměru se ulehčí od hluku desetitisícům obyvatel České Lípy (viz str. 20, první odstavec napadeného rozhodnutí), poněvadž měřicí body byly umístěny jen na rodinných domech u komunikace, kterých jsou nižší desítky. Spíše je z ní zřejmé, že se hluková zátěž přenesla i k jiným trvale obydleným objektům, např. k místní části obce Skalice u České Lípy-Svobodná Ves nebo k obci Manušice, o čem svědčí zde navrhované protihlukové stěny a vymezení územních rezerv pro jejich případné dobudování (viz kapitola 7.2. Návrh protihlukových opatření). Na přenesení hlukové zátěže do jiného místa (k jiným obcím) poukazuje i obec Horní Libchava (viz vyjádření k podaným odvoláním ze dne 07.02.2022).

K uvedené Hlukové studii za podotknutí Ministerstvu stojí i to, že vypočtené rozdíly hluku na kontrolních výpočtových bodech V21 a V22 (objekty k bydlení v České Lípě) mezi variantami s přeložkou a bez přeložky pro roky 2030 a 2050 jsou mezi 2,0 a 2,5 dB (viz tab. 11 a tab. 12), což je však pod hranici přesnosti výpočtu, kterou si Hluková studie stanovila na  $\pm 3,0$  dB (viz str. 17 Hlukové studie). I přes tuto skutečnost se v jejím závěru bez dalšího dovysvětlení jednoznačně uvádí, že vlivem odklonu dopravy lze předpokládat (i v České Lípě) zlepšení celkové akustické situace.

Ohledně požadavku zohlednění elektromobility či podpory železniční dopravy v Rozptylové a Hlukové studii, Ministerstvo konstatuje, že tento byl požadován alespoň orientačně. Nicméně však s ohledem na shora uvedené, Rozptylová studie stejně neprokázala, že realizací záměru může dojít ke snížení polutantů v průjezdním úseku v České Lípě. Odvolatel tvrdí, že Hluková studie je zpracována dle metodiky, která již zohledňuje podporu železniční dopravy a počítá s nástupem elektromobility, přesto tato samotná studie uvedené popírá (viz např. str. 9 Hlukové studie).

Krajský úřad ve své argumentaci upozornil na rozporuplnost předložených podkladů a žádosti a na důvodnou pochybnost důvodu výrazného snížení údajně nadlimitní hlukové a emisní zátěže a prašnosti pro obyvatele České Lípy po realizaci záměru. Jak bylo naznačeno výše, v tomto řízení leží důkazní břemeno na odvolateli, a ten musí předložit přesvědčivé podklady prokazující důvody veřejného zájmu.

#### **Ad. c) 4.**

Z obsahu správního spisu nevyplývá, že by zařazení stávající silnice I/9 do kategorie S 11,5 s kapacitou 12–18 tisíc vozidel/den bylo někým (zvláště pak odvolatelem) v průběhu řízení zpochybněno (rozporováno).

Odvolatel sám uvádí (viz vyjádření ze dne 14.07.2021), že tento údaj platí pro volnou trasu. Z predikce předpokládané intenzity dopravy v roce 2050 (viz studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“) mimo intravilán České Lípy (pozn. volná trasa) je patrné, že se intenzita dopravy na stávající silnici I/9 bude pohybovat kolem 15 tisíc vozidel/den.

Odvolatel dále v citovaném vyjádření udává, že významná část trasy je vedena v intravilánu, s ovlivněním křižovatkami, které kapacitu snižují. Intenzita dopravy téměř 17 tisíc vozidel/den byla dosažena již pro výchozí rok 2019 právě v průjezdním úseku Českou Lípou. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí Krajského úřadu lze vyvodit, že tento uvedený akceptuje, nicméně odvolatel v rámci probíhajícího řízení nepřinesl žádné pádné informace o tom, jaká je zde přijatelná kapacita. Naopak stroze konstatoval, že (cit.): „...kapacitní posouzení by při předmětném řízení mělo mít pouze informativní charakter.“ (viz vyjádření ze dne 14.07.2021).

Krajský úřad svou úvahou upozornil na důvodnou pochybnost o důvodu budoucí nedostatečné kapacity stávající silnice č. I/9. Jak bylo naznačeno výše, v tomto řízení leží důkazní břemeno na odvolateli, a ten musí předložit přesvědčivé podklady prokazující důvody veřejného zájmu.

#### **Ad. c) 5.**

Otázkou bezpečnějšího spojení zamýšleného záměru se toto rozhodnutí podrobně zabývá v bodě Ad. c) 2. a nejeví se smysluplné daná konstatování opakovat.

Smyslem citované pasáže ze studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“ je dle Ministerstva „potvrzení“, že v případě, že nebude předložený záměr realizován, bude na stávajících silnicích docházet jen k mírným zdržením, což svědčí o tom, že záměr rychlost spojení mezi obcemi významně neřeší. V tomto směru Spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Brno, ve svém vyjádření k podaným odvoláním ze dne 14.02.2022 uvádí (cit.): „*Jinak řečeno, veřejným zájmem dle mínění Děti Země a mnohých obecně známých dopravních studií není podporovat růst počtu vozidel a délku jejich dojezdu výstavbou nových silnic, neboť je to kontraproduktivní. A zvláště pokud nové silnice (a další plochy pro automobily) zabírají plochy s cennými biotopy*“.

Krajský úřad zde opět poukázal na důvodnou pochybnost o důvodu veřejného zájmu zajištění bezpečnějšího, rychlejšího a komfortnějšího spojení obcí. Jak bylo naznačeno výše, v tomto řízení leží důkazní břemeno na odvolateli, a ten musí předložit přesvědčivé podklady prokazující jednotlivé důvody veřejného zájmu.

#### **Ad. c) 6.**

Jako jeden z důvodů veřejného zájmu sám odvolatel ve své žádosti, jejím doplnění a dalších svých vyjádřeních do řízení, uvedl soulad zamýšleného záměru s územně plánovací dokumentací.

Krajský úřad v návaznosti na důvodné pochybnosti o existenci veřejného zájmu předloženého záměru (body viz výše) s odkazem na ustálenou judikaturu správních soudů uvedl, že soulad záměru s platnou územně plánovací dokumentací na všech úrovních není sám o sobě dokladem veřejného zájmu. Je toliko jedním z předpokladů budoucí realizace záměrů a dopředu bez znalosti dalších podrobných informací ohledně konkrétního projektu nelze existenci jiného veřejného zájmu ve smyslu ustanovení § 56 odst. 1 zákona dovozovat. Tuto úvahu lze aprobovat a současně doplnit, že jakkoli schválení územně plánovací dokumentace ve veřejném zájmu vždy je, nedopadá tento závěr automaticky na každý záměr, jenž je v ní obsažen.

#### **Ad. c) 7.**

Zde Ministerstvo, aby se nemuselo opakovat, odkazuje na předchozí bod Ad. c) 6. Vyjádření účastníka řízení (Děti Země, ze dne 01.10.2021), považuje za podpůrné k názoru Krajského úřadu, že koncepční materiál Dopravní sektorová strategie, 2. fáze (tzv. SeStra II) ani liniový zákon (zákon č. 416/2009 Sb.) nepopisují konkrétní záměry (jejich potřebnost, podobu a umístění). SeStra II definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Liniový zákon mj. upravuje postupy při přípravě, umísťování a povolování staveb dopravní infrastruktury.

Odvolatel veřejný zájem celospolečenské potřeby realizace záměru opřel mimo jiné i o úroveň (požadavek) místní samosprávy, což bohužel nijak blíže nedoložil. Zde mu lze dát částečně za pravdu, že neměl možnost samosprávu k nějakému vyjádření nutit. Je však s podivem, že samotné samosprávy dotčených měst, tj. České Lípy a Nového Boru, které se záměrem souhlasí, jsou účastníky posuzovaného řízení (do kterého se i odvolaly), i když měly přehled o tom, že v řízení je nedostatek důkazů pro převahu veřejného zájmu nad zájmy ochrany

přírody, záměr v průběhu řízení nikterak nepodpořily. Vyjádření obce Okrouhlá, ačkoli k jinému správnímu orgánu, ale v témže meritu věci, zřetelně vystihuje její nesouhlasný postoj k realizaci celého zamýšleného záměru, tudíž Krajský úřad nebyl povinen tento její postoj dále ověřovat. To, že je obec Skalice u České Lípy vzata za účastníka posuzovaného řízení, je patrné z písemnosti Krajského úřadu ze dne 27.10.2021, která byla odvolateli téhož dne prokazatelně doručena. I když není jmenovaná obec uvedena v rozdělovníku napadeného rozhodnutí Krajského úřadu, bylo jí toto doručeno dne 23.12.2021 (viz doručenka z datové schránky). Tato vada tak nemá vliv na správnost ani zákonnost předmětného rozhodnutí.

### **K odvolání města Nový Bor:**

Město Nový Bor v doplněném odvolání doložilo souhlas zastupitelstva města se záměrem odvolatele. Vlastní námitky či připomínky, směřující vůči napadenému rozhodnutí Krajského úřadu, však neuvedl. Proto Ministerstvo odkazuje na shora prezentované.

### **K odvolání města Česká Lípa:**

Popisuje-li město Česká Lípa v bodech 1. – 4. včetně příloh základní atributy veřejného zájmu záměru ve vztahu k jeho obyvatelům, zejména pak dopravně a hlukově kritická (riziková) místa ve městě a přilehlých částí, je k tomu třeba především konstatovat, že takto v průběhu správního řízení před Krajským úřadem rozhodně neargumentovalo, i když mělo možnost se k předmětnému záměru vyjádřit. Uvedená argumentace či důkazy byly poprvé použity až v odvolacím řízení. Ustanovení § 82 odst. 4 správního řádu posiluje tzv. koncentraci řízení tím, že účastníkovi řízení neumožňuje uplatňovat v odvolacím řízení takové skutečnosti a důkazy, které mohl uplatnit již dříve, tedy v řízení prvoinstančním. Z tohoto důvodu se tato námitka shledává nedůvodnou a dále se odkazuje na výše uvedené.

Přesto, v rámci dobré správy, aby Ministerstvo nezůstalo nic dlužno vypořádání, k této námitce krátce uvádí, že k seznamu míst, dle města Česká Lípa, značně ovlivněných provozem na stávající silnici, město nedokládá žádnou hlukovou či jinou studii, která by tato tvrzení relevantním způsobem potvrdila. Rovněž chybí posouzení, zda a jak se situace v těchto místech změní po realizaci záměru. I tvrzení, že nelze z technických důvodů realizovat protihluková opatření v místech, kdy k překročení hlukových limitů dochází, není opřeno o pádný důkaz. Odkaz na poslední celostátní sčítání dopravy z roku 2020 a 2021 (na průjezdních úsecích Českou Lípou nárůst dopravy oproti roku 2016 o 20%), zde není přílehlavý, jelikož napadené rozhodnutí Krajského úřadu bylo vydáno dne 22.12.2021 a uvedené sčítání bylo na příslušném portále zveřejněno dne 25.01.2022. Stávající silnice se ani po případném vybudování záměru nestane pro cyklisty bezpečnou, poněvadž dle studie „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Prognóza intenzit dopravy“, po ní bude v roce 2030 jezdit téměř 10 tisíc vozidel/den.

Shledat existenci veřejného zájmu na straně odvolatele pouze na základě schváleného územního plánu obce či na základě společenské objednávky reprezentované názory obyvatel České Lípy i jejich představitelů, jak již bylo konstatováno shora, nelze [více viz bod Ad c) 6. a bod Ad. c) 7].

Ministerstvo ve světle shora uvedeného uzavírá, že Krajský úřad posoudil předloženou žádost odvolatele o povolení výjimky dle ustanovení § 56 zákona pro zásah do biotopů 44 druhů zvláště chráněných živočichů (z nichž 36 je předmětem ochrany dle práva Evropských společenství) a zvláště chráněného druhu rostliny bledule jarní za účelem realizace stavby s názvem „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, projednal ji s účastníky řízení a dospěl k závěru, že žádosti nelze vyhovět, jelikož nebyly naplněny zákonné předpoklady pro povolení požadované výjimky, konkrétně nebyla shledána existence veřejného zájmu na realizaci záměru tak, jak ho odvolatel předložil k posouzení. Krajský úřad při svém rozhodování postupoval v souladu se zásadou zákonnosti zakotvenou v ustanovení § 2 odst. 1 správního řádu. Odvolatel nedoložil podklady v takové míře, aby z nich bylo možné o existenci jiného veřejného zájmu,

jeho naléhavosti a převaze nad zájem ochrany přírody, učinit jednoznačný závěr. Bez konkrétní specifikace a kvantifikace jiného veřejného zájmu (přínosů záměru) není možné řádně posoudit jeho váhu a význam. Bez stanovení váhy a významu jiného veřejného zájmu jej nelze přezkoumatelně poměřovat se zájmem na ochraně přírody, resp. na ochraně jednotlivých rostlinných a živočišných druhů. Samotné rozhodnutí o nepovolení výjimky ve své výrokové části, odůvodnění i poučení o odvolání, obsahuje veškeré náležitosti stanovené právními předpisy, především správním řádem a zákonem. Výroková část obstojí po stránce srozumitelnosti a odůvodnění po stránce přesvědčivosti. Nadto Krajský úřad na konci rozhodnutí odvolateli poskytl návod, co musí žádost a její podklady splňovat, aby bylo možné rozhodnout o převaze jiného veřejného zájmu nad zájmy ochrany přírody, a co je třeba pro posouzení neexistence jiného uspokojivého řešení a dosažení či udržení stavu evropsky chráněných druhů z hlediska jejich ochrany.

Na podkladě výše uvedených zjištění Ministerstvo rozhodlo tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

### **P o u č e n í**

Toto rozhodnutí je konečné. Vzhledem k ustanovení § 91 odst. 1 správního řádu se proti tomuto rozhodnutí nelze dále odvolat (podat rozklad).

*„otisk úředního razítka“*

Ing. Jaroslav Pospíšil  
ředitel odboru výkonu státní správy VII  
*podepsáno elektronicky*

### **Rozdělovník**

Obdrží do vlastních rukou (Datová schránka)

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha, prostřednictvím společnosti Valbek, spol. s r.o., Liberec – ID DS bebs53h
2. Město Česká Lípa – ID DS bkfbe3p
3. Město Nový Bor prostřednictvím JUDr. Jiří Cehák, advokát – ID DS 8y9hvu5
4. Obec Horní Libchava – ID DS vwrbjx9
5. Obec Okrouhlá – ID DS 2txbnkq
6. Obec Skalice u České Lípy – ID DS fzgbiuz
7. Povodí Ohře, státní podnik, Chomutov – ID DS 7ptt8gm
8. Státní pozemkový úřad, Praha – ID DS z49per3

Obdrží do vlastních rukou

1. Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno
2. Český rybářský svaz, z.s., Střekovské nábřeží 975/51, 400 03 Ústí nad Labem
3. Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, Střelnice 2286, 470 01 Česká Lípa

Na vědomí (po nabytí právní moci)

1. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor ŽP a Z + **spis jako nekonvertovaná příloha**
2. AOPK ČR, Správa CHKO České středohoří, Litoměřice – ID DS 6nppyiv
3. Ministerstvo životního prostředí, OVSS V Liberec – ID DS 9gsaax4