JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

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

Ministerstvu životního prostředí

prostřednictvím

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

IDDS: c5kbvkw

Ke sp. zn.: OŽPZ 420/2023
K č. j.: KULK 48567/2024

V Praze dne 2.7.2024

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

Podání: **odvolání proti rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 19.6.2024 č. j. KULK 48567/2024 sp. zn. OŽPZ 420/2023**

Podání činí: **Společnost pro trvale udržitelný život, Českolipská regionální pobočka,** identifikační číslo: 709 36 331, se sídlem Střelnice 2268, Česká Lípa, PSČ: 470 01,

(dále též jen *„odvolatel“*),

zastoupen: JUDr. Petrem Svobodou, Ph.D., advokátem, evidenční číslo ČAK: 12130, identifikační číslo: 714 68 471, se sídlem Aranžerská 166, Praha 9, PSČ: 190 14

Bez příloh

I.

Předmět a rozsah odvolání

1. Dne 20.6.2024 bylo právnímu zástupci odvolatele JUDr. P. Svobodovi doručeno **rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 19.6.2024 č. j. KULK 48567/2024 sp. zn. OŽPZ 420/2023** (dále též jen *„předmětné rozhodnutí“*).

2. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, (dále též jen *„krajský úřad“* nebo *„KÚLK“*) předmětným rozhodnutím ve výrocích I. a II. povolil žadateli Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále též jen *„žadatel“*) výjimku ze základních ochranných podmínek blíže specifikovaných zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve prospěch stavby přeložky silnice *„I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“* (dále též jen *„předmětný záměr“*) a stanovil k tomu 15 podmínek.

3. Odvolatel tímto podává **odvolání** proti předmětnému rozhodnutí, přičemž napadá **výroky I. a II.** předmětného rozhodnutí.

II.

Důvody odvolání

II.1.

Disproporce v předmětu a rozsahu vážení kolidujících veřejných zájmů a s tím související vady řízení:

4. Podle názoru odvolatele je předmětné rozhodnutí v rozporu s § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny z důvodu **disproporce (nepoměru) v předmětu a rozsahu vážení kolidujících veřejných zájmů krajským úřadem**, a sice [i] na jedné straně pozitiv pro *„jiný veřejný zájem“*, resp. pro *„jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu“*, a [ii] na druhé straně negativ pro veřejný zájem na ochraně přírody. Tato disproporce spočívá v tom, že krajský úřad vážil negativa předmětného záměru striktně jen v rozsahu té stavby, která je předmětem řízení, tj. stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava, a to navíc jen mimo CHKO České středohoří, zatímco pozitiva předmětného záměru vážil v mnohem širším rozsahu, tzn. nejen se zohledněním stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava, ale též se zohledněním dalších 15 silničních staveb, které předmětem probíhajícího řízení nejsou, ale mají být někdy budoucnu postaveny, mimo jiné se zohledněním stavby přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice. Zákon o ochraně přírody a krajiny však v § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) stanoví pro povolení výjimky podmínku, že *„jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody“*, resp. že jsou zde *„jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu“*. A tím logicky vyžaduje vážení kolidujících veřejných zájmů pro stejný předmět i rozsah vážení.

5. V rozsahu, v němž předmětné rozhodnutí povoluje výjimku ze zákazů týkajících se druhů chráněných právem EU, je ze stejného důvodu předmětné rozhodnutí v rozporu i s čl. 16 odst. 1 písm. a) směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21.5.1992, a to pokud jde o řádné posouzení a zvážení podmínky *„jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu“*.

6. Odvolatel výše uvedenou námitku uplatnil u krajského úřadu již ve správním řízení na I. stupni ve svých třech vyjádřeních, a sice v prvním vyjádření ze dne 13.5.2023, druhém vyjádření ze dne 31.12.2023 a třetím vyjádření ze dne 19.4.2024. V nich podrobně vysvětlil, že se namítnutá disproporce v předmětu a rozsahu vážení kolidujících veřejných zájmů projevuje v probíhajícím řízení ve dvou souvisejících rovinách:

7. **První (základní) rovinu** výše uvedené disproporce vysvětlil odvolatel ve svém prvním vyjádření ze dne 13.5.2023 v bodech 2, 4 až 16 a dále ve svém druhém vyjádření ze dne 31.12.2023 v bodech 15 až 19:

- z vyjádření odvolatele ze dne 13.5.2023, body 2, 4 až 16:

„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. 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“.

……

4. Předmětem řízení o povolení výjimky podle § 56 zákona o ochraně přírody je záměr, pro který se má povolit výjimka. V řízení se váží na jedné straně přínos takového záměru pro „jiný veřejný zájem“ (resp. „jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu“) a na druhé straně újma vyplývající z takového záměru pro veřejný zájem na ochraně přírody.

5. Předmětem probíhajícího řízení o povolení výjimky je stavba přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava. V řízení tedy musí krajský úřad zjistit, jaké má tato stavba na jedné straně přínosy pro jiný veřejný zájem (zejména z hlediska vyšší bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, snížení nehodovosti a snížení emisí hluku a znečišťujících látek, a na druhé straně újmy pro veřejný zájem na ochraně přírody. Důkazní břemeno k prokázání existence jiného veřejného zájmu a jeho převahy nad zájmem ochrany přírody má žadatel.

6. V probíhajícím řízení žadatel prokazuje přínosy stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava posudkem „I/9 Nový Bor Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení“, Fakulta stavební ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, březen 2023 (dále též jen „posudek ČVUT“) a újmy uvedené stavby na zájmy přírody a krajiny prokazuje Hodnocením vlivů podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (z roku 2021).

7. V Hodnocení vlivů jsou posouzeny jen ty újmy či negativa, které pro veřejný zájem na ochraně přírody a krajiny vyplývají (jen) ze stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava (a z žádných jiných staveb).

8. Naproti tomu v posudku ČVUT ve výhledech na roky 2038 a 2050 jsou posouzeny přínosy pro (jiný) veřejný zájem, které vyplývají nejen ze stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava (a též v navazujícím úseku Dolní Libchava – Dubice),

ale současně i z dalších 15 silničních staveb v Libereckém a Středočeském kraji, které jsou vyjmenovány v Tabulce 1 na str. 19 posudku a které mají být do roku 2038, popř. do roku 2050 postaveny, mimo jiné ze stavby přeložky silnice I/13 v úseku Manušice – Děčín.

9. Z těchto dvou podkladů tak vyplývá ***velká disproporce v předmětu a rozsahu zjišťování (a v důsledku toho i vážení) kolidujících veřejných zájmů: zatímco újmy či negativa stavby jsou zjišťovány jen v omezeném rozsahu, tzn. v zásadě jen pro tu stavbu, která je předmětem řízení, přínosy stavby jsou zjišťovány v mnohem širším rozsahu, tzn. nejen se zohledněním stavby, která je předmětem řízení, ale též se zohledněním dalších 15 silničních staveb, které předmětem řízení nejsou, v současné době neexistují a možná budou (a možná nebudou) do roku 2038, popř. do roku 2050 postaveny****.*

10. Popsaná disproporce v předmětu a rozsahu zmíněných dvou stěžejních podkladů (důkazů) má čtyři podstatné důsledky:

11. Za prvé, ***přínosy (pro jiný veřejný zájem) a negativa (pro veřejný zájem na ochraně přírody) projednávaného záměru nejsou váženy za stejných podmínek, ale za podstatně odlišných podmínek. A to s tím výsledkem, že přínosy stavby jsou – v porovnání s negativy stavby – nadhodnocené****.*

12. Za druhé, nelze zjistit konkrétní míru přínosu pro jiný veřejný zájem ve výhledech na roky 2038 a 2050 pro tu stavbu, která je předmětem řízení. Tzn. že nelze zjistit, jakou měrou přispěje ke zrychlení dopravy, snížení nehodovosti, snížení emisí hluku a znečišťujících látek právě stavba přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava.

13. Za třetí, míru přínosu pro jiný veřejný zájem ve výhledech na roky 2038 a 2050 lze zjistit jen souhrnně pro velký soubor celkem 16 silničních staveb vyjmenovaných v Tabulce 1 na str. 19 posudku, z něhož ovšem nelze izolovaně oddělit klíčové informace o míře přínosu jen pro tu stavbu, která je předmětem řízení.

14. Za čtvrté, nelze proporčně – tzn. pro porovnání a zvážení s celkovou mírou přínosu pro jiný veřejný zájem ve smyslu předchozího odstavce - zjistit celkovou míru újmy či negativ, které pro veřejný zájem na ochraně přírody vyplývají z celého souboru 16 silničních staveb vyjmenovaných v Tabulce 1 na str. 19 posudku.

15. Popsaná disproporce v předmětu a rozsahu dvou výše zmíněných stěžejních podkladů (důkazů) znemožňuje v probíhajícím řízení proporčně zjistit a zvážit ty skutečnosti, které jsou relevantní z hlediska § 56 odst. 1 a 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, v důsledku čehož znemožňuje krajskému úřad učinit klíčovou správní úvahu a meritorně rozhodnout. Na základě zmíněných dvou podkladů tak nemůže krajský úřad povolit výjimku.

16. V rámci probíhajícího řízení může popsaný problém vyřešit jen žadatel, a to takto:

a) buď odpovídajícím způsobem zúží rozsah posudku ČVUT, a to tak, aby zahrnoval jen ty přínosy, které vyplývají ze stavby přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor a Dolní Libchava, popřípadě též z jen nezbytně souvisejících silničních staveb (ale rozhodně nikoli z rozsáhlého souboru 15 dalších silničních staveb);

b) nebo odpovídajícím způsobem rozšíří Hodnocení vlivů, a to tak, aby zahrnulo posouzení negativ, které vyplývají ze stejného souboru silničních staveb, jež zahrnuje posudek ČVUT.“;

- z vyjádření odvolatele ze dne 31.12.2023, body 15 až 19:

„15. Je věcí žadatele, co, tzn. jaký záměr, resp. „povolovanou činnost“, učiní předmětem své žádosti o povolení výjimky, a tím i předmětem řízení podle § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ve spojitosti s § 44 a 45 správního řádu.

*16. Rámec, který v řízení o povolení výjimky předurčuje orgánu ochrany přírody správní uvážení, a tím i předmět a rozsah dokazování, ovšem nestanoví žadatel, ani Ústav soudního znalectví v dopravě či ČVUT, ale zákon o ochraně přírody a krajiny v § 56 odst. 1 a 2. A tento (zákonný) rámec je založen na jednoduché myšlence, podle níž orgán ochrany přírody musí právě ohledně záměru, který žadatel ze své vůle učinil předmětem řízení, zvážit (tzn. porovnat), zda **jeho** pozitiva (tj. přínosy) pro jiný veřejný zájem, jako je např. bezpečnost a plynulost silničního provozu, ochrana ovzduší nebo veřejného zdraví, převažují nad **jeho** negativy (tj. újmami či škodami) pro kolidující veřejný zájem na ochraně přírody. **A aby orgán ochrany přírody mohl toto vážení (neboli porovnání) provést, musí – logicky – tato pozitiva a negativa porovnávat za stejných výchozích podmínek. Jinak řečeno, musí porovnávat přínosy a újmy pro stejný předmět vážení. Jakýkoli jiný výklad, např. ten, podle něhož by se porovnávaly negativa stavby A na jedné straně s pozitivy staveb A+B+C+D+E+F+G+H+I+J+K+L+M+N+O+P na druhé straně, je nesmyslný, neboť popírá logiku vážení veřejných zájmů v právu**.*

*17. **Pokud tedy žadatel učinil předmětem řízení o povolení výjimky právě stavbu silnici I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, musí tomu přizpůsobit dokazování a v souladu s § 52 správního řádu předložit důkazy, které orgánu ochrany přírody právě popsané vážení umožní provést**. Musí proto předložit důkazy, které jsou způsobilé prokázat dvě vzájemně související skutkové otázky, které se týkají (především) právě stavby silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava: **[a] jaký je přínos stavby silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava pro jiný veřejný zájem a [b] jaké jsou újmy či negativa stavby silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava pro kolidující veřejný zájem na ochraně přírody**.*

18. Žadatel samozřejmě může v řízení o povolení výjimky předložit navíc (např. pro dokreslení širšího kontextu aspektů veřejného zájmu v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu) i důkazy, které budou prokazovat přínosy stavby silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava též ve spojitosti s dalšími silničními, popř. i železničními stavbami. Každopádně ale musí v řízení o povolení výjimky předložit důkaz, z něhož bude jasný a srozumitelný závěr o otázce přínosu (právě) stavby silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava pro jiný veřejný zájem – když on sám svojí žádostí učinil předmětem řízení právě tuto stavbu.

*19. Takový důkaz ovšem žadatel nepředložil. Jak již STUŽ uvedla výše v bodech 7 a 8, v posudku ČVUT ve výhledech na roky 2038 a 2020 jsou posouzeny přínosy pro (jiný) veřejný zájem, které vyplývají ze souboru 16 silničních staveb, z nichž stavba silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava představuje jen jeden dílčí prvek, přičemž míru dílčího přínosu pro (jiný) veřejný zájem, který vyplývá právě z této jedné stavby, jež je předmětem řízení, nelze z posudku ČVUT zjistit (oddělit). **Díky tomu nelze zjistit ani to, zda stavba silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava je vůbec v nějakém veřejném zájmu,***

***když žadatel předložil důkaz o veřejném zájmu jen pro nedílný soubor (jím vybraných) 16 silničních staveb, z nichž stavbu silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava nelze oddělit**.“*

8. **Druhou (specifickou) rovinu** namítané disproporce vysvětlil odvolatel ve svém druhém vyjádření ze dne 31.12.2024 v bodech 28 až 29:

*„28. Dále: z posudku ČVUT na str. 7 vyplývá, že zatímco **aktivní variantu** silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava posuzuje zpracovatel v kumulaci s dalšími 15 silničními stavbami, **nulovou variantu** posuzuje bez spojitosti s kteroukoli z těchto dalších 15 silničních staveb. Vzhledem k tomu, že těchto dalších 15 silničních staveb může mít pro celkový veřejný zájem (zejména z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu) pro aktivní i nulovou variantu stavby silnice I/9 Nový Bor. – Dolní Libchava logicky nějaký přínos, pak **i tento přístup zpracovatele představuje další rovinu otevřeně selektivního a disproporčního (nerovného) posuzování**. Aktivní varianta je totiž posuzována **jako nejlepší možná varianta** (spolu s dalšími dopravními stavbami s kumulativním či synergickým potenciálem veřejného zájmu zejména pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu), zatímco nulová varianta je posuzována **jako nejhorší možná varianta** (bez jakékoli z těchto dalších 15 silničních staveb).*

29. Pokud tedy žadatel předložil posudek, v němž odhaduje přínos aktivní varianty pro veřejný zájem v kumulaci s dalšími 15 silničními stavbami, měl by obdobně odhadnut i přínos nulové varianty pro veřejný zájem v kumulaci s těmito dalšími 15 silničními stavbami. Jinými slovy, posudek by měl odhadnut ve výhledech na roky 2038 a 2050 i variantu, kdy nebude realizována stavba přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, ale bude realizováno 15 silničních staveb uvedených v Tabulce 1 na str. 19 posudku ČVUT.“

9. Proti výše citované námitce odvolatele poukazující na to, že posudek ČVUT[1] zohledňuje ve výhledech na roky 2038 a 2050 nejen přínosy stavby přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, ale i přínosy dalších 15 silničních staveb, předložil zpracovatel posudku ve svém doplňujícím vyjádření ze dne 14.3.2024[2] na str. 3 v oddílu nazvaném ***„3) Způsob vyčíslení dopadů posuzované Stavby“*** tento argument:

*„**V rámci této části druhého doplnění se Zhotovitel důrazně ohrazuje proti opakovaným chybným tvrzením, resp. zavádějícím interpretacím ze strany Společnosti pro trvale udržitelný život (dále jen „STUŽ“), které jsou pravděpodobně založeny na zcela zásadním odborném nepochopení náplně Posouzení a Vyjádření.** V situaci, pokud by se nejednalo o nepochopení, resp. o čirou odbornou neznalost, je nutno předmětný přístup STUŽ právem označit za názorný příklad tendenčního přístupu, resp. subjektivního vztahu k udělení výjimky k realizaci Stavby.*

[1] Tj. posudek s názvem *„I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení“*, Fakulta stavební ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, březen 2023, (dále též jen *„posudek ČVUT“*). Tento posudek zpracovatel následně doplnil dvěma vyjádřeními. První bylo vyjádření s názvem *„Doplnění podkladů pro záměr přeložky »I/9 Nový Bor - Dolní Libchava«“*, Fakulta dopravní ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, 6.10.2023. Druhé bylo vyjádření s názvem *„Druhé doplnění podkladů pro záměr přeložky »I/9 Nový Bor - Dolní Libchava«“*, Fakulta dopravní ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, 14.3.2024.

[2] Tj. vyjádření s názvem *„Druhé doplnění podkladů pro záměr přeložky »I/9 Nový Bor - Dolní Libchava«“*, Fakulta dopravní ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, 14.3.2024.

STUŽ ve svém druhém vyjádření ze dne 31. prosince 2023 ve vybraných odstavcích *(např. (7), (9), (12), (19), (20), (25), (27))* ***opakovaně v různých kombinacích poukazuje na velkou disproporci v předmětu a rozsahu zjišťování kolidujících veřejných zájmů****. Fakticky je čtenáři systematicky předkládaná premisa, že přínos posuzované Stavby pro modelované období (rok 2038 a 2050) je v rámci aktivní varianty kumulativně vyjádřen s dalšími 15 silničními stavbami, a naopak při prognóze nulové varianty jsou závěry kalkulovány pouze ze stávající trasy silnice I/9.* ***<u>TOTO TVRZENÍ JE ZCELA MYLNÉ.</u>***

V rámci Posouzení je modelování aktivní a nulové varianty provedeno plně dle pokynů uvedených v metodikách [17] [23] certifikovaných MD a zároveň i v souladu s logickým přístupem. Z metodiky zpracování, která je uvedena v Posouzení v podkapitole 2.4.2. Dopravní nabídka (konkrétně Tabulka 1 a text na straně č. 19) ZCELA JEDNOZNAČNĚ vyplývá, že v oblasti analyzované silniční sítě ve výhledovém období (2038/2050) je jediný rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou ve zprovoznění přeložky silnice I/9 (přeložek I/9 a I/13 v roce 2050), resp. v ponechání silniční dopravy ve stávající trase silnice I. třídy I/9 (silnice I/9 a I/13 v roce 2050). <u>Je tedy zcela zřejmé, že vliv ostatních silničních staveb se v rámci modelovaných variant od sebe odčítá a nemá vliv na výsledné hodnocení</u>.*“*

10. Proti citovanému argumentu zpracovatele posudku (ČVUT) uplatnil odvolatel ve svém třetím vyjádření ze dne 19.4.2024 v bodech 4 až 7 tyto protiargumenty:

„4. Z Tabulky 1 ani z textu na str. 19 citovaného Posouzení rozhodně ani náznakem nevyplývá to, co zpracovatel Posouzení nyní tvrdí ve výše citované pasáži, tedy zejména že „vliv ostatních silničních staveb se v rámci modelovaných variant od sebe odečítá a nemá vliv na výsledné hodnocení“. A nevyplývá to ani z žádných jiných podkladů, které jsou obsahem správního spisu. Nikde v žádných podkladech ze správního spisu není o „odečítání“ vlivu dalších silničních staveb ani slovo.

5. Pro zpracovatele je možná vnitřní svět jeho modelů samozřejmý. Ale pro vnější (nezúčastněné) adresáty nikoli, neboť ti jsou odkázáni jen na to, co jim zpracovatel o svém modelu sdělí. ***Takže pokud zpracovatel na str. 19 svého Posouzení v Tabulce 1 vyjmenuje celkem 16 silničních staveb a výslovně k nim uvede, že jde o „[i]nformativní výčet nově realizovaných silničních liniových dopravních staveb pro AKTIVNÍ varianty pro rok 2038 a 2050“, přičemž ani slovem nenaznačí nic o tom, že jejich vliv nějak „odečítá“, stěží může od čtenářů – při zdravém rozumu – očekávat jinou interpretaci než právě tu, že vliv těchto staveb je v modelu zahrnut.*** *Proč by je potom v Tabulce 1 vyjmenovával a výslovně k nim uváděl, že jde o „výčet … silničních staveb pro AKTIVNÍ varianty pro roku 2038 a 2050“?*

6. Přístup zpracovatele se proto jeví jako nesrozumitelný až absurdní.

7. ***Nynější stručné tvrzení zpracovatele o „odčítání“ vlivu 15 dalších silničních staveb je neověřitelné a má povahu axiomu, tj. samozřejmé, blíže nedokázané a nedokazované pravdy****. Není z něj vůbec jasný vzorec či postup, na základě něhož zpracovatel ve svém modelu opravdu udělal to, co nyní tvrdí, tedy, že do něj sice [a] na jedné straně zahrnul 15 dalších silničních staveb, ale [b] na druhé straně nějak (a nevíme jak) „odečetl“ jejich vliv“. Jinými slovy,* ***zda a jak je možné, že se do nějakého dopravního modelu zahrne 15 silničních staveb, ale současně se nezahrne jejich vliv****.“*

11. Krajský úřad – navzdory výše citovaným námitkám odvolatele – vyšel v předmětném rozhodnutí [a] při vážení pozitiv (přínosů) předmětného záměru pro *„jiný veřejný zájem“* zcela z posudku ČVUT, zohledňujícího celkem 16 silničních staveb, zatímco [b] při vážení negativ předmětného záměru pro zájem na ochraně přírody vyšel zcela z Hodnocení vlivu z roku 2021, posuzujícího pouze stavbu přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor Dolní – Libchava (a navíc: negativa této jedné stavby pro zájem na ochraně přírody posoudil krajský úřad jen v úseku, který vede mimo CHKO České středohoří). V důsledku toho se v předmětném rozhodnutí dopustil výše analyzované **disproporce (nepoměru) v předmětu a rozsahu vážení kolidujících veřejných zájmů**,

12. Krajský úřad se přitom s výše citovanými námitkami odvolatele vypořádal v odůvodnění předmětného rozhodnutí (na str. 27) v podstatě jen touto jedinou větou:

    „S odkazem na modelování aktivní a nulové varianty dle pokynů uvedených v metodikách je, dle zpracovatele DIP, jednoznačné, že se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odčítají a nemají vliv na výsledné hodnoty.“

13. Podle názoru odvolatele je toto odůvodnění nesprávné, resp. nepravdivé. A je tomu tak přinejmenším z těchto třech důvodů:

14. Za prvé: Výše citované tvrzení zpracovatele posudku (ČVUT) a jemu odpovídající závěr krajského úřadu o tom, že *„se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odečítají a nemají vliv na výsledné hodnoty“*, je **vnitřně logicky rozporný** a nedává žádný rozumný smysl. Odvolatel znovu připomíná, co je podstatou vnitřní logické rozpornosti uvedeného tvrzení. Na jedné straně zpracovatel posudku (ČVUT) v Tabulce č. 1 na str. 19 představil soubor 16 silničních staveb, které zahrnul do modelu posuzování *„pro AKTIVNÍ varianty pro rok 2038 a 2050“*, z nichž je stavba přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava jen jedním dílčím prvkem:

FAKULTA DOPRAVNI
Ústav soudního znalectví v dopravě
Konviktská 20, Praha 1, 110 00

***Tabulka 1** – Informativní výčet nově realizovaných silničních liniových dopravních staveb pro AKTIVNÍ varianty pro rok 2038 a 2050. [24]*

PK	Úsek	Realizace 2038	Realizace 2050
I/9	Jestřebí - OK s I/38	✅	✅
I/9	Nový Bor ⇔ Svor, zkapacitnění	✅	✅
I/9	MÚK Okrouhlá	✅	✅
I/9, I/16	Mělník, obchvat 3. stavba	✅	✅
I/9, I/16	Mělník, obchvat 4. stavba	✅	✅
I/9	Nový Bor ⇔ Dolní Libchava ⇔ Dubice	❌/✅	❌/✅
I/9	Zdiby ⇔ Líbeznice	✅	✅
I/9	Svor	✅	✅
I/9	Jestřebí ⇔ Sosnová	❌	✅
I/9	Líbeznice ⇔ Větrušice	✅	✅
I/9	Větrušice ⇔ Mělník	✅	✅
I/15	Zahrádky, obchvat	✅	✅
I/15	Stvolínky, obchvat	✅	✅
I/13	Děčín ⇔ Manušice	❌	❌/✅
I/13	Cvikov, okružní křižovatka	✅	✅
I/38	Doksy ⇔ Obora	✅	✅

Ale současně na druhé straně zpracovatel posudku (ČVUT) a podle něj i krajský úřad shodně tvrdí, že *„vliv ostatních silničních staveb se v rámci modelovaných variant od*

sebe odčítá a nemá vliv na výsledné hodnocení" (těmito *„vlivy"* se přitom v posudku ČVUT samozřejmě rozumí jen pozitiva či přínosy pro *„jiný veřejný zájem"*, např. na ochraně veřejného zdraví a bezpečnosti provozu, nikoli negativa či újmy pro veřejný zájem na ochraně přírody). Nabízí se tak logické otázky: Proč zpracovatel posudku (ČVUT) zahrnul do modelu pro roky 2038 a 2020 (kromě stavby přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava) i 15 dalších silničních staveb, aby pak následně *„odčítal"* jejich vliv? A je vůbec možné, že se do modelu zahrnou nějaké stavby, ale nezahrne se (tzn. nezapočítá se) jejich vliv? Podle odvolatele nelze dát na tyto otázky rozumnou odpověď, resp. odpověď kladnou.

15. Za druhé: Výše citované tvrzení zpracovatele posudku (ČVUT) a jemu odpovídající závěr krajského úřadu o tom, že *„se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odečítají a nemají vliv na výsledné hodnoty"*, je navíc **nepodložené, a tudíž neověřitelné (nepřezkoumatelné)**. Jak zpracovatel posudku (ČVUT), tak krajský úřad se v tomto ohledu dopustili logické chyby v usuzování *non sequitur* (nevyplývá). Odvolatel je nucen zopakovat, že citované tvrzení, resp. závěr ČVUT a krajského úřadu **nevyplývá** ani z Tabulky 1 ani z textu na str. 19 posudku ČVUT, ani **z žádných jiných podkladů, které jsou obsahem správního spisu**. Dále: pokud zpracovatel posudku (ČVUT) ve svém doplňujícím vyjádření ze dne 14.3.2023 na str. 3 a krajský úřad v odůvodnění předmětného rozhodnutí na str. 27 odkazují na nějaké *„pokyny uvedené v metodikách"*, resp. *„pokyny uvedené v metodikách [17] [23] certifikovaných MD"*, pak je třeba namítnut, že ani z těchto pokynů či metodik nic takového nevyplývá. Nejenže tyto podklady nejsou součástí správního spisu, ale zpracovatel posudku (ČVUT) ani krajský úřad se raději ani nepokusili ocitovat z nich nějaké pasáže, z nichž – podle jejich názoru – vyplývá výše citované tvrzení o *„odčítání"* vlivu ostatních silničních staveb v rámci posuzovaného souboru staveb. Dokument, který zpracovatel posudku (ČVUT) uvádí ve svém doplňujícím vyjádření ze dne 14.3.2024 v odkazu č. 17, tj. *„program HDM-4 Světové banky (Highway Development & Management) [HDM-4, HDMGlobal]"*,[3] není veřejně přístupný, neboť podléhá licenci v ceně 5.000 amerických dolarů.[4] Dokument, který zpracovatel posudku (ČVUT) uvádí v odkazu č. 23, tj. *„Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, SFDI, 2018"*, je sice veřejně přístupný.[5] Nicméně v celém jeho textu ani přílohách v celkovém rozsahu 412 stran nenajdeme nic o tom, co by jen naznačovalo výše citované tvrzení, resp. závěr o *„odčítání"* vlivu dalších či souvisejících silničních staveb v rámci jednoho posuzovaného souboru staveb, který prezentoval zpracovatel posudku (ČVUT) a podle něj i krajský úřad na str. 27 předmětného rozhodnutí. Pokyny v citované Rezortní metodice v oddílu 3.3 *„Identifikace projektu"* na str. 26 doporučují opak toho, co obě zmíněné instituce tvrdí o *„odčítání"* vlivů, tedy doporučují co do podstaty to, co udělal zpracovatel posudku (ČVUT), když posoudil stavbu přeložky sinice I/9 v úseku Nový Bor – Dolních Libchava jako součást většího celku spolu s dalšími 15 souvisejícími silničními stavbami a se všemi vlivy (přínosy), které tento celek přinese:

---

[3] Srov. též posudek ČVUT (tj. posudek *„I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení"*, Fakulta stavební ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, březen 2023) na str. 23, kde zpracovatel uvádí tytéž dva dokumenty, a to v odkazech č. 22 a 28.

[4] Srov. internetové stránky HDMGLOBAL, dostupné *on line* na adrese: http://www.hdmglobal.com/ (cit. 30.6.2024).

[5] *„Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb"*, SFDI, 10/2017, aktualizace 06/2023, je dostupná *on line* na internetových stránkách Státního fondu dopravní infrastruktury ČR na adrese: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_02_rezortni_metodika-komplet.pdf (cit. 30.6.2024), resp. https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/ (cit. 30.6.2024).

„V rámci definice rozsahu řešeného projektu je nutné vždy zahrnout veškeré související vlivy a efekty, které hodnocený projekt má. Je třeba ***definovat logický celek*** *(ať už z hlediska geografického nebo např. dopravně-technologického, provozního), jehož součástí je navržené technické nebo jiné opatření, které vede k dosažení stanoveného cíle. V rámci hodnocení je potom nezbytné zahrnout veškeré efekty vyvolané navrženým opatřením tak, aby nebyly na stránce přínosů ani nákladů projektu žádné opomenuty. Vždy je třeba na projekt pohlížet* ***v kontextu „příčiny", „důsledku" a „prostoru"****. Není možné posuzovat projekt vytržený z tohoto kontextu, resp. zahrnující např. všechny náklady, ale jen část přínosů a benefitů. Rozsah projektu je třeba stanovit tak, aby umožňoval postihnout všechny relevantní efekty (pozitivní i negativní) hodnoceného opatření.*

Pokud dojde z nějakého formálního nebo administrativního důvodu k rozdělení projektu na více částí, je třeba hodnocení provádět pro ***soubor*** *těchto* ***částí*** *nebo* ***logický celek****, ve kterém je možné zohlednit a kvantifikovat všechny významné přínosy i náklady.*

Především z pohledu CBA (viz dále) je klíčovým aspektem to, že hodnocení se má zaměřit na celý projekt jako ***samostatnou jednotku analýzy****, což znamená, že z hodnocení nemá být vynechána žádná podstatná část ani složka, která je logickou součástí celku. Obecně platí, že projekt lze definovat jako technicky a funkčně úplný v případě, že je možné vytvořit funkčně ucelenou infrastrukturu a uvést službu do provozu bez závislosti na dalších (do hodnocení nezahrnutých) investicích. Toto se týká i takzvaných* ***souborů staveb****, které mají být* ***hodnoceny vždy jako jeden logický celek*** *(z pohledu cíle). Například při hodnocení rekonstrukce traťového úseku na železnici s cílem zvýšení traťové rychlosti a dalších provozních parametrů není vhodné z hodnocení vyjmout jednotlivé staniční obvody nebo budovy, které se v daném úseku nacházejí, protože jsou zde logickou a nezbytnou součástí infrastruktury, která je nutná pro dosažení hlavního cíle zkrácení cestovních dob (obdobně to platí u silnic např. v případě dálničních úseků a přivaděčů). Samostatné hodnocení částí infrastruktury (např. železničních stanic, případně Středisek správy a údržby dálnic v případě silniční dopravy) je vhodné pouze ve specifických případech (např. pokud se jedná o významný uzlový bod, jejž nelze jednoznačně logicky přiřadit žádnému z navazujících úseků nebo pokud je cílem investice dosažení zlepšení dílčího parametru infrastruktury, který má své dílčí vyhodnotitelné efekty)."*

<u>Důkazní návrhy k bodu 15:</u>

- Program HDM-4 Světové banky (Highway Development & Management) [HDM-4, HDMGlobal]
- Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb", SFDI, 10/2017, aktualizace 06/2023 (zejména str. 26)

16. Za třetí: Výše citované tvrzení zpracovatele posudku (ČVUT) a jemu odpovídající závěr krajského úřadu o tom, že *„se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odečítají a nemají vliv na výsledné hodnoty"*, je konečně **v přímém rozporu s úvahami a závěry krajského úřadu uvedenými na mnoha jiných místech odůvodnění předmětného rozhodnutí**. Z nich jasně vyplývá, že se pozitivní vlivy (přínosy) 15 ostatních a společně posuzovaných silničních staveb, vyjmenovaných v Tabulce 1 na str. 1 posudku ČVUT, mimo jiné pozitivní vlivy (přínosy) stavby přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, naopak zohledňují, a tedy přičítají k celkové míře *„jiného*

veřejného zájmu“ na realizaci předmětného záměru. Jde zejména o tyto úvahy a závěry krajského úřadu v odůvodnění předmětného rozhodnutí:

- na str. 13: *„**Při hodnocení veřejného zájmu** nelze na realizaci stavby pohlížet izolovaně, ale je nezbytné na ni pohlížet **v kontextu celé plánované výstavby dopravní infrastruktury na území více krajů**, zejména Liberecký kraj, Ústecký kraj, Středočeský kraj, jehož se má předmětná stavba stát nedílnou součástí.“* (zvýraznil odvolatel);
- na str. 14: *„V kapitole 5.1 DIP je velice podrobně uvedena predikce dopadů ze zprovoznění přeložky silnice I/9 a I/13. Jako výchozí stav je brána situace v roce 2022, predikce pak je pro rok 2038 a 2050 s tím, že je vždy zvažována tzv. nulová varianta a varianta aktivní s tím, že pro rok 2050 je aktivní varianta včetně silnice I/13. **Tato predikce se týká silniční sítě celého dotčeného území v širším kontextu**. … V roce 2055, při zprovoznění i přeložky I/13 se pak intenzity dopravy sníží především v navazujících úsecích silnice I/9 a to až 7 482 voz/24 hod (viz obrázek č.60 na str.56). Z toho je zřejmé, že doplnění stávající silniční sítě v širším území o přeložku I/9 v posuzované variantě bude mít významný vliv na změny intenzity dopravy.“* (zvýraznil odvolatel);
- Na str. 15: *„DIS* (správně: DIP – doplnil odvolatel) *posuzuje předloženou přeložku **v kontextu celé dopravní situace v širším území**, a to jak stávající stav, tak výhledy na další období. Dopravní modely situací v letech a ve variantách (nulová, aktivní) jsou dle krajského úřadu srozumitelné a lze si z nich učinit názor o možných dopravních situacích v dalších letech (2038, 2050).“* (zvýraznil odvolatel);
- na str. 17: *„Krajský úřad považuje za prokázané, že posuzovaný záměr přeložky silnice I/9 je či bude součástí integrované silniční sítě. … Především … byla procesem EIA s kladným výsledkem posouzena **navazující přeložka silnice I/13 Děčín-Manušice** (souhlasné závazné stanovisko ze dne 11.10.2023 k záměru I/13 Děčín - Manušice). Napojení na přeložku I/9 je plánováno v MÚK Manušice. **To staví posuzovanou přeložku do nového světla, resp. zvyšuje to veřejný zájem na její realizace oproti roku 2021**. Přeložka silnice I/13 je plánována jako stavba navazující na právě tuto přeložku silnice I/9. Bez její realizace není stavba I/13 Děčín-Manušice dle navrženého a EIA posouzeného dopravního řešení možná. … Krajský úřad tak dospěl k závěru, že nelze opomíjet skutečnost, že je daná přeložka stavbou integrovanou s přesahem do navazujícího Ústeckého kraje, což lze považovat za významný veřejný zájem.“* (zvýraznil odvolatel);
- na str. 18: *„Krajský úřad na základě výše uvedeného dospěl k závěru, že … **je zde veřejný zájem spočívající v tom, že je posuzovaná stavba součástí reálné integrované dopravní sítě**, tj. že se nejedná jen o samoúčelnou přeložku jedné silnice, ale na tuto bude navazovat další důležité dopravní řešení spočívající v přeložce I/13 Děčín – Manušice. To dle krajského úřadu veřejný zájem v zájmu veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti (viz § 56 odst. 2 písm. c) zákona).“* (zvýraznil odvolatel);
- na str. 20: *„**Druhým veřejným zájmem je umožnění výstavby integrované dopravní sítě, které je přeložka silnice I/9 součástí**. Jak vyplývá z výše uvedených vyjádřeni žadatele, jakékoliv jiné směrové vedení přeložky znemožní nebo značně zkomplikuje navazující stavbu přeložky silnice I/13. Z tohoto veřejnému zájmu je zvolená varianta přeložky I/9 jedinou možnou.“* (zvýraznil odvolatel);
- na str. 25: *„Krajský úřad nepovažuje za chybu, že **se do pozitiv počítají i přínosy ze staveb, které budou postaveny a zprovozněny samostatně a dříve než posuzovaná přeložka** (I/9 Dubice – Dolní Libchava).* (podle odvolatele správně: I/9 Nový Bor – Dolní Libchava). *Vše dokládá to, že je posuzovaná přeložka součástí větší dopravní sítě a není možné ji hodnotit osamoceně.“* (zvýraznil odvolatel).

17. Lze tak učinit tyto **dílčí závěry**:

18. A) Pokud závěr krajského úřadu ze str. 27 předmětného rozhodnutí, že *„se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odečítají a nemají vliv na výsledné hodnoty“*, trpí třemi skupinami vad popsanými výše v bodech 14, 15 a 16, pak je předmětné rozhodnutí jako takové nejen v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu, ale navíc se opírá o skutkový základ, který je zčásti *„v rozporu se spisy“* a zčásti *„v nich nemá oporu“* ve smyslu § 76 odst. 1 písm. b) soudního řádu správního. Vnitřní logická rozpornost právě citovaného závěru krajského úřadu, jakož i jeho rozpor s výše citovanými úvahami a závěry krajského úřadu ze str. 13, 14, 15, 17, 18, 20 a 25 odůvodnění předmětného rozhodnutí, pak vykazuje i rysy nepřezkoumatelnosti předmětného rozhodnutí pro nesrozumitelnost ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) soudního řádu správního.

19. B) Každopádně z posudku ČVUT jako celku, z podkladů, které jsou obsahem správního spisu, jakož i z předmětného rozhodnutí je zcela zjevné, že výše citovaný závěr, že *„se vlivy ostatních silničních staveb v rámci modelovaných variant od sebe odečítají a nemají vliv na výsledné hodnoty“*, je nesmyslný, a tudíž nepravdivý. Z tohoto důvodu je zjevné, že zpracovatel posudku (ČVUT) i krajský úřad při posuzování předmětného záměru ve skutečnosti naopak zohlednili přínosy celého souboru 16 silničních staveb pro *„jiný veřejný zájem“*, zejména pro zájem na ochraně veřejného zdraví a bezpečnosti provozu.

20. Pokud pak jde o **vážení kolidujícího veřejného zájmu na ochraně přírody** v předmětném rozhodnutí, dalším dokladem výše namítané disproporce je i to, že se krajský úřad v předmětném rozhodnutí odchýlil od svého vlastního názoru, který vyslovil ve stejné věci ve svém předchozím rozhodnutí ze dne 22.12.2021 č. j. KULK 86377/2021 na str. 24 a který navíc (paradoxně) i v předmětném rozhodnutí znovu ocitoval na str. 18:

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

21. Vrcholem tohoto názorového kolotoče je pak dovětek na str. 18 předmětného rozhodnutí, v němž krajský úřad otevřeně přiznává, že ačkoli *„tato situace nastala“*, tzn. *„navrhovaná trasa I/9 … v kombinaci s přeložkou silnice I/13 od Nového Boru na západ“*, ***„nedošlo k posouzení obou přeložek společně“***. (zvýraznil odvolatel). Jinými slovy, krajský úřad otevřeně přiznává, že nyní v předmětném rozhodnutí neudělal to, co v předchozím rozhodnutí z roku 2021 prohlásil za *„nutné“*. A samozřejmě to nyní nijak blíže neodůvodnil.

II.2.
Nepřezkoumatelnost vážení zájmu na ochraně přírody:

22. Podle názoru odvolatele je předmětné rozhodnutí v rozporu s § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny i z toho důvodu, že krajský úřad provedl vážení kolidujícího zájmu na ochraně přírody, resp. na ochraně dotčených zvláště chráněných druhů, na str. 16 (resp. str. 18-19) předmětného rozhodnutí jen stručně a obecně, **bez jakýchkoli konkrétních skutečností a úvah**:

   „Ten („veřejný zájem na snížení dopravního zatížení“ – doplnil odvolatel) *je třeba porovnat s tím, že populace všech výše uvedených druhů budou dotčeny okrajově, nebude zničena významná část biotopu žádného z nich, stavba se přímo dotkne jednotek jedinců jednotlivých druhů. Migrační trasy nivami vodních toků budou zachovány. Dojde k omezenému rušení výše uvedených druhů ptáků, u plazů a obojživelníků může dojít k negativnímu ovlivnění (zásah do biotopu, zranění, usmrcení) u několika málo jedinců během stavebních prací, pravděpodobnost tohoto zásahu je významně snížena jejich mobilitou a instalací zábran proti průniku obojživelníků na stavbu (podmínky 7 a 8). Podmínkou č. 6 tohoto rozhodnutí je navíc zajištěno, že nedojde ke kácení dřevin v době hnízdění. Biotopy motýlů budou ovlivněny, s ohledem na jejich celkovou rozlohu, minimálně a při dodržení podmínek č. 9 až 11 zůstane část zachována a bude eliminováno přímé dotčení dospělců motýlů. Vzhledem k tomu, že zájmy ochrany přírody budou díky úpravám záměru ve snaze o jeho nejmenší dopad na populace a biotopy všech výše uvedených druhů a stanovení podmínek ve výrokové části tohoto rozhodnutí dotčeny slabě, je zřejmé, že vybudování předmětné komunikace je převažujícím veřejným zájmem.“*

23. Povrchnost (až nepřezkoumatelnost) tohoto rámcového vážení kolidujícího zájmu na ochraně přírody je umocněna i ve dvou dalších, relativních ohledech:

24. Za prvé: Výrazně kontrastuje s podrobným a velmi konkrétním vážením *„jiného veřejného zájmu“*, zejména zájmu na ochraně veřejného zdraví a snížení nehodovosti, na str. 13 až 18 předmětného rozhodnutí.

25. Za druhé: Je ve zjevném rozporu s předchozím názorem krajského úřadu vysloveným v ve stejné věci v předchozím rozhodnutí ze dne 22.12.2021 č. j. KULK 86377/2021 na str. 24:

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

III.
Návrh odvolání

26. Na základě výše uvedených skutečností, argumentů a důkazů odvolatel **navrhuje** Ministerstvu životního prostředí, aby

    a) předmětné rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 19.6.2024 č. j. KULK 48567/2024 sp. zn. OŽPZ 420/2023 **zrušilo** a

    b) **věc vrátilo** uvedenému krajskému úřadu k novému projednání.

JUDr. Petr Svoboda, Ph.D., advokát

v z.

Společnosti pro trvale udržitelný život, Českolipské regionální pobočky