

**Ministerstvu životního prostředí ČR
Vršovická 1442/65
Praha 10 - Vršovice
100 10**

prostřednictvím

**Agentury ochrany přírody a krajiny ČR
Regionálního pracoviště
Správy CHKO České středohoří
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
ID: 6npdyiv**

V Liberci: 19. 7. 2022
Vyřizuje: Petr Kudláček
e-mail: petr.kudlacek@valbek.cz
tel: 485 103 346
mobil: 603 924 298
DS: bebs53h

k č.j. SR/1829/UL/2017-53

Věc: Odvolání žadatele proti nepovolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, č.j. SR/1829/UL/2017-53 ze dne 14.6.2022

Společnosti Valbek, spol. s r.o., se sídlem Vaňurova 505/17, Liberec III - Jeřáb , 460 07 Liberec, IČO: 48266230, jako zmocněnému zástupci žadatele, tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 36993390, se sídlem Na Pankráci 546/59, Praha 4, Nusle , 140 00 Praha, Správa Liberec, bylo dne 15.6.2022 doručeno prostřednictvím DS: bebs53h „Rozhodnutí o nepovolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a zvláště chráněných druhů živočichů“ v souvislosti s připravovanou dopravní stavbou „I/9 Nový Bor - Dolní Libchava“.

Proti tomuto rozhodnutí Agentury ochrany přírody a krajiny ČR podal žadatel dne 29. 06. 2022 blanketní odvolání, které tímto dokumentem v určené lhůtě doplňuje. Předmětem odvolání je výše označené rozhodnutí, a to v celém svém rozsahu. Napadené rozhodnutí považujeme za nesprávné a nezákonné.

Dle názoru žadatele nepostupoval správní orgán správně při hodnocení dopadu stavby na jednotlivé biotopy dotčených rostlin a živočichů. Nejzávažnější pochybení spatřuje ve skutečnosti, že správní orgán **nijak nehodnotil navržená kompenzační opatření**. Spokojil se pouze s konstatováním, jaký biotop je dotčen a jaké jsou pravděpodobné účinky stavby na dotčené biotopy. Přestože předložená dokumentace obsahuje k jednotlivým dotčeným biotopům kompenzační opatření, správní orgán se jimi vůbec nezabývá. Žadatel toto vnímá jako zásadní nedostatek rozhodnutí, kdy dle názoru žadatele, má být předmětem hodnocení správního orgánu jak dotčení příslušného biotopu, tak i navržená kompenzace a teprve vyhodnocením těchto dvou ukazatelů může správní orgán dospět k závěru, zda je možné výjimku vydat, popř. vyhodnotit kompenzační opatření jako nedostatečná a výjimku neudělit ovšem se zdůvodněním, v čem správní orgán spatřuje pochybení či nedostatek kompenzačních opatření. Na tomto místě žadatel zdůrazňuje, že celý projekt byl v rámci přípravy předmětem konzultací a jednání, a to jak na Krajském úřadě Libereckého kraje,

odboru životního prostředí tak i na pracovišti příslušného AOPK. Požadavky vycházející z těchto jednání, včetně zpracování nového biologického hodnocení byly zapracovány do projektové dokumentace. Žadatel se v tomto případě cítí postupem správního úřadu přímo poškozen, neboť se právem domníval, že při splnění jednotlivých požadavků správního orgánu, uplatněných v rámci konzultací v období přípravy projektu, budou dopady přípravy a realizace projektu z hlediska ochrany přírody a krajiny akceptovatelné. Kompenzační opatření neshledal jako nedostatečná ani žádný z účastníků řízení, kteří se v jeho průběhu vyjádřili. Tímto postupem došlo k porušení jedné ze základních zásad správního řízení, a to zásady legitimního očekávání (předvídatelnosti rozhodnutí). Podle ust. § 2 odst. 4 správního řádu správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Tím, že se správní orgán v odůvodnění napadeného rozhodnutí v podstatě vůbec nezabýval hodnocením navržených kompenzačních opatření, popř. konstatoval, že z předložené dokumentace nelze rozsah zásahu vyčíst (typicky mostní objekty přes vodní toky), nemá podle našeho názoru rozhodnutí (jeho odůvodnění) náležitosti dané správním řádem. V rámci vedeného řízení si správní orgán měl vyžádat potřebnou část dokumentace ve větší podrobnosti, popř. žadatel mohl podat vysvětlení. Podle ust. § 68 odst. 3 správního řádu se v odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Rozhodně nelze souhlasit se způsobem, jakým správní orgán postupoval při posuzování migračních koridorů, ztrátě hnízdních a potravních biotopů a vzniku kolizních míst v krajině. Žadatel se v tomto případě odvolává na předložené biologické hodnocení (zpracováno RNDr. Ondřejem Bílkem), kde jsou výše uvedené vlivy hodnoceny jako *středně silné – podmíněně akceptovatelné*. Na tomto místě se měl správní orgán podrobně zabývat jednotlivými ohroženými druhy, posuzovat, jaké kompenzační opatření žadatel navrhuje a vyhodnotit, zda navrženým kompenzačním opatřením je splněn požadavek podmíněné akceptovatelnosti. Správní orgán tuto podstatnou část rozhodnutí zcela obešel pouhým popisem zásahů do zájmů chráněných zákonem (str. 9-11 předmětného rozhodnutí).

Další pochybení v postupu a úvahách správního orgánu spatřuje žadatel v části, kde se správní orgán vypořádal s důvody, obhajujícími převahu veřejného zájmu nad požadavky ochrany přírody a krajiny.

Žadatel v žádném případě nezpochybňuje svou povinnost prokázat skutečnost, že veřejný zájem převažuje nad zájmy ochrany přírody a krajiny. V rámci podané žádosti přednesl sedm bodů, kterými je dle jeho názoru veřejný zájem dostatečně prokázán.

Správní orgán ovšem předložená data zcela neodborně vykládá, kombinuje a činí vlastní závěry v oblasti, ve které není odborně ani technicky způsobilý taková hodnocení provádět. Jednostranným, nesprávným a neodborným vyhodnocením předložených argumentů, včetně nesprávně použitých dalších podkladů z veřejně dostupných dat, dospěl správní orgán k závěru, že veřejný zájem nebyl dostatečně prokázán.

Správní orgán se při výkladu a hodnocení otázek, které nepatří do jeho působnosti, dopouští neodborných úvah, které jsou účelově a zavádějícím způsobem vykládány na podporu argumentů směřujících k nepovolení výjimky (viz např. úvahy na str. 22 a 23 posuzování dopravních prognóz, kapacit stávající silniční sítě apod.). Naopak argumenty, jež jsou součástí správního spisu (např. již zmíněná kompenzační opatření), která svědčí ve prospěch udělení výjimky, zcela účelově opomíjí. Jeho postup hraniční se zneužitím správního uvážení. V případech, kdy k posouzení odborné otázky nemá správní orgán potřebné znalosti musí postupovat podle ust. § 56 správního řádu kde platí, že závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce. Správní orgán však takto nepostupoval a vykládal nesprávným způsobem skutečnosti, které jsou mimo rámec jeho odbornosti.

V rozhodnutí o výjimce lze nalézt náznaky, že správní orgán při posuzování žádosti nepostupoval nezaujatě a nestranně. Z vypořádání námítky Sdružení Svobodná Ves na str. 16 lze dovodit, že správní orgán je ovlivněn svou neúspěšnou snahou o opětovné posouzení záměru podle zákona EIA. Z odůvodnění na str. 30, třetí odstavec lze dovodit, že správní orgán byl ovlivněn průběhem a výsledkem samostatného řízení, které vedl Krajský úřad Libereckého kraje.

K jednotlivým bodům posouzení existence důvodů veřejného zájmu (str. 21 rozhodnutí a následující) a způsobu vyhodnocení podkladů správním orgánem žadatel uvádí:

a. intenzita dopravy, dopravní zátěž a kapacita silnice I/9

Účinky záměru na intenzity dopravy byly prokázány dopravní prognózou, ta byla zpracována dle platné metodiky MD ČR. V prognóze dopravy jsou vyčísleny intenzity dopravy pro stav bez a s realizací projektu a jsou zde zpracovány rozdílové kartogramy, které jednoznačně určují počet a podíl vozidel, které budou využívat vybudovanou přeložku, a to včetně dělení na osobní a nákladní dopravu.

Správní orgán argumentuje nekonzistentností údajů a srovnává údaje z různých dopravních modelů, nadto určených pro různé účely. Dochází tak ke srovnávání dopravního modelu z roku 2015, který je založen na Celostátním sčítání 2010, modelu z roku 2019, který je založen na výsledcích sčítání z roku 2016 a modelu z roku 2021, který byl určen výhradně pro ekonomické hodnocení proveditelnosti souboru staveb a je sestaven a zjednodušen pro účely ekonomického hodnocení.

Správní orgán dále spekuluje o důvodech poklesu intenzit na I/9, tyto spekulace nejsou podloženy žádnými daty ani odbornými odhady. Správní orgán chybně považuje za tranzitní, tj. zbytnou dopravu z hlediska sídel na trase, pouze vozidla mířící k hraničnímu přechodu se SRN.

Není zřejmé, jak správní orgán dospěl k závěru, že „...po realizaci přeložky bude území celkově výrazně zatíženější dopravou, která se rozdělí na obě komunikace, než v případě ponechání stávajícího stavu (počty vozidel by byly dokonce stále mírně vyšší na současné komunikaci)...“ (str. 22). Všechny citované dopravní modely jsou sestaveny za základního předpokladu, že počet a směrování cest ve scénářích s a bez projektu je totožné. Bez tohoto předpokladu by jednotlivé stavy nebyly srovnatelné.

Správní orgán spekuluje o nedostatečné podrobnosti dopravního modelu, aniž přitom provedl analýzu jednotlivých dopravních zón, v modelech použitých a spekuluje o vlivu dopravních omezení a uzavírek na dopravní toky.

Žadatel má za to, že správní orgán, pokud se chtěl zabývat otázkou intenzit dopravy v šíři, která je popsána v rozhodnutí, měl tak učinit pomocí objektivního a odborného vyhodnocení všech dat a v případě, že pro to není způsobit, měl si v rámci řízení přizvat odborně způsobilou osobu, případně nechat zpracovat znalecký posudek v této věci.

Správní orgán opakovaně a nesprávně argumentuje tím, že teoretická kapacita silnice kategoriálního typu S 11,5 je dle ČSN 73 6101 12-18 000 voz/den a že ani ve výhledovém období se těmito hodnotám prognózované intenzity nepřiblíží. Správní orgán vůbec nevzal v potaz, že pro kapacitu komunikace je rozhodující její nejslabší článek, což jsou v daném případě úroňové křižovatky na silnici I/9. Současně není zřejmé, jak dospěl správní orgán k přesvědčení, že stávající silnice I/9 splňuje podmínky pro kategoriální typ S 11,5 v extravilánových úsecích. Současné uspořádání silnice I/9 odpovídá nejvýše kategoriálnímu typu S 9,5, v některých úsecích je šířka zpevnění ještě menší.

Správní orgán bez jakéhokoli odborného posouzení svévolně stanovil kapacitu stávající silnice I/9 v úseku Česká Lípa – Nový Bor na horní hranici teoretického údaje ČSN 73 6101, aniž zohlednil skutečný dopravně technický stav, směrové a výškové vedení a uspořádání křižovatek a dalších prvků ovlivňujících kapacitu komunikace.

Jak již bylo uvedeno v prvním odstavci tohoto bodu, tak účinky záměru na intenzity dopravy byly prokázány dopravní prognózou zpracovanou dle platné metodiky MD ČR, v prognóze dopravy jsou vyčísleny intenzity dopravy pro stav bez a s realizací projektu, jsou zde zpracovány rozdílové kartogramy, které jednoznačně určují počet a podíl vozidel, které budou využívat vybudovanou přeložku, včetně dělení na osobní a nákladní dopravu. Žadatel tedy nemůže souhlasit se závěrem správního orgánu, který se týká intenzit dopravy, dopravní zátěže a kapacity silnice I/9, tj. že žadatel věrohodně nedoložil potřebnost přeložky silnice I/9 z důvodu její nevyhovující kapacity. Správní orgán měl od žadatele k dispozici dostatek podkladů zpracovaných osobami s příslušnou odborností, přičemž v pochybnostech si mohl sám vyžádat odborné posouzení či znalecký posudek. Žadatel byl vždy ochoten k součinnosti se správním orgánem pro možné doplnění podkladů. Namísto toho si správní orgán bez odborné znalosti, účelově a nesprávně vyložil různá data, jimiž argumentoval v neprospěch udělení výjimky.

b. zvýšení bezpečnosti a nehodovost

Správní orgán uvádí, že „*tvrzení o vysoké míře nehodovosti ilustruje žadatel pouze zobrazením nehod mezi roky 2016 a 2021 mezi světelně řízenou a okružní křižovatkou na výjezdu z České Lípy, kde bylo „na úseku o délce cca 300 m zaznamenáno 18 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 6 osob,*“ (str. 24). Toto tvrzení je vytrženo z kontextu, protože žadatel pouze reagoval na (dle názoru žadatele) nekorektní vyhodnocení počtu nehod na silnici I/9, které provedlo sdružení Děti Země.

Správní orgán sám ve svém zdůvodnění uvádí (str. 25), že mezi městy Česká Lípa a Nový Bor bylo evidováno 8 nehodových lokalit, stejně tak, že rizikovými prvky jsou úrovně křižovatky. Příčiny nehod správní orgán bagatelizuje s odůvodněním, že převažují srážky se zvěří a chyby řidiče, aniž by vzal v potaz, že příčina nehody není pouze jedna, ale na většině nehod se podílí uspořádání komunikace. Žadatel má za to, že správní orgán, pokud se chtěl zabývat otázkou bezpečnosti dopravy v šíři, která je popsána v rozhodnutí, měl tak učinit pomocí objektivního a odborného vyhodnocení všech dat a v případě, že pro to není způsobilý, měl si v rámci řízení přizvat odborně způsobilou osobu, případně nechat zpracovat Bezpečnostní inspekci silnice I/9 nebo znalecký posudek v této věci.

Odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se bodu zvýšení bezpečnosti je vnitřně rozporné, což jej v kontextu dalších nesprávných úvah správního orgánu činí rozporným i s jeho výrokem. Na str. 25 odůvodnění napadeného rozhodnutí správní orgán uvádí, že za městem Česká Lípa následuje dlouhý úsek směrových oblouků až do obce Pihel, šířkové uspořádání dotčené pozemní komunikace je pro tak vysoké intenzity (současný stav) nevyhovující, nachází se zde velké množství sjezdů k účelovým komunikacím, které jsou nebezpečné, odbočování na tyto účelové komunikace je možné jen při minimálních rychlostech, což ohrožuje a omezuje dopravu na silnici I/9, problémem jsou výškové oblouky na rovném úseku, kdy oblouky zhoršují viditelnost atd. Správní orgán zde v podstatě hodnotí z pohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dopravně technický stav silnice I/9, kterým se rozumí její technické znaky (např. příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky). Správním orgánem uváděné skutečnosti svědčí spíše pro povolení výjimky. Stranou jeho pozornosti však možná záměrně zůstává začlenění uvedené pozemní komunikace do terénu, do území. Aby mohlo dojít ze zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti případnou modernizací silnice I/9, jak to má na mysli správní orgán ve svém závěru k tomuto bodu, tak by musela existovat alternativa, o které by se dalo alespoň reálně uvažovat. Silnice I/9 mezi městskou částí Nového Boru Pihel až po konec průtahu městem Česká Lípa prochází územím, které je po obou stranách z části zastavěno budovami k bydlení i jinými budovami, kdy zástavba je každoročně zahušťována. Prostým náhledem do katastru nemovitostí je nasnadě, že pro vybudování vyhovující komunikační alternativy k posuzované přeložce silnice I/9 by muselo dojít k poměrně rozsáhlým výkupům a odstranění nemovitostí, zejména pak budov pro bydlení, aby byl vytvořen odpovídající koridor pro

modernizaci silnice I/9 splňující současné požadavky pro danou kategorii pozemní komunikace. I tak by na kraji takového koridoru zůstaly obytné budovy, které by bylo nutno ochránit. Na průtahu městem Česká Lípa je situace z tohoto pohledu prakticky neřešitelná. Jen pro dokreslení žadatel uvádí, že výstavba obytných budov podél silnice I/9 je dlouhodobě v souladu s územním plánem města Nový Bor i města Česká Lípa. Je to dáno i legitimním očekáváním povolení stavby přeložky silnice I/9, která již v minulosti byla umístěna do území.

K odkazu správního orgánu na argumenty některých účastníků řízení a polemice správního orgánu k možné alternativě (modernizaci silnice I/9) se žadatel odkazuje na níže uvedený závěr Nejvyššího správního soudu. Ten ve věci sp. zn. 6 As 73/2015 a sp. zn. 2 As 84/2015, ve které se mj. zabýval výkladem spojení „*neexistuje jiné uspokojivé řešení*“, zdůraznil, že jeho závěry nemají vést k „*bezbřehé revizi procesů posuzování vlivů na životní prostředí v následných správních řízeních*“. Sama právní věta těchto dvou judikátů obsahuje meze dané myšlenky, když alternativní varianta musí být „*reálná a uskutečnitelná*“ a musí být v řízení o výjimce „*věřohodně doložen*“ menší dopad této varianty na životní podmínky chráněných druhů. Pakliže sdružení Děti Země poukazuje na alternativní variantu (modernizaci silnice I/9), mělo také doložit, zda je takové řešení reálné a uskutečnitelné. Nic takového nebylo doloženo.

Žadatel tedy nemůže souhlasit se závěrem správního orgánu, který se týká zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti, a jeho úvahy považuje za nesprávné a rozhodnutí jako celek z tohoto důvodu za nezákonné. Správní orgán měl od žadatele i z veřejných zdrojů v tomto ohledu k dispozici dostatek podkladů, přičemž v pochybnostech si mohl sám vyžádat odborné posouzení či znalecký posudek.

c. dopravní situace a zátěž emisemi ve městě Česká Lípa vs. nově dotčené obce

Správní orgán napadá správnost dopravní prognózy a argumentuje poklesem dopravy mezi roky 2005 a 2010. Současně napadá, že nejsou zohledněna obchodní centra a další komerční aktivity na území České Lípy. Přitom je však ztotožněn s tím, že dopravní model používá jako jeden z podkladů Celostátní sčítání dopravy 2016. V tomto podkladu jsou již přesuny dopravy zohledněny.

Správní orgán napadá podrobnost akustické a rozptylové studie. Obě studie jsou zpracovány dle platné metodiky a obě byly odsouhlaseny KHS.

Není zřejmé, jak dospěl správní orgán k závěru, že přeložka silnice I/9 zvýší dopravu v Novém Boru (str. 27), když z dopravní prognózy vyplývá pravý opak, Úbytek vozidel je prognózován jak na tř. T. G. Masaryka, tak v ul. Skalické.

Správní orgán opakovaně a účelově využívá ke své argumentaci dopravní model pro ekonomickou analýzu z roku 2021, aniž by vzal v potaz, že tento dopravní model byl vytvořen pouze pro účely ekonomického posouzení a je tak označen.

Z hlediska hlukové zátěže podél stávající silnice I/9 opět správní orgán bagatelizuje současné zatížení obyvatel, zejména průjezdního úseku Českou Lípou a vytýká záměru přeložky silnice I/9, že ani po její realizaci nebudou hlukové limity u stávajících objektů splněny. To však není ambicí předloženého záměru.

V závěru tohoto bodu správní orgán spekuluje, že dopravní indukce vyvolaná posuzovanou stavbou, dosáhne takové výše, že odklon dopravy bude nevýznamný. Není zřejmé, jak bez jakékoli odborného podkladu správní orgán k této domněnce dospěl.

Správní orgán v odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se bodu dopravní situace a zátěže emisemi ve městě Česká Lípa vs. nově dotčené obce, bez odborných předpokladů polemizuje a jako nedostatečné hodnotí žadatelem předložené podklady pro vydání rozhodnutí. Jedná se zejména o akustickou či rozptylovou studii. Měl-li správní orgán zato, že tyto podklady jsou nedostatečné, nesprávné, nebo jak uvádí zpracované pro danou situaci podle neodpovídající metodiky, měl si k vyjasnění svých pochyb vyžádat jejich posouzení od

osoby s příslušnou odborností nebo měl požádat nadřízený správní orgán orgánu, který je odsouhlasil, k posouzení zákonnosti jeho postupu. Rozhodně nepřísluší orgánu ochrany přírody zpochybňovat odborné studie, když k tomu sám nemá oprávnění a nespadá to do jeho působnosti. Žadatel i v tomto případě považuje úvahy správního orgánu za nesprávné a nezákonné.

d. zajištění kvalitního dopravního spojení - potřebnost přeložky I/9 v novém trasování

Správní orgán se snaží posoudit odděleně potřebnost obchvatu České Lípy a zbývající trasy s ohledem na dopravní indukci. V důsledku nepochopení dopravní problematiky však dospěl k opačnému závěru, než který by odpovídal skutečnosti. Správní orgán totiž uvádí, že obchvat České Lípy městu ulehčí a přínos úseku mezi městy Česká Lípa a Nový Bor je sporný. Pokud k dopravní indukci dojde, bude probíhat v místech, kde má zdroj nebo cíl dopravy. Primárně tedy může dojít k dopravní indukci v samotném městě, nikoli v úseku mezi dvěma sídly.

Správní orgán nesprávně spojuje předložený záměr se záměrem I/13 Děčín – Manušice. Je pravda, že přeložka silnice I/13 je ukončena na přeložce silnice I/9, intenzity dopravy na I/9 s tímto napojením počítají. Úvaha o podmíněnosti obou záměrů je však chybná, v případě, že nebude přeložka silnice I/9 realizována, dojde patrně k napojení přeložky silnice I/13 na stávající trasu I/9. Není proto zřejmé, jak dospěl správní orgán k názoru, že realizace přeložky silnice I/13 je podmíněna realizací přeložky silnice I/9.

Žadatel se na základě výše uvedených skutečností domnívá, že žádost o výjimku byla v části prokázání veřejného zájmu zamítnuta na základě tendenčního posouzení a neodborně aplikovaných úvah.

Žadatel se ani neztotožňuje se závěrem napadeného rozhodnutí, kdy správní orgán konstatuje že nebyl prokázán veřejný zájem, a tudíž další kroky není nutné činit. Žadatel se naopak domnívá, že existenci veřejného zájmu doložil řádně a rozhodnutí mělo být vydáno komplexně, v celém rozsahu výjimky. Žadatel má zato, že je dán veřejný zájem definovaný v ust. § 56 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny, kdy výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů lze povolit v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti nebo z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně důvodů sociálního a ekonomického charakteru a důvodů s příznivými důsledky nesporného významu pro životní prostředí. Porovnání obou konkurujících si zájmů, tj. zájmu na ochraně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a zejména zájmu na ochraně veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti správní orgán prakticky neprovedl. Vůbec se nezabýval kompenzačními opatřeními, které značně snižují dotčení zájmu na ochraně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů navrhovanou stavbou, a pro posouzení dané věci (řízení) mají podstatný význam a vliv. Nezbývá než odkázat na Ústavní soud, který k otázce definování veřejného zájmu ve správním řízení uvedl, že *„Úkolem správních orgánů je konkretizovat obecně formulované veřejné zájmy, jež jsou v legislativě jednotlivě definovány. Ústavní soud k otázce definování veřejného zájmu ve správním řízení uvedl, že veřejný zájem v konkrétní věci by měl být zjišťován v průběhu správního řízení na základě poměrování nejrůznějších partikulárních zájmů, po zvážení všech rozporů a připomínek. Z odůvodnění správního rozhodnutí pak musí zřetelně vyplynout, proč veřejný zájem převážil nad řadou jiných partikulárních zájmů. Veřejný zájem je třeba nalézt v procesu rozhodování ...“* (náleze ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04). Žadatel se domnívá, že se správní orgán výše uvedeným postupem ve svém rozhodování neřídil.

Napadené rozhodnutí považujeme za nesprávné a nezákonné. Z těchto důvodů žadatel navrhuje, aby odvolací správní orgán napadené rozhodnutí Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Litoměřice ze dne 14.6.2022 č.j. SR/1829/UL/2017-53, jako nadřízený orgán změnil ve prospěch žadatele, nebo aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání prvoinstančnímu správnímu orgánu.

.....
Za spol. Valbek s r.o.
Ing. Miroslav Hanžl, ředitel
zmocněný zástupce investora