

K

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
Cejl 866/50a, 602 00 Brno, mobil 603 574 289, dz.bno@ecn.cz, IČ 67010041

Odbor životního prostředí a zemědělství 1	
Č. dopor. záslky:	Vkládací znak:
Došlo dne: - 1 -10- 2021	EL.
Přílohy: 0	Zpracoval: VK
Č. j.: KULK 69382/2021	

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor ŽP a zemědělství
U Jezu 642/2a
641 80 Liberec 2
podatelna@kraj-lbc.cz

E-mail se zaručeným elektronickým podpisem

30. 9. 2021

Vyjádření č. 2 k řízení dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 46 zvláště chráněných druhů a rodů organismů (1 R + 45 Ž) stavbou „silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“: k výzvě ze dne 13. 9. 2021, č. j. KULK 65273/2021 OŽPZ 313/2021 OZOP

WALDMUSEBOVA

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor ŽP a zemědělství (dále jen KÚ) svým dopisem ze dne 1. 4. 2021, č. j. KULK 22831/2021 OŽPZ 313/2021 OZOP oznámil zahájení tohoto správního řízení dle žádosti ŘSD ČR ze dne 8. 3. 2021 (tj. v době nouzového stavu od 5. 10. 2020). Toto oznámení bylo doručeno e-mailem dne 6. 4. 2021. KÚ dále svým dopisem ze dne 6. 4. 2021, č. j. KULK 23647/2021 OŽPZ 313/2021 OZOP zaslal doplnění oznámení o zahájení tohoto řízení o 1 zvláště chráněný druh živočicha. Oznámení bylo doručeno e-mailem dne 7. 4. 2021.

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) se do řízení dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. o povolení výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 1 zvláště chráněného druhu rostliny a 45 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů stavbou „silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ v souladu s § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. přihlásily dne 14. 4. 2021.

Děti Země dne 26. 4. 2021 zaslaly své vyjádření č. 1, na základě kterého KÚ mj. řízení přerušil do 31. 8. 2021.

ŘSD ČR následně spis doplnilo o své vyjádření ze dne 14. 7. 2021 a ze dne 30. 8. 2021, takže KÚ pak svou výzvou ze dne 13. 9. 2021, č. j. KULK 65273/2021 OŽPZ 313/2021 OZOP, která byla Dětem Země doručena e-mailem dne 16. 9. 2021, oznámil pokračování řízení, zaslal všechna nová podání do spisu a uložil lhůtu 14 dní pro zaslání vyjádření, tj. do 30. 9. 2021. Děti Země níže posílají své vyjádření č. 2.

Vyjádření č. 2 Děti Země:

1. K obsahu vyjádření č. 1 Děti Země ze dne 26. 4. 2021

Děti Země ve svém vyjádření č. 1 ze dne 26. 4. 2021 upozornily na tyto skutečnosti:

- ve spise není odborná studie, která by dokládala, že by stávající 2pruhová silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor v parametrech S 11,5/90 byla do cca roku 2040 tak automobily zahlcena, např. dopravními intenzitami nad 18.000 voz./den, že je nutné naléhavě postavit novou 3pruhovou silnici I/9 z Dolní Libchavy do Nového Boru v parametrech S 13,5/90 a délky 10,2 km za cca 2 mld. Kč,
- ve spise není odborná studie, která by dokládala, že stávající 2pruhová silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor by nyní způsobovala obrovský počet nehod s abnormálními počty mrtvých a těžce zraněných, než jaké je toto množství na jiných silnicích I. třídy v blízkém okolí, takže je nutné naléhavě postavit novou 3pruhovou silnici: přitom nehodovost je hlavně ve městech, tzn. jde o nadměrnou vnitroměstskou automobilovou dopravu,

- přitom stávající trasa silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor neprochází napříč žádnou obcí, jako jinde v ČR, resp. silnice se obcí Lada dotýká ve dvou místech, obce Horní Pihel se jen dotýká a probíhá okrajem obce Pihel, nikoliv jejím středem, takže vlivy automobilů lze omezovat organizačními a technickými opatřeními,
- naopak nová 3pruhová silnice I/9 má probíhat těsně podél malých obcí a přes území CHKO České středohoří, je v těsném kontaktu s řadou vodních ploch, včetně EVL Manušické rybníky, resp. prochází těsně kolem zalesněných kopců u Horní Libchavy apod., takže by brutálně zasáhla do stávající mozaikovitě venkovské krajiny CHKO i do blízkosti EVL a do mnoha migračních koridorů, resp. do prvků ÚSES.

Děti Země proto navrhly, aby buď byl spis doplněn o chybějící odborné studie, nebo aby byla žádost o výjimku ke škodlivému zásahu nové 3pruhové silnice I/9 délky 10,2 km do biotopů 46 zvláště chráněných druhů organismů zamítnuta, neboť chybí doložení veřejného zájmu a jeho převahy, chybí doložení neexistence jiného řešení apod.

2. ŘSD ČR k námitkám Děti Země ze dne 26. 4. 2021, k námitkám obce Horní Libchava ze dne 18. 4. 2021 a spolku Společnost pro trvale udržitelný život – Českolipská regionální pobočka (dále jen STUŽ) ze dne 27. 4. 2021 do spisu zaslalo své vyjádření ze dne 14. 7. 2021 a ze dne 30. 8. 2021, k nimž se Děti Země níže vyjadřují.

2.1. K vyjádření ŘSD ČR ze dne 14. 7. 2021

2.1.1. K dopravním intenzitám

ŘSD ČR k otázce stávajících a budoucích dopravních intenzit na stávající silnici I/9 ve stručnosti uvádí toto:

- stávající silnice I/9 v asi 20 % své délky prochází Českou Lípou, kde je obrovský pohyb lidí a zvířat, ve městě je řada křižovatek, řidiči stojí v zácpách,
- dopravní intenzity na silnici I/9 byly v roce 2019 již kolem 17.000 voz./den a toto množství bude stále narůstat, přičemž cílem nové 3pruhové silnice je odvézt tranzitní dopravu z České Lípy přes území CHKO České středohoří a dále kolem Nového Boru až do Německa (a naopak)

Děti Země se s touto argumentací ŘSD ČR nemohou ztotožnit, neboť jde o nepotvrzená a zavádějící tvrzení. Téměř všechny města a obce v ČR se potýkají s nadměrnou automobilovou dopravou, kterou způsobují řidiči automobilů. Dopravu ve městech je nutné řešit efektivní dopravní politikou, která bude na jedné straně proti-automobilová a na straně druhé pro-alternativní mobilitu.

Pokud v České Lípě, jako téměř jinde v ČR, jsou problémy s nadměrným počtem automobilů, včetně tranzitní, tak ji musí řešit hlavně komunální politici správnou dopravní politikou. Jen stěží lze tento problém přenášet do volné krajiny, včetně do území CHKO České středohoří.

Pokud se komunální politici rozhodnou řešit nadměrnou automobilovou dopravu finančně velmi drahým a funkčně neefektivním řešením v podobě výstavby obchvatu či okruhu, tak jim v tom nikdo nebrání. Děti Země proto nerozumí tomu, proč si město již dávno nezajistilo výstavbu obchvatu, který by ho obkroužil kolem dokola.

Naopak je absurdní, pokud dopravní problémy České Lípy se mají řešit na úkor CHKO České středohoří, resp. volné krajiny, když je odbornými studiemi prokázáno, že růst automobilizace bude vždy rychlejší, než výstavba nových silnic a dálnic, včetně výstavby okruhů/obchvatů a jejich okruhů/obchvatů. ŘSD ČR navíc účelově přehlíží další studie, podle kterých se často při plánování nových silnic a dálnic nepočítá s dopravní indukci.

Stručně řečeno, každá nová silnice nabízí novou dopravu, neboť po „uvolněných“ silnicích či ulicích jednak častěji začnou jezdit stávající řidiči a jednak po nich začnou nově a častěji jezdit ti řidiči, kteří nejezdili vůbec nebo občas.

Bohužel ŘSD ČR tento základní axiom odmítá desetiletí akceptovat, takže výsledkem je, že se snaží neustále stavět nové silnice a dálnice, nicméně automobilizace/motorizace neustále roste, takže ve městech je život stále nezdravý. A tomuto stavu nepomohou ani auta na elektřinu či na vodík, neboť mají další škodlivé vlivy na své okolí.

Tvrzení o nutnosti postavit rychle 3pruhovou silnici je tedy nelogické, neboť dojde k dalšímu nárůstu dopravních intenzit a škodlivých vlivů automobilů na veřejné zdraví a přírodu. Pouze se na několik let možná oddálí stávající špatný stav. Ovšem na úkor volné krajiny, zejména v CHKO České středohoří, a na úkor pohody bydlení v obcích, které s automobilovou dopravou ve městech, jako je Česká Lípa či Nový Bor, nemají téměř nic společného.

Lze tedy zopakovat, že pokud má Česká Lípa shodně se stovkami měst a obcí v ČR nějaké dopravní problémy, tak je musí řešit kvalitní dopravní politikou, a to nikoliv na úkor krajiny, navíc chráněné, a na úkor okolních obcí.

Česká Lípa a Nový Bor jsou na tom s automobilovou dopravou podobně, jako desítky či stovky okolních měst na silnicích I. třídy, takže nejde o nic výjimečného. Popis ŘSD ČR, jak se „dopravně krutě žije“ v České Lípě (lidé, zvířata, auta, cyklisté, MHD, křižovatky, zácpy, hluk, prach, nehody, zábor půdy...) je sice působivý, ale mimoběžný, neboť popisuje standardní stav ve stovkách měst a obcí.

2.1.2. K nehodovosti

ŘSD ČR k otázce stávající nehodovosti na stávající silnici I/9 ve stručnosti uvádí toto:

- nehodovost na silnicích se skládá z počtu nehod a z jejich následků pro lidi a zvířata, tzn. jde o lehká zranění, těžká zranění a o úmrtí, takže nelze brát v úvahu jen počet nehod a jen úmrtí lidí
- nejvíce nehod je v České Lípě, neboť účastníci silničního provozu nedodržují pravidla, zejména řidiči aut
- pokud by byla postavena nová 3pruhová silnice Česká Lípa – Nový Bor, tak by ve městech ubylo velké množství aut a tedy i střetů s chodci a se zvířaty, protože na volných silnicích by se jezdilo ohleduplněji, a to do doby, než by se zahltily novou automobilovou dopravou, což lze očekávat až za dlouhou dobu

Podle Děti Země téměř všechna města a obce v ČR se potýkají s nadměrnou automobilovou dopravou a tedy s vysokou nehodovostí. Dopravní situace v České Lípě není nijak výjimečná. Řešením je kvalitní dopravní politika města. Jen stěží lze proto tento problém přenášet do volné krajiny, včetně do území CHKO České středohoří.

Pokud se komunální politici rozhodnou řešit nadměrnou automobilovou dopravu finančně velmi drahým a funkčně neefektivním řešením v podobě výstavby obchvatů či okruhu, tak jim v tom nikdo nebrání. Děti Země ale nerozumí tomu, proč si tato města již dávno nezajistilo výstavbu obchvatu, který by ho obkroužil kolem dokola. Naopak je absurdní, pokud dopravní problémy České Lípy se mají řešit na úkor území CHKO, resp. volné krajiny.

Lze tedy zopakovat, že pokud má Česká Lípa shodně se stovkami měst a obcí v ČR nějaké dopravní problémy, tak je musí řešit kvalitní dopravní politikou, a to nikoliv na úkor krajiny, navíc chráněné, a na úkor okolních obcí. Česká Lípa a Nový Bor jsou na tom s automobilovou dopravou podobně, jako desítky či stovky okolních měst na silnicích I. třídy, takže nejde o nic výjimečného.

ŘSD ČR nijak nevyvrátilo upozornění Děti Země, že nehodovost na stávající silnici I/9, resp. v České Lípě a v Novém Boru se nijak významně neodlišuje od nehodovosti na jiných silnicích I. třídy či v jiných městech podobné velikosti dle počtu obyvatel. ŘSD ČR jen opakuje floskule, že chce postavit 3pruhovou silnici, aby se řidičům jezdilo rychle, bezpečně a pohodlně, a to se stane tím, že se mezi oběma městy postaví druhá velká silnice, tentokrát přes CHKO České středohoří, tzn. problémy řidičů aut se přesunou do chráněné krajiny a k jiným obcím.

2.1.3. K argumentům na podporu povolení výjimky

ŘSD ČR na obhajobu svého plánu na výstavbu nové 3pruhové silnice I/9 ve stručnosti uvádí toto:

- záměr nové silnice je v souladu s ÚPD, tzn. s PÚR ČR, se ZÚR a s ÚP

- záměr je vyjmenovaný ve schválené koncepci SeStra II
- záměr v rámci územního plánování prošel procesy SEA, což je důkaz, že je realizovatelný
- záměr získal dne 18. 9. 2017 závěry zjišťovacího řízení, podle kterých má nízký škodlivý vliv na ŽP, neboť koridor nové silnice I/9 je citlivý pro přírodu, vyhýbá se vodotečím a lesům, zasahuje jen okrajem do 4. zóny CHKO České středohoří a k EVL je dostatečně daleko

ŘSD ČR shrnuje, že záměr představuje veřejný zájem, protože reaguje na společenskou objednávku celostátních, krajských a místních politiků, kteří ho prosadili do ÚPD, kde je jeho území pro budoucí výstavbu chráněno. Navíc proces EIA prokázal realizovatelnost tohoto záměru.

Děti Země považují tuto argumentaci ŘSD ČR sice za obvyklou, nicméně pro řízení o výjimce ze zákona za plně dostačující. Existuje ustálená judikatura, kterou KÚ i ŘSD ČR jistě zná, podle které územní ochrana v ZÚR či v ÚP sama o sobě neznamená, že existuje nějaký povinný právní nárok na povolení předmětné výjimky.

Soulad plavebního kanálu u Přelouče se ZÚR a s ÚP např. ani během 20 let přípravy a utracení cca 350 mil. Kč nepomohl ŘVC ČR získat výjimky, resp. po 20 letech od vydání stanoviska EIA má probíhat nový proces EIA s jiným trasováním kanálu, přičemž tento záměr je mj. bez všech potřebných výjimek a bez územního rozhodnutí.

Tvrzení ŘSD ČR, že záměr je vyjmenovaný v koncepci SeStra II je zavádějící, neboť při schvalování této koncepce MD opakovaně a jednoznačně uvedlo (např. pan Sosna z MD), že seznam dopravních staveb je jen ilustrativní, takže tyto stavby nemají s koncepcí nic věcně společného, jelikož se schvaluje koncepce, ne konkrétní záměr. Je proto úplně jedno, zda nějaký dopravní záměr je či není v koncepci SeStra II, neboť důležitější jsou cíle a prostředky této koncepce, nikoliv nějaké, v tu dobu vyjmenované, stavby.

Tvrzení ŘSD ČR, že záměr je realizovatelný, neboť prošel procesem SEA v rámci schvalování ÚPD je mimoběžný, neboť v rámci schvalování ÚPD se pouze schvaluje ochrana území pro nějakou funkci. To ovšem neznamená, že tato ochrana je na tisíc let, neboť se může kdykoliv změnit a území může mít později zcela jinou funkci. Ochrana území v ÚPD nemůže tedy garantovat, že nějaký budoucí konkrétní záměr je současně realizovatelný. Navíc v dnešní době jsou téměř všechny lidské stavební záměry technicky realizovatelné.

Tvrzení ŘSD ČR, že záměr v 9/2017 získal závěry zjišťovacího řízení, takže se i bez souhlasného závazného stanoviska EIA může postavit, je rovněž zavádějící. Jednak je možné celý polo-proces EIA napadnout u soudu v rámci umístění záměru (což je reálné, pokud státní moc selhala a nebyla předložena podrobná dokumentace EIA), neboť spíše měl proběhnout celý proces EIA, a jednak pokud nějaký záměr splňuje požadavky zákona č. 100/2001 Sb., tak to negarantuje i kumulativní splnění požadavků zákona č. 114/1992 Sb. o povolení výjimky.

Z právního hlediska je totiž značný rozdíl mezi stanoviskem orgánu ochrany ŽP, že nějaký záměr nepodléhá další fázi procesu EIA, mezi klasickým správním rozhodnutím o nějakém povolení či zákazu a mezi povolením výjimky ze zákona, zvláště pokud se záměr nachází na území CHKO.

Děti Země chápou, že ŘSD ČR nijak nerozlišuje, zda nějakou dálnici či silnici staví ve městě, ve volné krajině či v chráněném území, čehož důkazem je příkladmo dálnice D8 Lovosice – Řehlovice, která probíhá přes CHKO České středohoří a u níž lze jen velmi obtížně doložit, že se v CHKO nachází (trasa dálnice dokonce nemá ani pravomocné územní rozhodnutí, neboť její umístění bylo nezákonné), nicméně řízení se nachází v režimu zákona č. 114/1992 Sb., které má zcela jiné požadavky na splnění, než stavební zákon či zákon č. 100/2001 Sb.

Za tohoto stavu není doloženo, že by výstavba nové 3pruhové silnice byla časově i věcně naléhavá, neboť předložené podklady nic takového nedokládají, resp. stávající silnice I/9 jistě vyhoví i dalších 20 let, aniž by se musely utrácet veřejné prostředky na novou silnici, které jistě chybějí jinde v ČR. Přitom rychlejší, levnější a jednodušší by bylo zahájit přípravu Nulové varianty plus, tzn. organizačně a technicky odstranit vady stávající silnice I/9 Česká Lípá – Nový Bor, příp. postavit jen obchvat České Lípy.

K povolení výjimky pro předložený záměr ke škodlivému zásahu je totiž nutné kumulativně splnit tyto podmínky:

- doložit veřejný zájem předloženého záměru
- doložit převahu tohoto zájmu nad zájmem ochrany biotopů a jedinců zvláště chráněných druhů organismů
- uvést konkrétní důvod dle § 56 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.
- doložit neexistenci jiného uspokojivého řešení (pro druhy chráněné ES)
- povolovaná stavba neovlivní dosažení udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany

Žádost a ani přílohy ovšem přesvědčivě nedokládají, že záměr se škodlivým zásahem do biotopů 46 zvláště chráněných druhů a rodů organismů kumulativně splňuje požadavky ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

ŘSD ČR totiž předložilo hlavně argumenty, které se týkají nekvalitní dopravní politiky v České Lípě, které lze úspěšně řešit v samotném městě, včetně třeba výstavby jeho obchvatu bez výstavby nové 3pruhové silnice I/9 přes CHKO jako náhradu za stávající 2pruhovou silnici I/9 Česká Lípa – Nový Bor.

Chybí totiž doložení převahy veřejného zájmu na řešení nehodovosti a dopravních problémů v České Lípě, chybí doklad o tom, že problém s údajně vysokou nehodovostí v České Lípě nelze řešit jiným způsobem, než výstavbou 3pruhové silnice délky 10,2 km až do Nového Boru. Navíc dopravní problémy v tomto městě nejsou nijak výjimečné od dopravních problémů v jiných, počtem obyvatel podobných měst, a na jiných silnicích I. třídy.

2.2. K vyjádření ŘSD ČR ze dne 30. 8. 2021

ŘSD ČR ve svém vyjádření ze dne **30. 8. 2021** de facto rozvádí obsah svého vyjádření ze dne **14. 7. 2021**, neboť se hlavně zaměřuje na dopravní situaci (dopravní politiku) v České Lípě. Nově argumentuje Rozptylovou studií z 6/2019, Hlukovou studií z 7/2019 a údaji o nehodovosti.

2.2.1. Z Rozptylové studie vyplývá, že rozředěním automobilového provozu na 2 silnice I. třídy logicky dojde ke snížení znečištění ovzduší na stávající 2pruhové silnici I/9 Podle názoru Děti Země nebylo k získání tohoto faktu nutné Rozptylovou studií skoro ani zadávat.

ŘSD ČR by ovšem mělo uvést, kde a proč dochází v současné době na stávající 2pruhové silnici I/9 k překračování imisních limitů a jaká by byla situace v roce 2040 při **Nulové variantě plus**, tzn. pokud by se 3pruhová silnice do roku 2040 nestavěla. Současně by ŘSD ČR mělo uvést, jaká jiná řešení na snížení příp. nadlimitních koncentrací škodlivin v roce 2040 (pozn.: významná část aut bude zřejmě jezdit na elektřinu, na vodík či na dřevo apod.) se pro **Nulovou variantu plus** (jiné uspokojivé řešení) nabízejí. Toto ovšem vyjádření ŘSD ČR ze dne **30. 8. 2021** neuvádí. ŘSD ČR ani neuvádí, zda je možné účel plánované silnice získat pouhou výstavbou obchvatu České Lípy.

2.2.2. Z Hlukové studie vyplývá, že ani ona neuvažuje o **Nulové variantě plus** v roce 2040, neboť se zabývá jen vlivy plánované 3pruhové silnice I/9. I v případě intenzit hluku z automobilové dopravy by logicky na stávající 2pruhové silnici došlo ke snížení intenzit hluku, pokud by byla postavená 3pruhová silnice. Není ale zřejmé, kde by v roce 2040 na stávající 2pruhové silnici I/9 (**Nulová varianta plus**) docházelo k nadlimitním intenzitám hluku a jakým způsobem by bylo možné ho organizačně a technicky řešit (PHS, výměna oken, tichý asfalt apod.).

Navíc studie u 3pruhové silnice zjišťuje, že i na ní dojde k nadlimitním intenzitám hluku, takže se musejí postavit **4 PHS na ochranu obce Okrouhlá** (č. p. 2 a č. p. 38 a dále č. p. 93) a **Skalice u České Lípy** (č. p. 448 a č. p. 546) a příp. na 8 místech zajistit územní ochranu pro výstavbu dalších PHS, pokud si to hluková situace vyžádá.

ŘSD ČR by i v tomto případě mělo hlavně uvést, kde a proč dochází v současné době na stávající 2pruhové silnici I/9 k překračování limitů hluku a jaká by byla situace v roce 2040 při **Nulové variantě plus**, tzn. pokud by se 3pruhová silnice do roku 2040 nestavěla. Současně by ŘSD ČR mělo uvést, jaká jiná řešení na snížení příp. nadlimitních intenzit hluku v roce 2040 (pozn.: významná část aut bude zřejmě jezdit na elektřinu, na vodík či na dřevo apod.) se pro **Nulovou variantu plus** nabízejí. To ovšem vyjádření ŘSD ČR ze dne **30. 8. 2021** neuvádí.

2.2.3. ŘSD ČR k nehodovosti předkládá srovnávací údaje pro intravilán a extravilán ve srovnání s „průměrem“. Z těchto údajů vyplývá, že stávající 2pruhová silnice I/9 je vůči průměru odlišná jen ve vyšším objemu hmotné škody na automobilech (intravilán České Lípy či Nového Boru cca 3x vyšší, než jiná města, a extravilán cca 1,5x vyšší, než jiný extravilán) a ve vyšším počtu zranění (intravilán obou měst cca 4x vyšší a extravilán trochu vyšší).

Podle názoru Děti Země jsou dopravní problémy v intravilánu obou měst způsobené hlavně absencí či nefunkční dopravní politikou těchto měst, která by měla škodlivé vlivy automobilů výrazně snižovat (včetně nehodovosti) ve prospěch veřejné dopravy, cyklistiky a pěší dopravy.

Vyšší finanční škody na autech při jejich nehodách přitom nelze považovat za použitelný ukazatel k tomu, aby se musela stavět nová 3pruhová silnice I/9 ve volné krajině a přes území CHKO.

Pokud se týká vyššího počtu zranění na stávající 2pruhové silnici Česká Lípa – Nový Bor, tak si lze jistě představit řadu levnějších a rychlejších technických a organizačních opatření (v rámci **Nulové varianty plus**), které by dokázaly počty nehod snížit, než čekat 10 a více let na výstavbu nové 3pruhové silnice Česká Lípa – Nový Bor. Částečně snazším řešením může být **výstavba pouhého obchvatu České Lípy**, která by měla daleko méně střetů se zájmy ochrany a přírody. Ale toto jiné uspokojivé řešení ŘSD ČR také účelově přehlíží (existují tedy min. 2).

3. Závěr

Podle zjištění Děti Země žádost nesplňuje požadavky ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., a to o doložení a o převaze veřejného zájmu na skutečně věcně naléhavé výstavbě nové 3pruhové silnice přes CHKO, dále chybí doložení, že neexistuje jiné řešení pro splnění cíle nové přeložky (**Nulová varianta plus** či **jen obchvat České Lípy**), tzn. zajistit řidičům rychlé, plynulé a bezpečné ježdění po obou dotčených městech a po stávající 2pruhové silnici I/9, což jsou problémy nekvalitní dopravní politiky v České Lípě a v Novém Boru, než na této silnici mezi oběma městy. A ty lze v obou městech technicky a organizačně řešit kvalitní proti-automobilovou dopravní politikou.

Dopravní závady na stávající 2pruhové silnici mezi oběma městy lze podle Děti Země rovněž organizačně a technicky řešit, např. výstavbou PHS, rekonstrukcí závadných úseků silnice apod. Do roku 2040 by tedy plně vyhovovala stávající silnice I/9, tzn. jiným řešením problémů je **Nulová varianta plus**.

Pokud by se ihned, levněji a rychleji investovalo do stávající silnice a do omezení automobilové dopravy uvnitř obou měst kvalitní dopravní politikou, tak by byla výstavba nové 3pruhové silnice I/9 zbytečná.

Navíc druhým uspokojivým řešením je **výstavba obchvatu České Lípy** mimo cennou volnou a chráněnou krajinou (a bez zásahu), které nic právně a finančně zásadního nebrání – stačí jen bryskně změnit ZÚR a ÚP.

Děti Země navrhuje, aby žádost byla buď doplněna o doložení splnění všech požadavků zákona, nebo aby byla zamítnuta, takže by ŘSD ČR muselo v odvolání předložit kvalitnější a konkrétnější argumentaci nebo by daleko aktivněji začalo jinak řešit tvrzené problémy v České Lípě a na silnici I/9 do Nového Boru, např. zahájením přípravy **Nulové varianty plus** nebo přípravy **pouhého obchvatu České Lípy**.

RNDr. Miroslav Patrik
statutární zástupce klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem. Kvalifikovaný certifikát sériové číslo 22176829 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA 4 (ověření osobních certifikátů na http://www2.postsignum.cz/icz_szng_pcu/certSearch).

u

K řízení o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – WALDHAUSEROVA'
přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava – k výzvě ze dne 13. 9. 2021, č. j. KULK 65273/2021 OŽPZ
313/2021 OZOP

Jako spolek Sdružení Svobodná Ves bychom Vás rádi informovali o právě probíhající petici proti plánované výstavbě přeložky silnice I/9 Nový Bor-Dolní Libchava.

Tato petice je určena všem subjektům podílejícím se na plánovacím a schvalovacím procesu přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, tedy je určena i Vašemu úřadu i k tomuto řízení.

Věříme, že tato veřejná informace o petici (momentálně s cca 850 petenty) může být pro Vaše rozhodnutí relevantní. Jak v textu petice samotné, tak v samostatně uvedených "důvodech k podpisu" jednotlivých petentů, najdete většinově prezentovaný názor, že plánovaná stavba nenávratně a významně poškodí přírodu i krajinný ráz, stejně jako že občané považují tuto stavbu, i trasu stavby, jako již za zastaralou, necitlivou, bezdůvodnou a nesmyslnou.

Proto za cca 850 petentů, petiční výbor i za spolek Sdruž. Svobodná Ves prohlašujeme, že dlouhodobé zachování a chránění dotčené krajiny i přírody je v převažujícím veřejném zájmu, a v důsledku tedy jednoznačně podporujeme návrhy účastníků řízení aby výjimka o ochraně přírody a krajiny – přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava byla zamítnuta.

E-petice má aktuálně 497 podpisů, které lze ověřit v odkazu, který je uveden níže. Archy přikládáme i v příloze. Další cca 350 vlastnoručních podpisů je v papírové podobě, jedná se zatím pouze o mezisoučet a sběr podpisů nadále probíhá. (Ilustrativně přikládáme fotokopii dvou archů s vlastnoručními podpisy.)

https://www.petice.com/nesouhlas_se_stavbou_silnice_1-9

Děkuji a přeji hezký den za spolek Sdružení Svobodná Ves a petiční výbor Vojtěch Starosta

Sdružení Svobodná Ves
Skalice u České Lípy 257
Skalice u České Lípy 471 17
email: ossvobodnaves@seznam.cz
tel: 775900142
web: <https://www.nechcemeprelozku.cz/>

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství 1	
Č. dopr. zásilk:	Ukládací znak:
Došlo dne:	- 7 -10- 2021 05
Přílohy: 2	Zpracovatel: VL
Č. j.: KULK 71010/2021	

Obec Skalice u České Lípy

Se sídlem : Skalice u České Lípy , č.p. 377 , PSČ 47 17

Tel. : 487 721 131 , e-mail: obec@skaliceuceskelipy.cz

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE Odbor životního prostředí a zemědělství	
Č. dopr. zásilky:	Ukládací znak:
Došlo dne: - 6 -10- 2021 <i>DS</i>	
Přílohy: <i>0</i>	Zpracoval: <i>VL</i>
Č. j.: <i>KULK 70819/2021</i>	

AOPK

reg.pracoviště Správa CHKO České středohoří

Michalská 260/14

412 01 Litoměřice

WILDMUSE ROVNÍ

Vaše č.j. : **KULK 65273/2021, OŽPZ 313/2021OZOP**

Ve Skalici u České Lípy dne 6.10.2021

Věc: Řízení ve věci udělení výjimky dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. , o ochraně přírody a krajiny, přeložky silnice I/9 Nový Bor –Dolní Libchava

Obec Skalice u České Lípy sice není účastníkem řízení dle § 56 zákona č.114/1992 Sb. ,ve věci udělení výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 1 zvláště chráněného druhu rostlin a 45 zvláště chráněných druhů živočichů stavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor –Dolní Libchava , nicméně rozhodnutím zastupitelstva vyjadřuje svůj nesouhlas s udělením výše uvedené výjimky .

Obec Skalice u České Lípy se naprostou většinou hlasů zastupitelů rozhodla na svém jednání dne 4.10.2021 vyjádřit jasné stanovisko nesouhlasu s udělením výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 1 zvláště chráněného druhu rostlin a 45 zvláště chráněných druhů živočichů stavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor –Dolní Libchava.

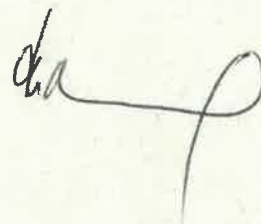
Obec Skalice u České Lípy vyjadřuje svůj názor že , stavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor -Dolní Libchavy by došlo k velkému zásahu do krajinného rázu ,k rozbití zemědělsky obhospodařovaných pozemků, ale i pozemků zajišťujících funkci lesa v k.ú. Skalice u České Lípy a také i v neposlední řadě k obrovské zátěži životního prostředí obyvatel dosud klidné obce .

Obec Skalice u České Lípy také upozorňuje na výsledky prognózy dopravy pro účely ekonomického hodnocení souboru staveb na silnici I/9 vypracované firmou Valbek spol.s.r.o. v lednu 2021 , kde se vychází ze zjištěných faktů v intenzitě dopravy v r. 2016 . Tyto prognózy se aktuálně již druhý rok zásluhou zvláště covidové pandemie nenaplnují . Je otázkou zda v této době má nejen ekologický , ale i ekonomický smysl stavět další komunikaci v lokalitě pod správou CHKO .

Obec Skalice u České Lípy nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor .

ing. Josef Hrdlička

místostarosta obce





KULBP018GI5H

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství	Odbor životního prostředí a zemědělství
Českolipská regionální pobočka	Krajského úřadu Libereckého kraje
se sídlem Silnice 2286	U Jezu 642/2a
470 01 Česká Lípa	461 80 Liberec 2
Dostal dne:	11 -10- 2021
Přílohy:	Zpracovatel: <i>W. Chausserová</i>
Č. j.:	

Věc: Doplněk vyjádření k žádosti o povolení výjimky dle § 56
(Č.j. **KULK 22831/2021**, OŽPZ 313/2021 OZOP)

Českolipská regionální pobočka Společnosti pro trvale udržitelný život (dále též STUŽ ČL) se přípisem ze dne 21.4 t.r. přihlásila do správního řízení o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (dále též ZCHD) dle ustanovení §56 Zákona 114/1992 Sb. (dále též ZOPK) na základě žádosti právnické osoby Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, Praha 4, IČO 6593390 (dále jen žadatel), zastoupeného právnickou osobou Valbek, spol. s r.o., se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec, IČO 48266230.

Svým vyjádřením ze dne 27.4. t.r. (odesilací razítko z 28.4. t.r.) STUŽ ČL **vyslovila nesouhlas s udělením požadované výjimky** a tento nesouhlas také ve zmíněném vyjádření zevrubně odůvodnila.

Tento doplněk vyjádření STUŽ (dále též Doplněk) je kromě jiného také reakcí na dokument žadatele s názvem „Věc: silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, řízení dle § 56 zák. 114/1992 Sb. Vyjádření žadatele k námitkám účastníků řízení.“ Vyjádření žadatele s přijímacím razítkem Krajského úřadu Libereckého kraje (dále též KULK) ze dne 16.7.t.r. jsme obdrželi dne 27.9. t.r. spolu s informací KULK o pokračování řízení ze dne 13.9. t.r.

V našem vyjádření ze 27.4. t.r., na němž trváme, jsme mimo jiné vyjádřili politování, že na záměr nebyla zpracována nová EIA, neboť v dotčeném území se v mnoha směrech podstatně a výrazně změnila podmínky a zákon v takovém případě ukládá zpracovat EIA novou. A nejen zákon 100/ 2001 Sb. v platném znění, nýbrž je možno takový požadavek odvodit také z evropské legislativy v oblasti životního prostředí, která se zabývá procesem EIA („Směrnice Rady 2001/42 ES Evropského parlamentu o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí“, „Směrnice 2011/92 EU“, „Směrnice Rady 2014/52/EU “ ze dne 16.4.2014,...).

Nově **namítáme neplatnost závěrů zjišťovacího řízení** ze dne 18.8.2017 (Č.j. KULK 68225/2017, OŽPZ 940/2017), které dle našeho názoru v rozporu se zákonem nahradilo zpracování řádné nové EIA.

V naší dokumentaci jsme nedohledali dokument, který by nás informoval o zahájení zmíněného zjišťovacího řízení. A to přesto, že již řadu let každoročně zasíláme (obnovujeme) na OŽPZ KULK generální žádost o informace dle § 70 odst.2 Zákona 114/1992 Sb. v platném znění. Učinili jsme tak i v dotčeném roce 2017, žádost je datována dnem 15.2.2017, kopii podacího lístku ze dne 27.2.2017 připojujeme jako Přílohu 1 tohoto Doplněku. Kopii textu obnovené generální žádosti pak připojujeme jako Přílohu II.

2)

KULK sice může argumentovat, že dokument o zahájení předmětného zjišťovacího řízení byl zveřejněn na internetové úřední desce, což již nyní asi nelze ověřit, hlavně však by dle nás bylo takové oznámení nedostatečné, což není jen náš subjektivní názor, vychází totiž z precedenčního rozsudku Krajského soudu v Plzni Č.j. 77/A 12/2021-46 ze dne 30.7.2021:

„Zásah spočívající v postupu žalovaného odmítající žalobci přímo zasílat informace...a odkazující žalobce pouze na elektronickou úřední desku žalovaného, je nezákonný.“

O tom, že v roce 2017 proběhlo nějaké zjišťovací řízení ve věci, jsme se dozvěděli až v souvislosti se zahájením tohoto řízení o povolení zásahu do ZCHD. Ne vlastní vinou jsme se tedy nemohli vyjádřit ve zjišťovacím řízení, v němž bychom v každém případě z výše uvedených a dalších důvodů požadovali zpracování nové, plnohodnotné dokumentace EIA. **Její zpracování tedy požadujeme nyní a do té doby žádáme o přerušení řízení o povolení zásahu do ZCHD.**

Odvoláváme se v souvislosti s tím mimo jiné na ustanovení článku 11 výše zmíněné Směrnice 2011/92/EU, které ukládá členským státům, „aby v souladu s příslušnými právními předpisy vnitrostátního práva (například §§ 28 a 41 odst. 1 a 2 Zákona 500/2004 Sb.? - pozn. MH) příslušníci dotčené veřejnosti...měli možnost dosáhnout přezkoumání...jakýchkoliv rozhodnutí, aktů nebo nečinnosti podléhajících ustanovením o účasti veřejnosti obsaženým v této směrnici.“

Jsme přesvědčeni, že nová EIA je nezbytná i z důvodu podstatné změny charakteristiky záměru. Přeložka původně plánovaná jako dvoupruh se změnila na střídavý trojpruh. Lze očekávat, že tato změna znamená také podstatně větší zásah do životního prostředí jak při stavbě, tak při provozu nové komunikace.

Navíc střídavý trojpruh je z hlediska dopravní bezpečnosti velmi riskantní způsob uspořádání komunikace, klade mimořádné nároky na pozornost řidiče - zvýšené nebezpečí přejetí do protisměru. A dle policejních statistik právě nepozornost a nevěnování se řízení jsou jednou z nejčastějších příčin těch nejtragičtějších dopravních nehod. Přitom žadatel zvýšení dopravní bezpečnosti a snížení nehodovosti používá jako jeden z klíčových argumentů ve prospěch stavby přeložky!

Další z nejčastějších příčin tragických nehod je překračování povolené rychlosti. K tomu bude nová komunikace přímo svádět, protože na ni má přejít pouhá třetina provozu na současné silnici I/9 (tranzit), zatímco většina, dvě třetiny, zůstane na komunikaci současné.

Reálnost tohoto rizika byla prakticky ověřena za pandemické uzávěry, kdy silně poklesla frekvence provozu na komunikacích, a právě tehdy policie zaznamenala fenomén závodění na poloprázdných komunikacích, nejednou s tragickými následky.

Z hlediska probíhajícího řízení o povolení zásahu do ZCHD dle § 56 Zákona 114/1992 Sb. toto zvýšení dopravní bezpečnostního rizika pokládáme za významné i oslabení veřejného zájmu na vybudování této nové komunikace (výše zmíněná rizika jistě nejsou ve veřejném zájmu). Úměrně tomu dle nás tedy stoupl veřejný zájem na zamítnutí tohoto zásahu.

3)

Ve výše zmíněném vyjádření ze 27.4.t.r. jsme poukazovali na značnou zastaralost záměru, projektu stavby předmětné přeložky silnice I/9 Dolní Libchava - Nový Bor. Prostřednictvím Přílohy III dokladujeme, že na tuto zastaralost a plýtvání finančními prostředky upozorňoval tehdejší starosta obce Skalice u České Lípy pan Jan Rückl už před 30 roky!, dopisem ze dne 29.10.1991.

Jako příklad **vytrvalého** odporu občanů proti nepromyšlenému záměru stavby přeložky silnice I/9, který je silou protlačován navzdory racionálním námitkám (včetně námitky nevratného a vážného poškození přírody, tedy i ZCHD, jež jsou její součástí) uvádíme více než 21 let starý dopis paní Marie Loukové (Příloha IV).

Podobně vyjádření Hnutí DUHA Česká Lípa (Příloha V Doplněk), které mimo jiné poukazuje i na nedostatky původní EIA – o důvod víc ve prospěch vypracování nové a skutečně aktuální. Krom toho Hnutí DUHA Česká Lípa poukazuje na možná alternativní řešení, jejichž existence opět snižuje veřejný zájem na vybudování přeložky a zvyšuje veřejný zájem na ochraně ZCHD dle § 56 Zákona 114/1992 Sb. v platném znění.

Jako Přílohu VI připojujeme průvodní dopis k archivním materiálům spolku Svobodná Ves, s jehož obsahem se ztotožňujeme. Z materiálů zmíněných v průvodním dopisu jsme převzali ty, které jsou označeny jako přílohy III, IV, V.

Veřejný zájem na ochraně přírody v území, jimiž má vést přeložka, tedy i veřejný zájem na nerušené ochraně ZCHD dále zvyšuje (a veřejný zájem na vybudování přeložky silnice I/9 naopak snižuje) i vyjádření stovek občanů, kteří v těchto dnech již podepsali petici proti budování přeložky silnice I/9, a dalších, kteří ji ještě podepisují. Je adresována mimo jiné i správnímu orgánu, který vede řízení ve věci. Viz příloha VII.

Nyní k dokumentu „Věc: silnice I/9 Nový Bor - Dolní Libchava, řízení dle § 56 Zák. 114/1992Sb. Vyjádření žadatele k námitkám účastníků řízení“, přesněji k žadatelově „Reakci na vyjádření STUŽ“.

Zarážející na této reakci je, že se žadatel vůbec nevyjadřuje k jádru věci, jímž je poměrování dvou veřejných zájmů, zájmu na vybudování přeložky a zájmu na uchování vzácné přírody v trase přeložky. Sděluje, že „žadatel plní celospolečenskou objednávku“, což je jinými slovy veřejný zájem. Jenže jej zřejmě pochopil jako zájem absolutní, který má absolutní přednost před jinými veřejnými zájmy, dokonce jako by ani jiný veřejný zájem v území dotčeném záměrem neexistoval! Přinejmenším žadatele zřejmě vůbec nenapadlo, že má-li jím prosazovaný záměr v tomto poměrování obstát, má-li dokázat, že „*jiný veřejný zájem výrazně*“ (zvýrazněno MH) *převažuje nad zájmem ochrany přírody*“, těžko to dokáže bez odborně podloženého zpochybnění tohoto veřejného zájmu na ochraně ZCHD. Zejména když se nemůže opřít o výjimky pro některé dopravní stavby, jmenované v zákoně. Předmětná přeložka silnice I/9 jistě není ani dálnicí, ani rychlostní komunikací (§ 56 odst. 3c zmíněného zákona 114/1992 Sb.). Renomovaná právní kancelář Frank Bold se ve věci určení veřejného zájmu (či převahy jednoho veřejného zájmu) vyjadřuje takto:

„Veřejný zájem je tedy nutné nalézt v rozhodovacím procesu každé konkrétní věci a nelze jej předem stanovit.“

Jenže přesně tento dle nás chybný postup žadatel uplatňuje!

4)

Žadatel poté uvádí, že od roku 2011 je vidět opětovný nárůst počtu nehod. Ovšem připouští, že při vysoké intenzitě dopravy jde o nehody méně vážné. Nepřímo tak potvrzuje naše tvrzení na straně 2) tohoto Doplnku, že provoz na přeložce by vzhledem k pouze třetinové intenzitě vedl možná k menšímu množství dopravních nehod, avšak s horšími následky. Je toto ve veřejném zájmu? Dle nás nikoliv.

V poznámce o největší nehodovosti na průsečné křižovatce silnici I/9 a III/26851 na obchvatu Nového Boru mluví žadatel sám proti sobě. Kdo tu křižovatku projektoval? Nepochybně projektant z oboru dopravního stavitelství. Jistě, ani takový projektant není neomylný. Ale jakou tedy máme záruku, že na nové přeložce nevzniknou nová střetová místa, nové "nehodové lokality"? **Velmi chybí odborná oponentura záměru**, která by to posoudila. Takto je nutno spoléhat se pouze na to, co nám žadatel sdělí, přičemž ale nemůže být označen za nezávislého, neboť je v jeho zájmu záměr prosadit.

Podobně je to s rozptylovou studií, kterou žadatel hájí. Už z podstaty věci a na základě základních meteorologických poznatků jsou rozptylové podmínky v průměru horší v údolích, v okolí vodních toků apod., tedy v místech plánované přeložky. Jistě žadatel zná například pojem „místní údolní mlhy“. Ty jsou například v ranních hodinách pozorovatelné v místech trasy budoucí přeložky prakticky celoročně.

Žadatel ani nepopírá, že přeložka vytvoří významnou krajinnou bariéru, ne ovšem jedinou, ale DALŠÍ v krajině už tak zasažené fragmentací. Domnívá se, že to lze řešit „dodatečnými opatřeními pro pěší a cyklisty“. Ale jaká opatření zamezí vzniku intenzivního hluku a smogu podél cyklotras, s nimiž přeložka povede minimálně část trasy prakticky v souběhu? Vždyť relativně čistý vzduch a poklid jsou hlavním důvodem, proč je tato oblast vyhledávaným zázemím denní rekreace pro pěší i cyklisty.

Stejně tak žadatel připouští, že k poklesu intenzity dopravy na současné silnici I/9 přes Českou Lípou po vybudování přeložky nedojde, protože tranzit bude nahrazen nárůstem vnitroměstské dopravy. Sice prý následně poklesne intenzita provozu na jiných městských komunikacích, avšak nijak to nedokládá, takže je to možno brát nikoliv jako doložený fakt, ale jen jako jeho názor.

Co je však horší, řada (možná většina) obyvatel v České Lípě je přesvědčena o pravém opaku, o tom, že intenzita dopravy v České Lípě po vybudování přeložky významně poklesne. Hovoří o tom, že silnice I/9 rozděluje město, že je to bariéra, která ztěžuje pohyb mezi jeho jednotlivými částmi a že tato situace je neúnosná.

Jsou o tom přesvědčeni i představitelé města a toto přesvědčení dál šíří. Je tedy zřejmé, že byli uvedeni v omyl. A nechceme spekulovat, zda se tak stalo vědomě a záměrně ve snaze kontroverzní stavbu prosadit za každou cenu, i za pomoci politického tlaku, nebo zda žadatel sám nemá příliš jasno, jaké vlastně budou důsledky vybudování přeložky a hraje doslova vabanek.

Lze se tedy důvodně obávat, že dopravní situace v České Lípě se po vybudování přeložky nijak viditelně nezlepší a ještě dojde k celkovému zhoršení životních podmínek a komfortu života a bydlení obyvatel ve velké oblasti od Horní Libchavy k Manušicím, Svobodné Vsi a Skalici. Rovněž k významnému ohrožení přírody včetně ZCHD.

5)

V každém případě toto přiznání žadatele je to o důvod víc, aby stavbě nebyl přiznán veřejný zájem převyšující zájem na ochraně ZCHD a přírody dle § 56Zákona114/1992 Sb.

Veškerou korespondenci v této záležitosti adresujte prosím na PhDr. Miroslava Hudce, bytem Střelnice 2286, 470 01 Česká Lípa, předsedu regionální pobočky STUŽ a jejího statutárního zástupce.

Česká Lípa
Dne 8.10.2021

PhDr. Miroslav Hudec
statutární zástupce českolipské reg. pobočky STUŽ

SPOLEČNOST PRO TRVALE
UDRŽITELNÝ ŽIVOT
Českolipská regionální pobočka



Seznam příloh:

Příloha I – Kopie podacího lístku, dosvědčujícího odeslání generální žádosti o informace na OŽPZ KULK v únoru roku 2017

Příloha II – Kopie textu generální žádosti o informace z 15.2.2017

Příloha III – Kopie dopisu starosty Skalice u České Lípy Jana Rückla z 29.10.1991

Příloha IV – Kopie vyjádření paní Marie Loukové ze 4.4.2000

Příloha V – Kopie dopisu Hnutí DUHA Česká Lípa ministru Ambrozkovi z 23.6.2003

Příloha VI – Kopie nedatovaného doprovodného dopisu spolku Svobodná Ves k archivním materiálům k přeložce silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava

Příloha VII- Kopie průběžné informace Sdružení Svobodná Ves ke stavu petice proti budování přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava



Česká pošta, s.p.
IČ 47114983

Podací lístek

Vyplní pošta:

470 05

Česká Lípa 5

231

RR749189615CZ 442 Cena služby: 38.00Kč

27.02.17 0.008kg 60112 48 351
Cena: 0.00Kč Dobírka: 0.00Kč
Sleva ZK: 0.00Kč K úhradě: 38.00Kč
Placeno v hotovosti: 38.00Kč

Odesílatel Společnost pro trvalé udržení života
Česká Lípa, regionální projekt
se sídlem Střelnice 2286

470 05 Česká Lípa

Kód zákazníka (odesílatel)

*Tel. číslo: +420

*E-mail:

Adresát
Kraj úřad Libereckého kraje

Dobírka Kč

0.00

Odber živobytího prostředí a zemědělství

Udaná cena Kč

XXXXXXXXXX

U Jezů 642 122

461 80 Liberec

Kód zákazníka (adresát)

*Tel. číslo: +420

*E-mail:

Druh zásilky

R

Hmotnost

0.008kg

Cena služby

38.00Kč

Podací číslo

RR749189615CZ

Poznámka (doplňková služby)

Placeno v hotovosti

38.00Kč

T11-036A (03-11)

* Nepovinný údaj

Příloha I Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021

Č.j. KULK 65273/2021,OŽPZ 313/2021 OZOP

odesl. 27.2.2017 (viz podací listek)

Společnost pro trvale udržitelný život

Krajský úřad Libereckého kraje

Českolipská regionální pobočka

Odbor životního prostředí a zemědělství

Se sídlem Střelnice 2286

U Jezu 642/2a6

470 01 Česká Lípa

461 80 Liberec

V České Lípě dne 15.2.2017

Věc: obnovení generální žádosti o podávání informací

Ve smyslu Zákona č. 114/1992 Sb., § 70, odst.2 v platném znění obnovujeme tímto generální žádost o podávání informací o všech zamýšlených zásazích a zahajovaných řízeních, při nichž by mohly být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné dle tohoto zákona.

Žádáme o podávání informací o zásazích a zahajovaných řízeních ve věcech týkajících se záležitostí oblasti bývalého okresu Česká Lípa, o zásazích do vodních toků, o povolování kácení stromů, o dopravních a liniových stavbách, o skládkách a lomech. Místní působnost je dána platnou registrací. Jedná se o působnost sdružení v rámci území bývalého okresu Česká Lípa, Děčín a Liberec.

Korespondenci zasílejte prosím na adresu PhDr. Miroslav Hudec

Střelnice 2286

470 01 Česká Lípa

**SPOLEČNOST PRO TRVALE
UDRŽITELNÝ ŽIVOT**
Českolipská regionální pobočka

Za českolipskou regionální pobočku Společnosti pro trvale udržitelný život

Statutární zástupce a předseda pobočky

PhDr. Miroslav Hudec

**Příloha II Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021
Č.j. KULK 65273/2021, OŽPZ 313/2021 OZOP**

Ministerstvo ŽP ČR
Ministerstvo kontroly ČR
Ministerstvo hospodářství ČR
ČST . pořad SONBY
Severočeský deník
Českolipské listy

SE/91/Kom Šimková
Žádost o prošetření situace při stavbě
silnice I/13 - jih.

29.10.1991

Žádám o prošetření situace při výstavbě silnice I/13 - jih, na kterou zatím neexistuje jiný podklad, než projektový záměr. Vzhledem ke zmíněné situaci / záměr postavit tuto silnici je starý cca 15 let /, je nutno zvážit, zda je stavba této silnice nutná a reálná.

Naše obec a její pozemky leží v předpokládané trase nové silnice a stanovisko převládá většiny obyvatel i celého Obecního zastupitelstva je naprosto jasné; k této stavbě Obecní zastupitelstvo nikdy souhlas nevydá. Stejně nekompromisní je i stanovisko soukromých majitelů pozemků, které by tato stavba poškodila.

Přesto, že realizace stavby této komunikace je zatím naprosto nevyjasněná, staví se již, samozřejmě s mnohonásobnými náklady mimoúrovňové křižovatky, zatrubnila se zdejší vodoteč a zabralo nemalé zemědělské půdy. Veškerá jednání, a bylo jich již několik, se rozplynula v nic neřešících slibech a ubezpečeních a investor této akce - SIÚ Liberec - vesale staví dál. Zdá se, že se tato organizace rozhodla proinvestovat v této akci takové částky, aby jí bylo obtížné zastavit a že se zde staví další Gabčíkovo.

V současné době, kdy kritické situace na křižnicích přechodech donutila vládu zabývat se vážně problémem automobilové dopravy, připadá Obecnímu zastupitelstvu naší obce zbytečné utápět velmi značné finanční prostředky ve stavbě, jejíž používání by nutně vedlo k dalšímu poškození už tak vážně narušeného životního prostředí.

Loufám, že tento dopis Vás přiměje k akci a že opět nenarazím na gumovou stěnu nezájmu, jak tomu bylo dříve.

Jan Bůckl
starosta obce

**Příloha III Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021
Č.j.KULK 65273/2021, OŽPZ 313/2021 OZOP**

TERPLAN
Tř.1 máje 97

Liberec 1

Věc: ÚPN VÚC okres Česká Lípa – vyjádření

Dne 24.3.2000 se na OÚ v České Lípě konalo veřejnoprávní projednání výše uvedeného územního plánu. Po vyslechnutí jednotlivých zpracovatelů částí plánu a po prohlédnutí výkresové části dáváme k předloženému materiálu následující vyjádření.

- nesouhlasíme s posunutím hranice CHKO z obce Skalice pod hřeben Práchně a to z důvodu, že CHKO má chránit především přírodu. V údolí mezi Skalicí a Slunečnou je téměř nedotčená příroda, jsou zde bažiny a lesy, které jsou přirozeným úkrytem především drobné zvěře, která zde má vhodné podmínky pro život a pro další reprodukci. Také zde jsou rostliny, které již jinde běžně nerostou /včetně rostlin vodních/. Celá desetiletí zde správa CHKO diktovala lidem jak mají svá obydlí stavebně upravovat, aby splňovala podmínky staveb v CHKO. Stavební úpravy soukromých objektů se mnohdy prodražily a výstavba vícebytovkových domů /paneláků/ se prováděla na výjimku bez úprav vhodných do CHKO. Posunutím hranice CHKO lze říci, že všechny navíc vynaložené náklady na úpravy objektů byly zbytečné.
- nesouhlasíme s výstavbou silnice Nový Bor – Děčín přes území Okrouhlá a Skalice u Č.Lípy. Požadujeme, aby byla znovu prověřena možnost zkapacitnění stávající silnice I/9 v úseku Nový Bor- Česká Lípa a odbočka na Děčín byla vedena po méně kvalitním území před Českou Lípou nebo za ní. Kolem stávající silnice jsou podnikatelské aktivity, které jsou na existenci této komunikace závislé a přeložením silnice mezi Skalici a Slunečnou by byly jejich podnikatelské záměry utrpěly. Plánovaná přeložka má být vedena přes stávající CHKO, která má být dle vašeho návrhu zmenšena. Na přeložku má být vynaložena téměř 1 miliarda korun. Určitě by bylo užitečnější vynaložit finance na obchvat Jablonného a zkapacitnění silnic stávajících, než na přeložku silnice, která ztrácí svůj význam a kterou bude zničeno zatím nedotčené životní prostředí. Protože probíhají neustále další jednání o komunikacích na okrese Děčín a to , jak s obchvatem Benešova n/Pl., zda obchvat České Kamenice, je nutné znát názor představitelů těchto obcí. Česká Kamenice by byla odvedením dopravy mimo obec úplně z hlavního tahu vyloučena. Další jednání o výstavbě silniční sítě probíhají v sousedním německu. Po dostavbě silnice kolem Žitavy, bude nákladní i osobní doprava využívat více tyto silnice, protože kopec Šébr působí zejména v zimních měsících dopravní problém. Argument, který padl na jednání, že silnice I/9 se silničním mostem v České Lípě je kapacitně nedostatečný nemůže obstát, protože velká část vozidel ze šluknovského výběžku, která tuto trasu na Prahu využívala, nyní využívá dálnici Liberec-Mladá Boleslav- Praha.
- Určitě nemůže ostát argument, že schválením územního plánu se ještě nestaví. Zmenšením CHKO a zanesením silnice do územně-plánovacích podkladů, je území odepsáno. Nesmí se zde na stavbách ani pozemcích provádět úpravy. Na ÚPN SÚ velkého územního celku navazují územní plány obcí a studie, které z něj vycházejí. Postupně bude dotčené území chátrat, až už nezbude než objekty zbourat. Náhlada lidí investovat byt i do objektů vzdálených od budoucí silnice, zdroje hluku, prachu, chemických splachů bude klesat. Území mezi Skalicí a Slunečnou je využíváno k bydlení a rodinné rekreaci a to právě proto, že je zde pěkné prostředí. Pěkné prostředí je zde proto, že zde nikdy nevedla žádná významnější komunikace. V Čechách se vše řeší extrémně, někde je silnice a podnikání kolem ní, tak to omezíme a někde je klidné a pěkné životní prostředí, tak ho zničíme silnicí, ačkoli ji téměř nikdo nepotřebuje a našlo by se levnější a méně bolestné řešení.

Dopis posíláme na vědomí sdružení Zelený strom a Svobodná ves, protože máme zato, že mají podobné názory.

Ve Varnsdorfu 4.4.2000

Marie Loučková, Pražná 3090, Varnsdorf
/vlastník čp.450 Skalice/

**Příloha IV Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021
Č.j. KULK 65273/221, OŽPZ 313/2021 OZOP**

bez přelůžky dopln

23.6.

Hnutí DUHA Česká Lípa
Chelčického 1012
470 01 Česká Lípa

Vážený pan ministr
Libor Ambrozek
Ministerstvo životního prostředí

Vážený pane ministře,

omlouvám se, že Vás obtěžuji, ačkoliv jsem si vědom Vaší nesmírné vytiženosti. Domnívám se však, že záležitost, se kterou jsem se Vás rozhodl poprosit o pomoc, je velice závažná, a nesnese odkladu. Činím tak proto, že je mi známo, že svým dlouholetým postojem patříte k lidem, kteří zasvětili svůj život boji za zachování naší jedinečné přírody, a otevřeně a statečně vystupujete i v prosazování nepopulárních, ale pro další život na naší planetě nezbytných opatření.

Asi před čtrnácti dny jsem se Vás s lidmi z našeho, ale i z dalších tří občanských sdružení, které mají na věc stejný názor, chystal v této věci oslovit u příležitosti Vaší chystané přednášky v České Lípě, která se bohužel nekonala. Proto mi dovoluji nastínit Vám alespoň v hlavních rysech náš postoj ve věci chystané stavby níže uvedené přeložky. Věřím, stejně i jako ostatní lidé, kterým záleží na dalším osudu naší krásné krajiny, že k našemu textu přihlédnete, a znovu potvrdíte, že Vás oprávněně považujeme za člověka na svém místě.

Obecné důvody nesouhlasného stanoviska Hnutí DUHA Česká Lípa se stavbou přeložky I/9 Česká Lípa – Nový Bor

1. Jsme přesvědčeni, že se jedná o stavbu zbytečnou – dosud nebyla dostatečně zdůvodněna (k některým deklarovaným důvodům se dostaneme níže).
2. Stavba je nesmírně nákladná a neúměrně zatěžuje státní pokladnu. Peníze, které by se v případě realizace jiné (rovněž níže navržené) varianty ušetřily, by se mohly použít na věci důležitější (obzvláště v perspektivě našeho vstupu do EU, který bude znamenat obrovské výdaje právě v oblasti životního prostředí – média již dnes skloňují částku 285 miliard!). V Libereckém kraji proti podobně nákladné stavbě mluví i skutečnost, že kraj nemá a nebude mít dostatek financí ani na opravy stávajících komunikací (!), takže možná dojde i k jejich rušení (vše je doložitelné z celé řady oficiálních vyjádření krajského hejtmána a dalších úředníků).
3. Sama silnice I/9 nepatří k významným tranzitním komunikacím – její význam je druhořadý. Z toho vyplývá, že její obchvat nemůže v žádném případě přinést očekávaný efekt, a to je zklidnění dopravy ve městě, neboť většina automobilů, které po ní jezdí, směřuje právě z nebo do České Lípy. Pro zklidnění dopravy se dnes již ve světě používají úplně jiné, opravdu účinné metody, jako je podpora hromadné a alternativní dopravy a snaha zredukovat zbytečné cesty na minimum.
4. Stavba této přeložky se agresivně a nenávratně zakroji do krajinného rázu okolí České Lípy a příměstských obcí, a zcela změní jejich dosavadní význam, životní prostředí a estetickou hodnotu. Obce tak ztratí svoji hlavní devizu, kterou je civilizaci neporušená poklidná krajina, a budou tak tratit i ekonomicky, neboť jejich rekreační a turistická atraktivita se přiblíží nule (v současné době prožívá tato oblast nebývalý rozvoj šetrné turistiky, především cykloturistiky).
5. EIA na tuto stavbu vůbec nerespektovala existenci chráněných druhů rostlin, jako jsou prokazatelně zde rostoucí vzácné druhy bledulí.

6. Protesty širokého spektra zastupitelů a občanů obcí Skalice a Slunečná, kteří proti této stavbě založili již dvě občanská sdružení (o.s. Svobodná Ves, o.s. Rebenka) a kteří proti ní podepisují petice, kritické hlasy členů Komise pro životní prostředí při MÚ Česká Lípa a občanských iniciativ jako je Sdružení pro trvale udržitelný život, Áron nebo Ekokrajina Natura Volfartice svědčí o tom, že pochybují o jakékoliv užitečnosti přeložky přinejmenším pro své obce.
7. Navrhujeme, aby namísto této nákladné a podle našeho přesvědčení úplně zbytečné stavby byla realizována levnější úprava mnohem kratší stávající silnice I/9, a to prostřednictvím následných opatření:
 - světelnou křižovatku (směr sídliště Sever a Špičák) nahradit kruhovým objezdem
 - silnici rozšířit o odstavňové pásy, které plně zajistí zvýšení její bezpečnosti
 - vybudovat hlukové bariéry – souběžné pásy stromů a keřů (v České Lípě nic nového – již takové na této silnici existují, a jsou účinné)
 - nebránit se vybudování nadchodů a podchodů, které umožní její bezpečné překonání chodci i cyklisty
8. Stávající silnice již má rozvinutou infrastrukturu ve své těsné blízkosti, která by zcela jistě novou stavbou ekonomicky utrpěla, nezankla by-li úplně (restaurace, benzinové pumpy, autobazary a další prodejny).

Závěr:

Tato stavba má přiznaný charakter obecně prospěšné stavby, ale podle našeho názoru je tomu právě naopak. Způsobí více škod, než užítku.

Za Hnutí DUHA Česká Lípa:

Miloslav Lomič

V České Lípě dne 23.6.2003

**Příloha V Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021
Č.J. KULK 65273/2021, OŽPZ 313/2021 OZOP**

K věci veřejného zájmu, neexistenci variantního řešení a tím zastaralosti problematičnosti projektu zasíláme tyto archivní materiály.

Považujeme neexistenci variantního řešení za zásadní a naopak věříme, že kdyby se stejný obnos finančních prostředků využil na modernizaci a zkapacitnění silnice současné (jako variantní řešení), šlo by o lepší, šetrnější, rychlejší a levnější řešení. Tento argument nebyl za 30let zkoumán ani zohledněn.

Již v roce 1991 Starosta Skalice u ČL J. Rückl argumentuje 15letou zastaralostí projektu. (příloha 1)

To, že projekt byl již letitý v roce 1991 lze doložit. Např. projekt nabyl konkrétních i formálních rozpracovanosti již v roce 1981 - **odsouhlasená územní rezerva** v územním plánu (viz v odpovědi Okr.ú ČL spolku Svobodná ves) (příloha 2).

Dále přikládáme **zákres projektu, jak byl prezentován již r. 1988** (příloha 3) v Novoborském měsíčníku soudruha ing. Hemzáčkem - zakresleno v totožné trase jako dnes, v roce 2021.

To že **variantní řešení nebylo zvažováno již od r. 1986** (příloha 4), je vidno z textu ing. Hemzáčka z Novoborského měsíčníku, kde uvádí, že eventuální rozšíření 1/13 z důvodů geologicko – technologických bylo již vyloučeno.

Na geologii ve zdůvodnění trasy 1/13 se následně odkazuje v r. 1991 ministerstvo životního prostředí v korespondenci s J. Rücklem (příloha 5) . Zde je mimo jiné uvedeno, že smutný dnešní reliktní mrhání veřejných peněz a ničení přírody, pro předjímání následujících staveb, tj. kácení a výstavba 800 m dlouhé silnice „do nikam“ v hlubokém zářezu u Okrouhlé - , je pouze „odvodnění“ (příloha 5).

Je nutno uvést kontext geneze:

- Projekt se od 70let vedl jako „přeložka 1/13“, neboť právě problém na 1/13 byl koncepčně primární, pro geopolitické okolí regionu. Ony tehdy neřešitelné (technologemi 80let.) geologické podmínky v kopci na Prácheň se vyřešily naplánováním přeložky 1/13 od Děčína k Manušicím. Řešením situace na 1/9 ČL-NB se tento projekt týkal pouze okrajově.

- Sekundárním, ale palčivějším problémem bylo křížení 1/9 a 1/13 a jejich peáž přímo v historickém centru Nového Boru. Z toho důvodu bylo přikročeno samostatně k obchvatu Nového Boru – křižovatka 1/9 s 1/13 i peáž mimo NB vznikla v pol. 90let.

- V r. 1989 pro změnu geopolitických vazeb a např. vzniku TIR hraničního přechodu v Rumburku naopak začala být primárním problémem vytíženost 1/9. Nový tlak na stavbu, byť z jiných důvodů vedl k tomu, že se vzala trasa 1/13 NB-Manušice a přejmenovala se na projekt 1/9 (s tím že, již nyní méně potřebný zbytek 1/13 se bude stavět možná v 2050).

Tuto dobu – začátek 90 let, je nutno chápat jako moment, kdy se tu protnuly mnohé důvody veřejného zájmu, které se na současné variantě jako balast vážou a doposud určují podobou, navzdory tomu, že všechny tyto důvody dávno pominuly.

- Doprava na 1/13 dosahuje a bude dosahovat takových intenzit, že ve spojitosti s technologickým pokrokem 21.stol lze uvažovat pouze o její modernizaci, nikoliv stavbě celé přeložky.

- V 90 letech byl dostaven obchvat Nového Boru a 1/9 i 1/13 nevedou přes historické Centrum NB.

- Tranzitní těžká doprava je po dostavbě D8 a D10 na 1/9 minimální, výkony dopravy jsou v

současnosti stabilní a stagnující, pod kapacitní hranicí současné silnice, natož po její případné modernizaci atd. + další důvody, které jsou již obsahem jiných vyjádření ke spisu.

Lze uvozovat, že pokud by projekt odpovídal současnosti, reflektoval pouze dnešní realie a potřeby (nenesl si sebou ve své podobě napříč desetiletími důvody dnes neplatné) měl by jinou velikost i trasování a snad by se o přeložce ani neuvažovalo.

Vliv přeložky 1/13 a 1/9 a jejich kumulativní vlivy nelze od sebe oddělit a jedno bez druhého postrádá smyslu, avšak naopak jedno druhému již dnes neposkytá odůvodnění ke stavbě.

To nás vede k základním závěrům: Současný projekt není ve veřejném zájmu ani v zájmu ochrany přírody a krajiny, protože svým umístěním, velikostí, způsobem řešení, neexistencí variantního řešení (které by řešilo aktuální problematiku úseku NB-D. Libchava) neodpovídá současnému stavu věcí platných k r. 2021.

Tyto argumenty, mířící ke stejné pointě (věc není ve veřejném zájmu ani v zájmu ochrany přírody a krajiny a nebylo nikdy řešeno plnohodnotné variantní řešení) najdete napříč časem např. ve vyjádřeních spolků i jednotlivců (např. v přílohách 1,6,7) a nebyly nikdy v meritu věci vypořádány.

-Argument ŘSD, že variantní řešení bylo v dokumentaci EIA 1998 (dnes již v zastaralé a neplatné,,), je i fakticky neplatné, neboť i tehdy byla zkoumána jen varianta 0 (bez modernizace silnice současné) versus varianty A,B,C které se liší umístěním pouze o pár desítek metrů a jsou spíše podvariantami toho samého, neboť mají více než ½ trasy totožnou. A zase jen v trase totožné, jak je zakreslena od r. 1981. potažmo 1988(příloha 3).

Nedostatky trpí i predikce dopravy z 2021, která porovnává pouze variantu v trase A3 versus variantu 0 (tj. neměnný stav silnice do r. 2052) a nepřipouští ani možnost vlivu její modernizace v dalších 30 letech. Predikce používá data o staří a počtu obyvatel z r. 2011 ačkoliv jsou tato data každoročně zveřejňovaná ČSÚ a podstatně se r. 2021 a 2011 demografií liší.

Deklarujeme znovu, po 30 letech stejně jako starosta Skalice u ČL J. Rückl v r. 1991 (příloha 1), že projekt a celá koncepce je zastaralá.

Materiály z archivu spolku Svobodná Ves

Příloha VI Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021

Č.j. KULK 65273/2021,OŽPZ 313/2021 OZOP

K řízení o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny –
přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava – k výzvě ze dne 13. 9. 2021, č. j. KULK 65273/2021 OŽPZ
313/2021 OZOP

Jako spolek Sdružení Svobodná Ves bychom Vás rádi informovali o právě probíhající petici proti plánované
výstavbě přeložky silnice I/9 Nový Bor-Dolní Libchava.

Tato petice je určena všem subjektům podléhajícím se na plánovacím a schvalovacím procesu přeložky silnice
I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, tedy je určena i Vašemu úřadu i k tomuto řízení.

Věříme, že tato veřejná informace o petici (momentálně s cca 850 petenty) může být pro Vaše rozhodnutí
relevantní. Jak v textu petice samotné, tak v samostatně uvedených "důvodech k podpisu" jednotlivých petentů
najdete většinově prezentovaný názor, že plánovaná stavba nenávratně a významně poškodí přírodu i krajinu
ráz, stejně jako že občané považují tuto stavbu, i trasu stavby, jako již za zastaralou, nechtlivou, bezdůvodnou a
nesmyslnou.

Proto za cca 850 petentů, petiční výbor i za spolek Sdruž. Svobodná Ves prohlašujeme, že dlouhodobě
zachování a chránění dotčené krajiny i přírody je v převažujícím veřejném zájmu, a v důsledku tedy
jednoznačně podporujeme návrhy účastníků řízení aby výjimka o ochraně přírody a krajiny – přeložky silnice
I/9 Nový Bor – Dolní Libchava byla zamítnuta.

E-petice má aktuálně 497 podpisů, které lze ověřit v odkazu, který je uveden níže. Archy přikládáme i v příloze.
Dalších cca 350 vlastnoručních podpisů je v papírové podobě, jedná se zatím pouze o mezisoučet a sběr
podpisů nadále probíhá. (ilustrativně přikládáme fotokopii dvou archů s vlastnoručními podpisy.)

https://www.petice.com/nesouhlas_se_stavbou_silnice_1-9

Děkují a přeji hezký den za spolek Sdružení Svobodná Ves a petiční výbor Vojtěch Starosta

Sdružení Svobodná Ves
Skalice u České Lípy 257
Skalice u České Lípy 471 17
email: ossvobodnaves@seznam.cz
tel: 775900142
web: <https://www.nechcemeprelozku.cz/>

**Příloha VII Doplnku vyjádření STUŽ z 8.10.2021
Č.j. KULK 65273/2021,OŽPZ 313/2021 OZOP**

Obec Skalice u České Lípy

se sídlem: Skalice u České Lípy, č.p. 377, PSČ 47 17
Tel. : 487 721 131, e-mail: obec@skaliceuceskelipy.cz

Krajský úřad Libereckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

MALDHAUSE-ROJA

Vaše č.j.: **KULK 65273/2021**, OŽPZ 313/2021OZOP

Ve Skalici u České Lípy dne 11.10.2021

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství 1	
Č. dopor. zásilký:	Ukládací znak:
Došlo dne: 11 -10- 2021 <i>JS</i>	
Přílohy: 0	Zpracovatel: <i>JK (5021)</i>
Č. j.: <i>KULK 71849/2021</i>	

Věc: Řízení o udělení výjimky dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. , o ochraně přírody a krajiny, přeložky silnice I/9 Nový Bor –Dolní Libchava
Žádost o vstup účastníka (dotčené osoby) do řízení

Vzhledem k tomu, že plánovaná přeložka má vést přes katastrální území Skalice u České Lípy, tak je obec Skalice u České Lípy dotčenou osobou ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu.

S ohledem na tuto skutečnost obec Skalice u České Lípy žádá o vstup do shora uvedeného řízení jako účastník řízení (dotčená osoba) dle §27 odst. 2 správního řádu

Zároveň obec Skalice u České Lípy, jako dotčená osoba, vyjadřuje svůj nesouhlas s udělením výjimky dle §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nesouhlas s udělením výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 1 zvláště chráněného druhu rostlin a 45 zvláště chráněných druhů živočichů stavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava byl odsouhlasen zastupitelstvem obce dne 4.10.2021.

Obec Skalice u České Lípy vyjadřuje svůj názor, že stavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor - Dolní Libchava by došlo k velkému zásahu do krajinného rázu, k rozbití zemědělsky obhospodařovaných pozemků, ale i pozemků zajišťujících funkci lesa v k.ú. Skalice u České Lípy, a také i v neposlední řadě k obrovské zátěži životního prostředí obyvatel dosud klidné obce.

Obec Skalice u České Lípy také upozorňuje na výsledky prognózy dopravy pro účely ekonomického hodnocení souboru staveb na silnici I/9 vypracované firmou Valbek spol. s r.o. v lednu 2021, kde se vychází ze zjištěných faktů v intenzitě dopravy v r. 2016. Tyto prognózy se aktuálně již druhý rok zásluhou zvláště covidové pandemie nenaplnují. Je otázkou zda v této době má nejen ekologický, ale i ekonomický smysl stavět další komunikaci v lokalitě pod správou CHKO.

Obec Skalice u České Lípy nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor.

Ing. Josef Hrdlička
místostarosta obce



js. hrdlička@seznam.cz



KULBP018FYFC

Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ)
Českolipská regionální pobočka
se sídlem Střelnice 2286
470 01 Česká Lípa

Odboru životního prostředí a zemědělství
Krajského úřadu Libereckého kraje
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství	
Číslo jednací:	Ukládací znak:
Došlo dne: 14 -10- 2021	
Přílohy:	Zpracovatel: VL + A
Č. j.:	+ Šed.

Věc: Doplněk II vyjádření k žádosti o povolení výjimky dle § 56
(Č.j. KULK 22831/2021, OŽPZ 313/2021 OZOP)

Českolipská regionální pobočka Společnosti pro trvale udržitelný život (dále též STUŽ ČL) se přípisem ze dne 21.4. t.r. přihlásila do správního řízení o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (dále též ZCHD) dle ustanovení §56 Zákona 114/1992 Sb. (dále též ZOPK) na základě žádosti právnické osoby Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 549/56, Praha 4, IČO 6593390 (dále jen žadatel), zastoupeného právnickou osobou Valbek, spol. s r.o., se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec, IČO 48266230.

Svým vyjádřením ze dne 27.4. t.r. (odesílací razítko z 28.4. t.r.) STUŽ ČL **vyslovila nesouhlas s udělením požadované výjimky** a tento nesouhlas také ve zmíněném vyjádření zevrubně odůvodnila.

K tomuto vyjádření připojila ještě Doplněk datovaný dnem 8.10. t.r. (odesláno téhož dne).

Nyní, jako další argument **ve prospěch zamítnutí žádosti** o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 Zákona 114/1992 Sb. v platném znění, připojujeme ještě Doplněk II, který obsahuje vyjádření právníka, specializovaného mj. na právo životního prostředí. **Toto vyjádření právníka si tímto osvojujeme a ztotožňujeme se s ním.** Pokud by **snad** tento právní názor byl v rozporu s některou částí našeho vyjádření ze 27.4. t.r. či Doplněku z 8.10. t.r., pak platí vyjádření právníka:

„Ve zjišťovacím řízení v roce 2017, v procesu SEA v roce 2011 ani v procesu EIA v roce 1999 nebyly jiné varianty (přeložky silnice I/9 – pozn. MH) posuzovány. Vždy byla posuzována jen jedna varianta. V procesu EIA v roce 1999 byly sice posuzovány formálně 3 varianty A1, A2, a A3, ale....ve své podstatě jde jen o podvarianty. A navíc: stanovisko EIA z roku 1999 je nyní již neplatné, popřípadě přinejmenším nepoužitelné.

Zkoumání různých variant je u druhů chráněných právem EU nutné pro dodržení podmínky „neexistence jiného uspokojivého řešení“ podle § 56 odst. 2 (výše zmíněného zákona - pozn. MH) a evropské směrnice o stanovištích. Judikatura NSS vyžaduje posouzení různých variant, pokud jsou „reálné“ (NSS: 6 As 8/2010-623, 5 As 54/2013-78, 6 As 73/2015-40, 5 As 180/2015-51 a 4 As 126/2018-70). A říká, že pokud je neposoudil proces SEA či EIA, **pak je musí posoudit orgán ochrany přírody v řízení o výjimce** (zvýrazněno MH).....

V našem případě se rozhodně nabízí jako potenciální alternativní varianta rozšíření stávající silnice I/9 na třípruh. Pokud to není „reálné“ (tzn. někde je v trase příliš úzký prostor pro rozšíření), měly to ŘSD, popřípadě úřady v předchozích procesech EIA či SEA třeba jen vysvětlit, popřípadě ideálně i doložit. To ale neudělaly. V procesu EIA

v roce 1999 se posuzoval čtyřpruh. Ale nyní máme na stole třípruh, což je pro rozšíření nepochybně snazší.“

(Právníkem také zvažovaný – pozn. MH) „západní „malý“ obchvat České Lípy naráží na jiné EVL.

Navrhovaná trasa I/9, tj. nový třípruh, má opodstatnění v podstatě jen v kombinaci s přeložkou silnice I/13 od Nového Boru na západ. Tak je to vymezeno v ZÚR Libereckého kraje – v koridorech D03 (Nový Bor-MÚK Manušice-hranice Libereckého kraje) a D05B (Česká Lípa-MÚK Manušice). Ale tohle má z hlediska korektního posouzení dvě slabiny:

- a) V procesu SEA nebyly vůbec posouzeny (ani zmíněny) alternativní varianty těchto dvou koridorů, tj. D03 a D05B. Takže pro ně chybí prokázání „neexistence jiného uspokojivého řešení“. Je teoreticky možné, že alternativní varianty pro tyto dva koridory opravdu nejsou. Ale vůbec nebyly v procesu přípravy ZÚR Libereckého kraje zmíněny.
- b) Kombinace přeložek I/9 a I/13 představuje velký a komplexní záměr, který není předmětem probíhajícího řízení. Nebyl a zjevně ani nebude posouzen jako celek v rámci procesu EIA. Takže investor (nyní) navrhuje a projednává jen izolovaný záměr silnice I/9. A tudíž jen stěží může korektně argumentovat tím, že tento záměr tvoří celek s přeložkou silnice I/13. Pokud by tvořil jeden celek, tak by měl být navržen, projednáván a hlavně posuzován spolu s nynějším záměrem, tj. se záměrem přeložky silnice I/9. A to nejen v řízení o povolení výjimky (dle §56 zmíněného zákona - pozn.MH), ale i ve zjišťovacím řízení v roce 2017.“

Právník pak shrnuje, co se mu jeví jako podstatný nedostatek záměru: „že v žádném z předchozích procesů SEA a EIA nebyly posouzeny alternativní varianty projednávaného záměru přeložky silnice I/9, a to proto, že projednávaná varianta představuje zjevně závažný zásah do biotopu druhů chráněných právem EU a že alternativní varianty nebyly ani zmíněny, natož vyloučeny.“

Veškerou korespondenci v této záležitosti adresujte prosím na PhDr. Miroslava Hudce, bytem Střelnice 2286, 470 01 Česká Lípa, předsedu regionální pobočky STUŽ a jejího statutárního zástupce.

Česká Lípa
Dne 13.10.2021

PhDr. Miroslav Hudec
statutární zástupce českolipské reg. pobočky STUŽ

SPOLEČNOST PRO TRVALE
UDRŽITELNÝ ŽIVOT
Českolipská regionální pobočka



č.j. KULK 734257/2021



KULBP0179LW5

POVĚŘENÍ MÍSTOSTAROSTY K JEDNÁNÍ ZA OBEC

Obec Skalice u České Lípy

IČO: 00673455, DIČ: CZ00673455

se sídlem Skalice u České Lípy 377, 47117 Skalice u České Lípy
zastoupená Jiřím Löffelmannem, starostou

tímto pověřuje

Ing. Josefa Hrdličku

nar. 31.07.1963, bytem Skalice u České Lípy 494, 471 17
jako místostarostu obce

aby jménem obce jednal (namísto starosty) ve všech záležitostech týkajících se stavby s názvem: „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, a to pouze ve správním řízení vedeném u Krajského úřadu Libereckého kraje pod sp.zn. KULK 65273/2021, OŽPZ 313/2021OZOP), aby jménem obce přijímal doručované písemnosti, podával návrhy a žádosti, podával opravné prostředky, námítky nebo rozklad.

Výše uvedené pověření bylo schváleno zastupitelstvem obce dne 04.10.2021 a je uvedeno v usnesení zastupitelstva.

Ve Skalici u České Lípy 15.10.2021


Jiří Löffelmann, starosta



Pověření přijímám.

Ve Skalici u České Lípy 15.10.2021


Ing. Josef Hrdlička, místostarosta

V2

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

Aranžerská 166, Praha 9, 190 14
Tel.: +420 732 626 937, e-mail: svoboda@akpetrsvoboda.cz
www.akpetrsvoboda.cz

Krajskému úřadu Libereckého kraje
odboru životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

IDDS: c5kbvkw

WALDHÄUSEROVA
K č. j.: KULK 65273/2021

Ke sp. zn.: OŽPZ 313/2021 OZOP

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství 1	
Č. dopr. zásilky:	Ukládací znak:
Došlo dne: 18 -10- 2021 05	
Přílohy: 0	Zpracovatel: V2 (fpo)
Č. j.: KULK 73588/2021	

V Praze dne 18.10.2021

Věc: správní řízení o povolení výjimky ze zákazů týkajících se zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve prospěch záměru „Přeložka silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“

Podání: doplňující vyjádření

Podání činí: Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, identifikační číslo: 70 93 63 31, se sídlem Střelnice 2268, Česká Lípa, PSČ: 470 01,

(dále též jen „STUŽ“),

zastoupena: JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., advokátem, evidenční číslo ČAK: 12130, IČ: 71 46 84 71, se sídlem Aranžerská 166, Praha 9, PSČ: 190 14

Počet vyhotovení: jedno

Přílohy: plná moc (bude doložena neprodleně)

1. Na základě výzvy Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (dále též jen „*krajský úřad*“) ze dne 13.9.2021 č. j. KULK 65273/2021 sp. zn. OŽPZ 313/2021 OZOP ve věci správního řízení o povolení výjimky ze zákazů týkajících se zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve prospěch záměru „*Přeložka silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava*“ žadatele Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále též jen „*žadatel*“ a „*předmětný záměr*“) uplatňuje STUŽ následující **doplňující vyjádření k podkladům pro rozhodnutí a k věci:**

I. PŘIPOMÍNKY

I.1. Obecné připomínky

2. V souladu s § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny a § 52 věta první správního řádu musí splnění všech podmínek pro povolení výjimky prokázat žadatel.¹ Jedná se o tyto čtyři podmínky: „1) *existenci jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu ...*, 2) *převahu takto určeného jiného veřejného zájmu nad zájmem na ochranu přírody*, 3) *neexistenci jiného uspokojivého řešení*, a ... 4) *provozované činnosti neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého druhu z hlediska jeho ochrany*“.²
3. Na povolení výjimky podle § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny nemá žadatel právní nárok. Povolení výjimky je na správním uvážení orgánu ochrany přírody. Tudíž, i pokud by žadatel prokázal splnění všech čtyř výše citovaných podmínek, nemusí orgán ochrany přírody žádosti vyhovět.³ To je též důsledkem skutečnosti, že záměr žadatele je obecně v rozporu se zákonem, konkrétně se zákonnými zákazy stanovenými v § 49 a 50 zákona o ochraně přírody a krajiny. Takže to, zda z těchto zákonných zákazů povolí orgán ochrany přírody výjimku, či nikoli, je na volné úvaze orgánu ochrany přírody.

¹ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále též jen „*NSS*“) ze dne 30.9.2015, čj. 6 As 73/2015-40: „*Nejvyšší správní soud již dříve dovodil, že v řízení o povolení výjimky ze zákonných zákazů podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny leží důkazní břemeno na žadateli, a ten tedy musí předložit přesvědčivé podklady prokazující splnění výše vyjmenovaných podmínek (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23.8.2012, čj. 9 As 30/2012-88), což potvrzuje i odborná literatura (srov. Prchalová, J. Zákon o ochraně přírody a krajiny a NATURA 2000: úplné znění zákona s komentářem, judikaturou a prováděcími předpisy. 2. vyd. Praha: Linde, 2010, s. 184).*“ Dále srov. např. rozsudek NSS ze dne 23.8.2012 č. j. 9 As 30/2012-88

² Srov. mj. rozsudek NSS ze dne 12.11.2015 č. j. 10 As 2/2015-251.

³ Srov. rozsudek NSS ze dne 12.11.2015 č. j. 10 As 2/2015-251: „*Jak správně uvedl již krajský soud, na udělení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny není právní nárok (srov. rozsudek NSS ze dne 29. 7. 2004, čj. 7 A 139/2001-67, č. 379/2004 Sb. NSS). Udělení nebo neudělení výjimky je věcí správního uvážení orgánu ochrany přírody na základě posouzení kritérií stanovených zákonem.*“ (bod 45). Dále srov. rozsudek NSS ze dne 2.10.2015 č. j. 2 As 84/2015-56: „*Nejvyšší správní soud vycházel ze své předchozí judikatury týkající se udělování výjimek podle ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, ze které vyplývá, že na udělení této výjimky není právní nárok (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 7. 2004, č. j. 7 A 139/2001 - 67, publikovaný pod č. 379/2004 Sb. NSS) a její udělení nebo neudělení je tedy věcí správního uvážení orgánu ochrany přírody na základě posouzení kritérií stanovených ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.*“

I.2. Zvláštní připomínky

4. Předmětný záměr představuje rozsáhlý a devastující škodlivý zásah do řady biotopů několika desítek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, včetně těch, které jsou chráněny právem EU.
5. Podle názoru STUŽ na základě podkladů, které jsou nyní součástí správního spisu, žadatel neprokázal splnění podmínky „jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu“ podle § 56 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny, ani podmínky „neexistence jiného uspokojivého řešení“ podle § 56 odst. 1 věta druhá zákona o ochraně přírody a krajiny.

I.2.a)

K podmínce „jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu“:

6. Skutečnou podstatou předmětného záměru není „přeložka“ současné silnice I/9 ani silniční „obchvat“ České Lípy, ale ve skutečnosti výstavba nové silnice. Je tomu tak ze dvou důvodů. Jednak proto, že současná silnice I/9 má zůstat zachována, jen má být formálně přeřazena do druhé třídy, ač materiálně jde a půjde i nadále o silnici první třídy. A dále proto, že souběžně s touto „starou“ silnicí má být postavena v novém a zcela odlišném koridoru nová třípruhová silnice, která má vést stejným směrem a má spojovat stejná města, jako „stará“ silnice, tj. Českou Lípou a Nový Bor.
7. Podstata předmětného záměru je tedy taková, že dvě malá města, která jsou od sebe vzdálena jen asi 12 km, mají spojovat dvě rovnoběžně vedené silnice první třídy, jež mají být od sebe vzdáleny asi 3 km a mají vést ve volné, přírodovědecky i krajinářsky cenné krajině. Již na první pohled je tento „dopravní model“ z hlediska rozumného využívání krajiny a přírody v ČR raritní (až absurdní) a vzbuzuje zásadní otázku, jaké mimořádně naléhavé důvody veřejného zájmu ospravedlňují takové mrhání cennou přírodou, volnou krajinou i veřejnými financemi, že dvě maloměsta musí nutně spojovat dvě velké kapacitní silnice.
8. Žadatel na základě podkladů, které jsou nyní ve správním spise, neprokázal žádný zvláštní (natož „naléhavý“) veřejný zájem na výstavbě nové silnice. K tomu STUŽ uvádí tyto argumenty:
9. To, že byl koridor pro novou silnici vymezen před 10 lety v územně plánovací dokumentaci (dále též jen „ÚPD“), zejména v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (dále též jen „ZÚR LibK“) z roku 2011, neprokazuje samo o sobě, že předmětný záměr je ve „veřejném zájmu“ ve smyslu § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Jak již bylo zmíněno výše v bodu 3, předmětný záměr je obecně v rozporu se zákonem, konkrétně se zákonnými zákazy stanovenými v § 49 a 50 zákona o ochraně přírody a krajiny, a to bez ohledu na to, zda koridor pro něj byl vymezen v ÚPD. Naplánování abstraktního koridoru v ÚPD před 10 lety na jedné straně a povolení výjimky pro konkrétní záměr na druhé straně jsou dvě odlišné věci. K povolení výjimky pro určitý záměr nestačí, že byl pro něj příslušný koridor obecně (tj. abstraktně) naplánován v ÚPD, neboť konkrétní podobu záměru pak musí v rámci dokazování a správního uvážení posoudit orgán ochrany přírody a k tomu musí zjistit a zvážit, zda právě ta konkrétní podoba záměru, kterou žadatel navrhl, je z hlediska ochrany druhů

chráněných právem EU „optimální“⁴ a vůbec možná, a zda tudíž pro ni může povolit ze zákonného zákazu výjimku. Lze tak učinit dílčí závěr, že orgán ochrany přírody není při rozhodování, zda výjimku ze zákazů týkajících se chráněných druhů povolí, či nikoli, vázán tím, že kraj či obec v ÚPD vymezili koridory D03 a D05B pro novou silnici.

10. Zjišťovací řízení z roku 2017 vyloučilo významný vliv na evropsky významné lokality, ale nikoli významný vliv na evropsky chráněné druhy. Vliv na evropsky chráněné druhy nebyl ve zjišťovacím řízení z roku 2017 podstatněji posuzován, neboť to vybočuje ze zákonného předmětu i účelu zjišťovacího řízení. Předmět a účel zjišťovacího řízení je podstatněji obecnější a mělčí, než je předmět a účel probíhajícího správního řízení o povolení výjimky. Totéž platí pro závěry z procesu SEA z roku 2011 k ZÚR LibK.
11. Proces EIA, který proběhl v roce 1999 na podobný záměr, je v dnešní době s ohledem na zastaralost, odlišnost záměru, novou zákonnou úpravu a změnu podmínek v území nepoužitelný. Stanovisko EIA z roku 1999 je rovněž z těchto důvodů nepoužitelné, popřípadě zřejmě i právně neplatné.
12. **Maximální kapacita současné silnice I/9 podle technických norem je 18.000 vozidel denně. Aktuální ani budoucí odhadovaná intenzita dopravy na této silnici nemá tuto maximální kapacitu překročit.** Skutečná intenzita dopravy na silnici I/9 v relevantním úseku je v současné době kolem 10.000 vozidel denně. V budoucnu s výhledem do roku 2050 má být přes 15.000 vozidel denně.⁵
13. **Dopravní intenzita na současné silnici I/9 je z hlediska hluku a emisí nepřiměřená jen v úseku, v němž silnice prochází Českou Lípou, tj. v intravilánu České Lípy.** V zásadě právě a jen v tomto omezeném rozsahu je předmětný záměr žadatele v naléhavém veřejném zájmu. Nicméně: k řešení tohoto dílčího aspektu (problému) veřejného zájmu by postačovala výstavba obchvatu České Lípy. A tudíž k němu není nutné ani přiměřené stavět zcela novou silnici z České Lípy (respektive Dolní Libchavy) do Nového Boru cenným údolím ve volné krajině v délce cca 10 km s rozsáhlými škodlivými zásahy do biotopů mnoha evropsky chráněných druhů.
14. **Správní spis neobsahuje odborné studie či prognózy ohledně budoucí dopravní intenzity na současné silnici I/9.** Obsahuje pouze Rozptylovou studii a Hlukovou studii, v nichž se zpracovatelé odvolávají na odborné studie a prognózy intenzit dopravy, které zpracovala společnost Valbek, spol. s r.o. Tyto odborné studie a prognózy však žadatel krajskému úřadu nepředložil, ve správním spisu nejsou a účastníci řízení (a tedy ani STUŽ) je nemohli získat ani jiným způsobem, protože nejsou veřejně přístupné. Díky tomu jsou údaje o odhadu dopravní intenzity s výhledem do roku 2050 neověřitelné. A vzhledem k tomu, že jde při posuzování nové silnice o stěžejní otázku prokázání „jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu“, je absence těchto odborných studií a prognóz v rozporu se základními zásadami zjišťování skutkového stavu věci a dokazování podle § 3, § 50 odst. 3 a § 52 věta druhá správního řádu.

⁴ Srov. rozsudek NSS ze dne 23.6.2011 č. j. 6 As 8/2010-323: „V řízení o povolení výjimky podle § 56 citovaného zákona jde pak o posouzení, zda navrhovaná trasa dálnice představuje optimální řešení pro ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.“

⁵ Rozptylová studie z roku 2017, která byla podkladem pro oznámení ve zjišťovacím řízení v roce 2017, uvádí na str. 70 bez bližšího odkazu na příslušné prognózy intenzity dopravy toto: „Doprava v návrhovém období přesáhne 15 tisíc vozidel.“

15. Z podkladů, které předložil žadatel nevyplývá, že by míra nehodovosti na současné silnici I/9 byla v rámci silniční sítě v ČR významněji nadprůměrná do té míry, že by to odůvodňovalo navržené extrémní řešení v podobě dvou souběžných kapacitních silnic první třídy (k tomu viz bod 7 výše). Žadatel by v tomto kontextu měl pro objektivní posouzení uvést silniční úseky v ČR, kde je míra nehodovosti podstatně vyšší a kde ovšem nenavrhuje takto extrémní řešení jako v úseku Česká Lípa (Dolní Libchava) – Nový Bor.
16. Lze tak učinit dílčí závěr: Z podkladů, které jsou ve správním spise, není rozhodně prokázáno, že „navrhovaná trasa“ je odůvodněna nějakým „naléhavým veřejným zájmem“, natož že „představuje optimální řešení pro ochranu zvláště chráněných druhů“, což je hlediskem pro posuzování orgánů ochrany přírody ve správním řízení o povolení druhové výjimky podle výše citovaného rozsudku NSS ze dne 23.6.2011 č. j. 6 As 8/2010-323.

I.2.b)

K podmínce „neexistence jiného uspokojivého řešení“:

17. V souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora EU a NSS je při prokazování podmínky „neexistence jiného uspokojivého řešení“ třeba zkoumat jiné (alternativní) varianty záměru. Varianty záměru je třeba zkoumat zásadně v procesu SEA, popřípadě EIA.⁶ Nicméně: pokud byly varianty určitého záměru v procesu SEA i EIA opomenuty, je třeba je (subsidiárně) zkoumat ve správním řízení o povolení výjimky ze zákazů týkajících se druhů chráněných právem EU podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, pokud „je zde reálná jiná varianta a představuje menší zásah do vývoje rostlin a živočichů chráněných právem EU“.⁷
18. V případě koridoru i trasy pro předmětný záměr mající podobu nové třípruhové silnice příslušné orgány nikdy neposuzovaly v procesech SEA, EIA ani zjišťovacího řízení jinou (alternativní) variantu. Dokonce v těchto procesech ani žádnou jinou variantu neuvedly, ani nevysvětlily, zda či z jakých důvodů žádná jiná varianta nepřichází reálně v úvahu.
19. V procesu EIA v roce 1999 posuzovaly příslušné orgány záměr na výstavbu nové silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem. Tento záměr byl ovšem podstatně odlišný oproti předmětnému záměru, neboť spočíval ve výstavbě čtyřpruhové silnice, zatímco předmětný záměr představuje třípruhovou silnici. Předmětem procesu EIA v roce 1999 byla *de facto* jedna varianta trasy silnice, jen v prostředním úseku mezi 4-9 kilometrem měla tři dílčí podvarianty – mírně odlišně vedené trasy. V Dokumentaci EIA na str. 5 pak zpracovatel uvedl, že „v předchozích studiích byla potvrzena nereálnost zkapacitnění tohoto úseku silnice (tj. mezi Českou Lípou a Novým Borem – poznámka P.S.) na čtyřpruh ve stávající trase“. Nehledě na to, že se toto odůvodnění nezabývá variantními trasami silnice, ale pouze variantou spočívající v rozšíření stávající silnice I/9, je toto odůvodnění nepoužitelné pro nyní projednávaný předmětný záměr ze čtyř samostatných důvodů. Za prvé, jak již bylo zmíněno, předmětem procesu EIA z roku 1999 byla čtyřpruhová silnice, zatímco předmětem projednávaného aktuálního záměru je třípruhová silnice. Pokud tedy byla (údajně) potvrzena „nereálnost zkapacitnění ... na čtyřpruh ve

⁶ Srov. zejména rozsudky NSS ze dne 23.6.2011 č. j. 6 As 8/2010-323 a ze dne 20.2.2015 č. j. 5 As 54/2013-78.

⁷ Srov. zejména rozsudky NSS ze dne 30.9.2015 č. j. 6 As 73/2015-40, ze dne 16.5.2017 č. j. 5 As 180/2015-51 a ze dne 21.5.2018 č. j. 4 As 126/2018-70.

stávající trase“, nelze z toho dovozovat nereálnost zkapacitnění na třípruh ve stávající trase. Za druhé, z hlediska řádného prokazování a posuzování podmínky „*neexistence jiného uspokojivého řešení*“ ve smyslu evropské směrnice i českého zákona je nepřijatelné, pokud je nějaká varianta vyloučena blíže nespecifikovanými „*studiemi*“, které oznamovatel (investor) opatřil či provedl mimo rámec procesu EIA či SEA, takže se veřejnost neměla možnost s nimi seznámit a uplatnit k nim řádné připomínky. Za třetí, zpracovatel dokumentace neuvedl žádné konkrétní důvody, proč je rozšíření kapacity stávající silnice I/9, popřípadě s malým západním obchvatem České Lípy, „*nereálné*“. A za čtvrté, dokumentace EIA i stanovisko EIA z roku 1999, které byly vydány podle starého zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (zákon ČNR č. 244/1992 Sb.) ještě před vstupem ČR do EU, nejsou použitelné na projednávaný aktuální záměr. Jedná se o dokumenty staré 22 let. Ačkoli stanoviska EIA vydaná podle starého zákona č. 244/1992 Sb. nebyla formálně právně omezena dobou platnosti 5 či 7 let. V mezidobí ovšem nabyl účinnosti současný zákon č. 100/2001 Sb., který omezil platnost stanovisek EIA nejprve na 5 let a posléze na 7 let s tím, že platnost může být prodloužena, ale jen tehdy, pokud oznamovatel prokáže, že nedošlo k podstatným změnám záměru, podmínek v dotčeném území anebo poznatků a metod v posuzování. Ke všem těmto změnám ovšem v případě nynějšího aktuálního záměru došlo.

20. **V procesu pořízení a vydání ZÚR Libereckého kraje a v souvisejícím procesu SEA v roce 2011** příslušné orgány nezkoumaly jiné varianty příslušných koridorů D05B (úsek Česká Lípa – MÚK Manušice) a D03 (úsek Nový Bor – MÚK Manušice). Tyto koridory se posuzovaly jako jedna jediná navržená varianta. Nikde v návrhu ZÚR, ani odůvodnění ani v dokumentaci SEA nejsou zmíněny jiné varianty uvedených relevantních koridorů, respektive jejich úseků. Zpracovatel ZÚR při vymezení uvedených koridorů automaticky (apriorně) převzal trasu vybranou ve stanovisku EIA z roku 1999, aniž by se zabýval tím, že jde o trasu navrženou pro čtyřpruhovou silnici a aniž by ji podrobil úvaze, zda a proč ji nelze nahradit žádnou jinou variantou.
21. Konečně pak i **ve zjišťovacím řízení v roce 2017** postupoval oznamovatel (investor) i příslušný úřad zcela obdobně a neposoudil ani nezmiňoval žádnou jinou variantu, jen variantu V1 a V0 (viz str. 9-10 oznámení).
22. Na základě výše uvedených skutečností je zřejmé, že záměr, který nyní žadatel navrhuje ve správním řízení o povolení výjimky, nebyl v předchozích procesech SEA a EIA vybrán na základě posuzování variant, ale byl naopak veřejnosti předložen apriorně jako hotová a jediná možná varianta. Přitom ale již před rokem 1999 žadatel (investor) přinejmenším jednu alternativní variantu zvažoval: jak bylo výše zmíněno, žadatel (oznamovatel) na str. 5 dokumentace EIA z roku 1999 uvedl, že „*v předchozích studiích byla potvrzena nereálnost zkapacitnění ... úseku na čtyřpruh ve stávající trase*“ – aniž by ovšem vysvětlil, proč je její zkapacitnění nereálné, a aniž by tyto studie jakkoli konkretizoval, aby si mohla veřejnost jejich objektivitu a správnost ověřit. A v následujících procesech SEA v roce 2011 a ve zjišťovacím řízení z roku 2017 již tuto alternativní variantu ani nezmiňoval, ačkoli se nyní stala zjevně reálnější, neboť v podobě aktuálního předmětného záměru nezahrnuje čtyřpruh, ale jen třípruh.
23. Z toho vyplývá, že v procesech SEA a EIA nebylo prokázáno, že neexistuje „*jiné uspokojivé řešení*“. A proto se by se v probíhající správním řízení o povolení výjimky měl uplatnit právní závěr vyslovený v rozsudku NSS ze dne 30.9.2015 č. j. 6 As 73/2015-

40: „Jestliže posuzování vlivů na životní prostředí pomine některou variantu, která by mohla představovat menší zásah do předmětu ochrany zákona o ochraně přírody a krajiny, nezbyvá, než aby ji plnohodnotně posoudil orgán ochrany přírody v řízení o výjimce ze zákazu škodlivě zasahovat do vývoje zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. V takovém případě totiž stanovisko ELA neposkytuje dostatečnou oporu pro závěr, že „neexistuje jiné uspokojivé řešení“. Pokud by ani v rámci řízení podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny nedošlo ke zkoumání této otázky, tak by hrozilo, že Česká republika poruší své závazky vůči Evropské unii vyplývající z čl. 16 odst. 1 směrnice o stanovištích ...“ (bod 41).

24. Z podkladů přeložených žadatelem tak logicky vyvstávají následující **mezery a z nich vyplývající nezodpovězené otázky**, které ovšem jsou v případě předmětného záměru na výstavbu nové třípruhové silnice podstatné s ohledem na právní závěry vyslovené ve výše citované judikatuře:

- a) Zda žadatel a příslušné orgány vůbec někdy posuzovali jiné (alternativní) varianty? Popřípadě jaké?
- b) Pokud je odpověď na otázku a) kladná, z jakých důvodů žadatel nebo příslušné orgány posoudili jiné varianty jako nereálné? A na základě jakých konkrétních podkladů?
- c) Pokud je odpověď na otázku a) kladná, z jakých důvodů žadatel a příslušné orgány neposoudili jiné varianty v rámci procesů SEA a EIA, popřípadě ve zjišťovacím řízení? A proč v těchto procesech jiné varianty alespoň nezmínili a nevysvětlili, proč jsou nereálné?

II. NÁVRH

25. Na základě skutečností a argumentů uvedených v části I. STUŽ navrhuje krajskému úřadu, aby:

- a) **žádost zamítl**,
popřípadě
 - b) **žadatele vyzval k doplnění zejména těchto podkladů:**
 - odborných studií či prognóz intenzit dopravy na současné silnici I/9 v relevantním úseku s výhledem do roku 2050, které má k dispozici;
 - statistik nehodovosti na silnicích první třídy, které jsou srovnatelné s relevantním úsekem silnice I/9;
 - podkladů, ze kterých vyplývá, zda či jak on sám nebo jeho právní předchůdci posuzovali jiné (alternativní) varianty předmětného aktuálního záměru, ať již v procesech SEA, EIA a zjišťovacím řízení, nebo mimo tyto procesy;
- a do té doby **přerušil řízení** podle § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu.

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

v z.

Společnosti pro trvale udržitelný život, Českolipské regionální pobočky

Krajskému úřadu Libereckého kraje
odboru životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec

DDS: c5kbvkw

WILDMAN SEROW

Č. j.: KULK 65273/2021

Č. sp. zn.: OŽPZ 313/2021 OZOP

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství	
Č. dopr. záslky:	Ukládací znak:
Došlo dne:	21 -10- 2021 05
Přílohy:	Zpracovatel:
Č. j.:	KULK 79645/2021

Plná moc

Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka, identifikační číslo: 70 93 63 31, se sídlem Střelnice 2268, Česká Lípa, PSČ: 470 01, zastoupená PhDr. Miroslavem Hudcem, nar. 16.11.1951, předsedou,

lno zmocňuje

JUDr. Petra Svobodu, Ph.D., advokáta, identifikační číslo: 71 46 84 71, evid. č. ČAK: 12130, se sídlem Aranžerská 166, Praha 9, PSČ: 190 14,

k tomu,

aby za ni podal ke Krajskému úřadu Libereckého kraje doplňující vyjádření ve věci správního řízení o povolení výjimky ze zákazů týkajících se zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve prospěch záměru „Přeložka silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“.

V České Lípě dne 18.10.2021

Zmocnění přijímám.

V Praze dne 2021

.....
Za Společnost pro udržitelný život,
Českolipskou regionální pobočku:
PhDr. Miroslav Hudec

**SPOLEČNOST PRO TRVALE
UDRŽITELNÝ ŽIVOT**
.....
Českolipská regionální pobočka

.....
JUDr. Petr Svoboda, Ph.D.

