Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
Körnerova 219/2, 602 00 Brno, mobil 603 574 289, dz.brno@ecn.cz, y8x9iat, IČO 67010041

AOPK ČR – RP, Správa CHKO České středohoří
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
ceske.stredohori@nature.cz, cstred@nature.cz

E-mail se zaručeným elektronickým podpisem 21. 3. 2025

Doplnění odvolání proti rozhodnutí ze dne 27. 12. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-52 o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů 57 zvláště chráněných druhů a rodů organismů (1 R + 56 Ž) stavbou nové silnice „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava" v km 0,2-5,97 na území CHKO České středohoří

AOPK ČR – RP, Správa CHKO České středohoří (dále jen SCHKO) svým dopisem ze dne **25. 4. 2023, č. j. SR/0810/UL/2023-3** oznámila zahájení tohoto správního řízení (č. 2) dle žádosti Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) ze dne **3. 4. 2023.** Toto oznámení bylo doručeno dne **5. 5. 2021**.

SCHKO v tomto svém oznámení ze dne **25. 4. 2023** dále uvádí, že o stejné žádosti (č. 1) o povolení výjimky již rozhodla dne **14. 6. 2022** zamítnutím, které potvrdilo MŽP v Ústí nad Labem rozhodnutím ze dne **20. 12. 2022**.

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) dne **15. 5. 2023** zaslaly SCHKO dle § 70 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. (dále jen ZOPK) přihlášku do řízení o povolení výjimky ke škodlivému zásahu do biotopů 1 zvláště chráněného druhu rostliny a 55 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů záměrem stavbou **„I/9 Nový Bor – Dolní Libchava" v km 0,2-5,97**, která v tomto úseku prochází přes CHKO České středohoří. Děti Země současně požádaly SCHKO o zaslání žádosti ŘSD a jejích příloh, a to **do 22. 5. 2023.**

Děti Země dne **22. 5. 2023** obdržely od SCHKO e-mailem žádané podklady.

Děti Země dne **26. 6. 2023** obdržely od SCHKO sdělení s usnesením ze dne **15. 6. 2023, č. j. SR/0810/UL/2023-13** o uložení lhůty 15 dní od doručení, tj. do **11. 7. 2023,** pro zaslání příp. vyjádření.

Děti Země dne **11. 7. 2023** zaslaly **vyjádření č. 1** (pozn.: Zčásti vychází z obsahu jejich vyjádření z předchozího řízení z let 2021-2022 a dále ze souběžného řízení o povolení škodlivého zásahu do 1 druhu rostliny a 44 druhů a rodů živočichů, které probíhá u KÚ v Liberci. Žádost ŘSD ze dne **3. 4. 2023** je téměř totožná se žádostí ze dne **29. 3. 2023** zaslané KÚ v Liberci, **přičemž není** zřejmé, **v čem přesně se odlišuje** od předchozí žádosti ze dne **16. 3. 2021.**).

Děti Země dne **8. 8. 2023** obdržely od SCHKO usnesení ze dne **3. 8. 2023, č. j. SR/0810/UL/2023-19 o** přerušení řízení **do 31. 10. 2023**, neboť ŘSD má žádost doplnit chybějící podklady.

Děti Země dne **4. 12. 2023** obdržely od SCHKO sdělení s usnesením ze dne **4. 12. 2023, č. j. SR/0810/UL/2023-23** o uložení lhůty **do pátku 12. 1. 2024** pro zaslání příp. vyjádření.

Děti Země dne **12. 1. 2024** zaslaly **vyjádření č. 2** (pozn.: Zčásti vychází z obsahu jejich vyjádření k souběžnému řízení o povolení škodlivého zásahu do 1 druhu rostliny a 44 druhů a rodů živočichů, které probíhá u KÚ v Liberci.).

Děti Země dne **2. 2. 2024** obdržely od SCHKO usnesení ze dne **23. 1. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-30 o** přerušení řízení **do 15. 3. 2024**, neboť o to přerušilo samo ŘSD. SCHKO současně zaslala nové podklady ze spisu.

Děti Země dne **15. 4. 2024** obdržely od SCHKO sdělení s usnesením ze dne **5. 4. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-36** o uložení lhůty **do pátku 3. 5. 2024** pro zaslání příp. vyjádření.

Děti Země dne **3. 5. 2024** zaslaly **vyjádření č. 3**.

Děti Země dne **11. 7. 2024** obdržely od SCHKO sdělení ze dne **27. 6. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-45** o svolání ústního jednání na **úterý 13. 8. 2024** od 10 hodin na AOPK ČR v Ústí nad Labem.

Děti Země dne **8. 8. 2024** zaslaly omluvu, že se jednání nemohou zúčastnit.

Děti Země dne **2. 9. 2024** obdržely od SCHKO protokol z jednání ze dne **13. 8. 2024**.

Děti Země dne **20. 9. 2024** obdržely od SCHKO sdělení s usnesením ze dne **2. 9. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-49** o změně předmětu řízení, která spočívá v přidání 2 zvláště chráněných druhů živočichů.

Děti Země dne **23. 9. 2024** obdržely od SCHKO sdělení s usnesením ze dne **19. 9. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-51** o uložení lhůty 7 dní, tj. do **30. 9. 2024**, pro zaslání příp. vyjádření.

Děti Země v pondělí **13. 1. 2025** obdržely od SCHKO rozhodnutí ze dne **27. 12. 2024, č. j. SR/0810/UL/2023-52** o povolení škodlivého zásahu do biotopu 1 zvláště chráněného druhu rostliny a 56 zvláště chráněných druhů a rodů živočichů s uložením 31 podmínek. Lhůta pro zaslání odvolání končí v úterý **28. 1. 2025**.

Děti Země dne **28. 1. 2025** proti tomuto rozhodnutí podaly blanketní odvolání (bez odůvodnění).

Děti Země dne **14. 2. 2025** obdržely od SCHKO výzvu ze dne **31. 1. 2025, č. j. SR/0810/UL/2023-58**, že mají své blanketní odvolání ze dne **28. 1. 2025** doplnit **do 7. 2. 2025**, což vzhledem k uložené lhůtě **nebylo možné splnit**.

Děti Země dne **14. 3. 2025** doručením fikcí (pozn.: Děti Země svou DS otevřely až dne **20. 3. 2025**) obdržely výzvu SCHKO, že se mohou do 7 dní, tj. **do 21. 3. 2025**, vyjádřit k zaslaným odvoláním obce Skalice u České Lípy a Sdružení Svobodná Ves (přiloženy).

Děti Země využívají této příležitosti a jako účastník tohoto řízení dle ust. § 70 ZOPK zasílají **do 21. 3. 2025** toto

d o p l n ě n é o d v o l á n í

a žádají, aby rozhodnutí o povolení výjimky bylo dle § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu zrušeno a věc vrácena k novému projednání a rozhodnutí. Napadáno je rozhodnutí v celém rozsahu.

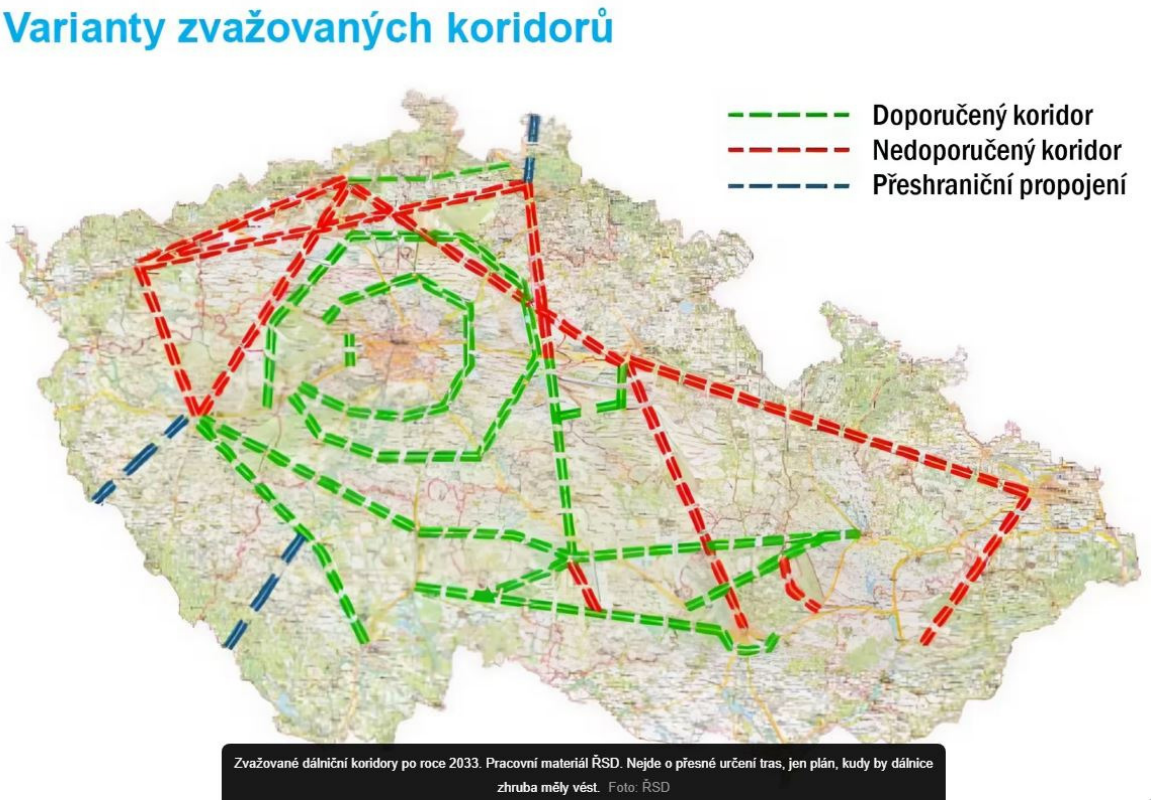
Odůvodnění:

Úvod

Předmětem je výstavba nové silnice I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy **délky 5,95 km** na území CHKO (z celkové délky 10,16 km: silnice má mít 4 MÚK, 13 mostů, 104 SO a má stát asi 2 mld. Kč). Tato nová 3pruhová silnice v parametrech S 13,5/90 má představovat přeložku stávající 2pruhové silnice I/9 v parametrech S 11,5/90, která dle ČSN pojme 12-18,0 tisíc vozidel/den. Pro novou silnici byla vypracována DÚR (08/2019).

Úvodem lze připomenout, že SCHKO rozhodnutím ze dne **14. 6. 2022, č. j. SR/1829/UL/2é17-53** předchozí žádost ŘSD ČR ze dne **16. 3. 2021** zamítla a výjimku ke škodlivému zásahu nepovolila, přičemž Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) odvolání ŘSD rozhodnutím ze dne **20. 12. 2022, č. j. MZP/2022/530/1430** zamítlo. Nová žádost ŘSD ze dne **3. 4. 2023** s přílohami ovšem **nepřináší nic zásadního**.

V článku ze dne **20. 3. 2025** s názvem **„Dálnice budoucnosti obkrouží střední Čechy“** (viz **https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-dalnice-budoucnosti-obkrouzi-stredni-cechy-40513739**) se mj. uvádí toto:
*„**V roce 2033 by měla být dokončená základní dálniční síť**. Ministerstvo dopravy v těchto týdnech vyhodnocuje návrhy Ředitelství silnic a dálnic ČR ohledně výstavby **dalších nových koridorů do roku 2050**. Ty by měly obkroužit střední Čechy a propojit krajská města...*
Zjednodušeně řečeno by nové dálnice v budoucnosti mohly propojit krajská města, jako Plzeň, České Budějovice, Jihlavu a Brno, podobně pak na severu republiky třeba Karlovy Vary a Liberec...
„Čistopis studie rozvoje dálniční sítě s doporučenými variantami jsme poslali ke schválení na centrální komisi ministerstva dopravy. Po jejím stanovisku bude sdělen další postup, který bude představen i veřejnosti. Očekávám, že se tak stane někdy v průběhu dubna,“ upřesnil na dotaz Novinek generální ředitel ŘSD Radek Mátl...
„Harmonogram přípravy bude teprve řešen. Ale spíš je cílem, aby v roce 2050 byly tyto nové dálnice dokončeny, takže je chceme postupně budovat podle významnosti a možnosti dokončení přípravy jednotlivých tahů, respektive úseků,“ dodal Mátl...
V provozu je dnes v Česku 1500 kilometrů dálnic, k dokončení základní dálniční sítě zbývá ještě 350 kilometrů. Cílem ŘSD je dokončit základní dálniční síť k hranicím s okolními státy do roku 2033... Případně budou chybět dotáhnout jen některé kratší problémové úseky, jako D52 na jihu Moravy přes vodní nádrž Nové Mlýny...“



Zvažované dálniční koridory po roce 2033. Pracovní materiál ŘSD. Nejde o přesné určení tras, jen plán, kudy by dálnice zhruba měly vést. Foto: ŘSD

Hlavním znakem rozhodnutí SCHKO ze dne **27. 12. 2024** o povolení škodlivého zásahu, které obsahuje **31 podmínek** (pozn.: platnost rozhodnutí končí dne **31. 12. 2034**, tj. za 10 let), je to, že na jedné straně správně **podrobně provádí analýzu pokladů,** přičemž samozřejmě **dochází k zásadním rozporům a k pochybnostem o relevantnosti tvrzení ŘSD a předložených podkladů (nepodložené či irelevantní , takže de facto nutné chybějí)**, nicméně na konci nelogicky předkládá dílčí závěry, že jde o nepodstatné vady řízení, takže jsou přijatelné.

Podle zjištění Dětí Země nedošlo ke splnění účelu řízení ve smyslu ust. § 56 ZOPK, neboť veřejný zájem na realizaci záměru (přeložky silnice I/9 přes CHKO) nebyl jednoznačně prokázán (bez pomoci dalších 15 stavebních záměrů v podobě silnic ve 2 krajích), takže nemohla být zákonným způsobem posuzována jeho intenzita, a navíc nebylo nijak doloženo, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, zejména **Nulová varianta** (rekonstrukce stávající silnice v dotčeném úseku) a **Nulová varianta plus** (modernizace silnice I/9 v dotčeném úseku i s příp. jejím rozšířením, s výstavbou PHS, plotu apod.), neboť úplný proces EIA neproběhl, pokud by skutečně existovaly důvody pro takové technické a stavební úpravy, tzn. že stávající stav silnice I/9 v dotčeném úseku by skutečně nevyhovoval.

Hlavní dopravní problémy se totiž **nacházejí v České Lípě,** takže by je měla řešit dopravní politika města, a příp. v pouhé **absenci (západního) obchvatu města**, neboť na stávající silnici v dotčeném úseku I/9 jde nanejvýš o drobné a snadno odstranitelné bodové závady, které mohly být dávno hotové.

Neexistuje tedy žádný ČASOVÝ (nutnost rychle přeložku stavět) a ani **VĚCNÝ** (nadměrná nehodovost na I/9 vůči jiným silnicím I. třídy v kraji s katastrofálními následky, nadlimitní intenzity hluku a nadlimitní znečištění ovzduší bez reálné možnosti tyto stavy rychleji a levněji řešit i bez nové silnice apod.) **naléhavý veřejný zájem** přeložku se škodlivým zásahem do **velkého množství** zvláště chráněných druhů/rodů živočichů (56) a rostlin (1) realizovat.

Rozhodnutí SCHKO tak plně **nerespektuje účel ust. § 56 ZOPK a ani obsah ust. § 2 odst. 4 a ust. § 3 správního řádu, resp. i ust. § 68 odst. 3 správního řádu** ve vztahu k předkládaným tvrzením Dětí Země (a dalších účastníků řízení), což představuje **nepřezkoumatelnost** (absence konkrétních reakcí na konkrétní argumenty).

1. K obsahu žádosti ŘSD

1.1. ŘSD ve své žádosti na výstavbu nové 3pruhové silnice I/9 ve stručnosti uvádí toto:

a) záměr nové silnice je v souladu s ÚPD, tzn. s PÚR ČR, se ZÚR a s ÚP (pozn.: irelevantní)
b) záměr je vyjmenovaný ve schválené koncepci SeStra II (pozn.: irelevantní)
c) záměr v rámci územního plánování prošel procesy SEA, což je důkaz, že je realizovatelný (pozn.: irelevantní)
d) 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
e) záměr na stávající silnici I/9 **sníží vysoké dopravní intenzity** (pozn.: o kolik voz/den a proč je to veřejný zájem, který má být převažující či naléhavý, takže je nutné ho řešit?), **sníží velké počty a závažnost dopravních nehod** (pozn.: ve srovnání s jakým stavem? proč nelze 42 % příčin nehod na stávající silnici I/9 jako střety se zvěří řešit výstavbou plotu podél ní? jak nová silnice sníží 10 % příčin nehod na stávající silnici I/9, když i na nové může jít o stejnou příčinu ve stejném podílu?), na mnoha místech, hlavně v České Lípě a v Novém Boru, příp. v Pihly, **sníží intenzity hluku** (pozn.: na kolika místech stávající silnice a kde jsou nadlimitní intenzity hluku a kolika lidí se to týká? proč nelze na stávající silnici uložit PHO ke snížení nadlimitních intenzit hluku, pokud se to plánuje na 4 místech nové přeložky a předběžně na dalších 8 místech?) a v urbanizovaných oblastech **sníží znečištění ovzduší** (pozn.: na kolika místech stávající silnice a kde dochází k nadlimitním koncentracím škodlivin v ovzduší a kterých a kolika lidí se to týká? proč nelze na stávající silnici uložit opatření ke snížení nadlimitních koncentrací škodlivin v ovzduší technickými opatřeními, včetně výstavby stěn či tubusů apod. ?)
f) **rozšířit stávající silnici I/9 nelze**, protože by došlo k záboru pozemku a musely by se vykoupit různé nemovitosti, což je nereálné (pozn.: jde o absurdní argumentaci mimo realitu, neboť stávající silnici I/9 lze na potřebných místech rozšířit, přičemž pokud by to nešlo, tak je nutné hodnotit intenzitu takového problému, nikoliv paušálně tvrdit, že se musí silnice rozšířit na 3pruh všude, aby to bylo v mapě „hezké“)

Podle ŘSD záměr přestavuje veřejný zájem, protože reaguje na společenskou objednávku celostátních, krajských a místních politiků, kteří ho prosadili do ÚPD. Navíc proces EIA prokázal realizovatelnost tohoto záměru.

1.2. Děti Země považují tuto argumentací ŘSD sice za obvyklou, nicméně pro řízení o výjimce ze zákona ne za dostačující. Existuje ustálená judikatura, podle které územní ochrana v ZÚR či v ÚP sama o sobě neznamená, že existuje nějaký povinný právní nárok na povolení předmětné výjimky pro vybraný konkrétní záměr.

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, 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, 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, že záměr v 9/2017 získal závěry zjišťovacího řízení, takže se i bez souhlasného závazného stanoviska EIA může postavit, je také zavádějící. Jednak je možné polo-proces EIA napadnout u soudu v rámci umístění záměru (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.

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 <u>Nulové varianty plus (modernizace I/9)</u>, tzn. organizačně a technicky odstranit vady silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor či postavit jen obchvat České Lípy.

ŘSD také nijak nedoložilo neexistenci jiných uspokojivých řešení k dosažení nedostatečnosti veřejného zájmu na zvýšení bezpečnosti na I/9 (snížení abnormální nehodovosti, což nebylo prokázáno) a nedodržování požadavků na veřejné zdraví (podlimitní intenzity hluku a podlimitní dodržování limitů ovzduší).

Pokud ŘSD tvrdí, že jedinou možností, jak uvedené tvrzené veřejné zájmy zajistit, tak pokud neproběhl proces EIA s různými stavebními variantami (příkladmo **Nulová varianta, Nulová varianta plus, tj. modernizace, 1-2 Aktivní varianty či jen stavba obchvatu České Lípy**), nelze akceptovat, že jiná řešení neexistují.

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. (dále jen ZOPK)
- 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 55 zvláště chráněných druhů a rodů organismů kumulativně splňuje požadavky ust. § 56 ZOPK.

ŘSD 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.

Jinak řečeno:

a) Dosavadní i uvažované **<u>dopravní intenzity</u>** na stávající 2pruhové silnici I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem nejsou a do budoucna nebudou nepřiměřeně vysoké, resp. rizikem je spíše tzv. **dopravní indukce**, která výstavbou 3pruhové silnice přes CHKO České středohoří přitáhne další automobilovou dopravu – dopravní problémy jsou hlavně v obou městech, takže tyto příčiny je nutné řešit tam, nikoliv novostavbou v krajině a přes území CHKO.

Dopravní intenzity se nijak neodlišují od okolních silnic I. třídy v Libereckém kraji.

b) Dosavadní i uvažovaný **stav nehodovosti** (počty nehod a počty úmrtí a těžkých zranění) na stávající 2pruhové silnici I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem jsou nízké a do budoucna lze očekávat stejný stav.

Stávající 2pruhová silnice I/9 neprochází napříč žádnou obcí s vysokými dopravními intenzitami a s vysokým stavem nebezpečné nehodovosti, jako jinde v ČR, resp.:
- silnice se obcí Lada dotýká ve dvou místech,
- silnice obec Horní Pihel míjí či se jen lehce dotýká a
- silnice obcí Pihel prochází jen jejím okrajem,

takže automobilový provoz lze omezovat technickými opatřeními.

Naopak nová 3pruhová silnice se škodlivým zásahem do biotopů 55 zvláště chráněných druhů organismů na území CHKO České středohoří má probíhat v blízkosti malých obcí, má být v těsném kontaktu s řadou vodních ploch, včetně EVL Manušické rybníky těsně za hranicí CHKO apod., takže poměrně brutálně zasahuje do stávající mozaikovité venkovské krajiny CHKO i do blízkosti EVL a do mnoha migračních koridorů, resp. do prvků ÚSES.

Stav nehodovosti se nijak neodlišuje od okolních silnic I. třídy v Libereckém kraji a je velmi nízký.

c) Dosavadní **stav intenzity hluku** na stávající 2pruhové silnici I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem je hlavně ovlivněn automobilovou dopravou v obou městech, přičemž jejich snížení pod limit je hlavně otázkou použití dopravně-technických opatření (snížení rychlosti třeba i na 30 km/h, použití tichého asfaltu, výměna oken apod.), nikoliv stavebních v podobě nové 3pruhové silnice.

Ze žádosti není zřejmé, kde konkrétně na stávající silnici I/9 dochází k překračování limitů intenzit hluku, kolika osob se to konkrétně týká a z jakých důvodů nedošlo či dojít nemůže k zajištění snížení intenzit hluku pod zákonný limit.

Naopak na nové 3pruhová silnici se plánuje 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. Stejná opatření lze jistě zajistit i na stávající silnici I/9.

d) ŘSD v žádosti konkrétním způsobem (kromě odkazu na různé koncepce a na soulad s ÚPD) **neuvádí, jaký konkrétní nenaplněný veřejný zájem** má výstavba nové silnice I/9 délky 10,16 km z Nového Boru do České Lípy, resp. do Dolní Libchavy, přes CHKO České středohoří představovat.

ŘSD sice připomíná, že záměr získal dne **18. 9. 2017 závěry zjišťovacího řízení**, podle kterých má nízký škodlivý vliv na ŽP (mj. zasahuje jen okrajem do 4. zóny CHKO České středohoří a od EVL je daleko).

ŘSD ovšem již nedokládá, jakým konkrétním způsobem bez celého procesu EIA provedlo posouzení, že jediným reálným a uskutečnitelným řešením pro naplnění podložených veřejných zájmů je výstavba 3pruhové silnice právě v předloženém technickém řešení přes CHKO, neboť **jiná uspokojivá řešení neexistují** a **jiné varianty stavebního záměru mají vyšší škodlivý zásah** do biotopů cenných druhů organismů, než předložený se zásahem do 55 druhů a rodů organismů (1 R + 54 Ž).

Pokud ŘSD tvrdí, že jedinou možností, jak uvedené tvrzené veřejné zájmy zajistit, tak pokud neproběhl proces EIA s různými stavebními variantami (příkladmo **Nulová varianta, Nulová varianta plus, tj. modernizace, 1-2 Aktivní varianty či jen stavba obchvatu České Lípy**), nelze akceptovat, že jiná řešení neexistují.

ŘSD přitom žádnými konkrétními a přesvědčivými údaji nedoložilo následující:
- záměr na stávající silnici I/9 **sníží vysoké dopravní intenzity** (jak vysoce?), **sníží velké počty a závažnost dopravních nehod** (ve srovnání s jakým stavem?), na řadě míst, hlavně v České Lípě a v Novém Boru, příp. v Pihly, **sníží intenzity hluku** (nadlimitní?) a **sníží znečištění ovzduší** (nadlimitní?)

- proč nelze rozšířit stávající silnici I/9: tvrzení ŘSD ČR, že dojde k záboru pozemků a musely by se vykoupit různé nemovitosti, je absurdní, neboť stejný a mnohem závažnější argument platí i pro uvažovanou novostavbu

e) ŘSD současně nepředložilo žádný podklad o tom, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, resp. i SCHKO de facto rezignovala na **doložení neexistence jiného uspokojivého řešení** nedostatečnosti naplnění ŘSD určených veřejných zájmů, včetně absence přesvědčivých dokladů o posouzení např. **i jiných tras přeložky silnice I/9 s jinými technickými řešeními**.

Varianty záměru je třeba zkoumat zásadně v procesu SEA, popřípadě EIA.[1] 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 ust. § 56 ZOPK, pokud *„je zde **reálná jiná varianta** a představuje **menší zásah do vývoje rostlin a živočichů chráněných právem EU**“*.[2]

V případě koridoru i trasy pro předmětný záměr mající podobu nové 3pruhové silnice podle zjištění Dětí Země příslušné orgány nikdy neposuzovaly v procesech SEA, EIA ani zjišťovacího řízení jinou (alternativní) variantu trasy. Dokonce v těchto procesech ani žádnou jinou variantu neuvedly, ani nevysvětlily, zda či z jakých důvodů žádná jiná varianta nepřichází reálně v úvahu.

V procesu EIA v roce 1999 se posuzovala výstavba nové silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem. Tento záměr byl ovšem podstatně odlišný oproti předmětnému záměru, neboť spočíval ve výstavbě 4pruhové silnice, zatímco předmětný záměr představuje 3pruhovou silnici. Předmětem procesu EIA v roce 1999 byla ale jen 1 varianta trasy silnice, přičemž jen v prostředním úseku v km 4-9 měla tři dílčí podvarianty: mírně odlišně vedené trasy.

V Dokumentaci EIA na str. 5 zpracovatel uvádí, že *„v předchozích studiích byla potvrzena nereálnost zkapacitnění tohoto úseku silnice* (pozn.: mezi Českou Lípou a Novým Borem) *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 z těchto4 důvodů.

i) Jak již bylo zmíněno, předmětem procesu EIA z roku 1999 byla **4pruhová silnice, zatímco předmětem projednávaného záměru je 3pruhová silnice**. Pokud tedy byla (údajně) potvrzena *„nereálnost zkapacitnění… na čtyřpruh ve stávající trase“*, **nelze z toho dovozovat nereálnost** zkapacitnění na 3pruh ve stávající trase.

ii) Z hlediska řádného prokazování a posuzování podmínky *„neexistence jiného uspokojivého řešení“* ve smyslu evropské směrnice i ZOPK **je nepřijatelné, pokud je nějaká varianta vyloučena blíže nespecifikovanými *„studiemi“*, které investor opatřil či provedl mimo rámec procesu EIA či SEA**, takže se veřejnost neměla možnost s nimi seznámit a uplatnit k nim řádné připomínky.

iii) Zpracovatel dokumentace EIA **neuvádí žádné konkrétní důvody, proč „nereálné“ kapacitu stávající silnice I/9 rozšířit**, popřípadě s malým západním obchvatem České Lípy.

iv) Dokumentace EIA i stanovisko EIA z roku 1999 podle zákona č. 244/1992 Sb. nejsou použitelné na projednávaný záměr, neboť jde o **dokumenty staré asi 23 let**. Navíc nyní platný zákon č. 100/2001 Sb. omezuje platnost závazného stanoviska EIA na 7 let s tím, že může být prodloužena, 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 podle názoru Dětí Země došlo.**

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.

---

[1] 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**.
[2] 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**.

Nikde **v návrhu ZÚR, ani odůvodnění ani v dokumentaci SEA totiž 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 4pruhovou silnici a aniž by ji podrobil úvaze, zda a proč ji nelze nahradit žádnou jinou variantou.

Konečně pak i **ve zjišťovacím řízení v roce 2017** postupoval ŘSD i příslušný úřad zcela obdobně a **neposoudil ani nezmínil žádnou jinou variantu**, jen variantu V1 a V0 (viz str. 9-10 oznámení EIA).

Na základě výše uvedených skutečností je zřejmé, že záměr, který nyní ŘSD navrhuje v 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 ŘSD již před rokem 1999 min. 1 variantu zvažovalo, jak dokládá str. 5 dokumentace EIA z roku 1999, v níž se uvádí, že *„v předchozích studiích byla potvrzena nereálnost zkapacitnění … úseku na čtyřpruh ve stávající trase“*. Dokumentace EIA ovšem postrádá konkrétní důvody, proč je zkapacitnění silnice I/9 nereálné, přičemž ani neuvádí, které studie toto tvrzení dokládají. Veřejnost si objektivitu a správnost tohoto tvrzení nemohla nikdy ověřit.

Následné procesy SEA (2011) a zjišťovací řízení (2017) již tuto alternativní variantu nezmiňují, ačkoli se nyní stala zjevně reálnější, neboť v podobě aktuálního předmětného záměru nezahrnuje 4pruh, ale jen 3pruh.

Podle Dětí Země je zřejmé, že v žádném procesu EIA a ani v žádném procesu SEA od roku 1999 nebylo prokázáno, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, a to v podobě
- výstavby **jiných technických řešení tras** (parametrů) a/nebo
- výstavby **v jiných územních koridorech**.

Za těchto okolností pro předmětné řízení platí tento závěr rozsudku NSS ze dne **30. 9. 2015, č. j. 6 As 73/2015 – 40** dle jeho bodu 41.*„Jestliže posuzování vlivů na životní prostředí **pomine některou variantu, která by mohla představovat menší zásah do předmětu ochrany zákona o ochraně přírody a krajiny**, nezbývá, 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 EIA 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…“*

Podle Dětí Země je z tohoto hlediska byla předložená žádost nedostatečná, neboť ve smyslu § 3 správního řádu ve vztahu k ust. § 56 ZOPK nebyl zjištěn stav věci, o němž by nebyly důvodné pochybnosti, jelikož **existují závažné nezodpovězené otázky**, které se týkají výstavby nové 3pruhové silnice, a to s ohledem na výše cit. rozsudek:
- Zda ŘSD a příslušné orgány vůbec někdy posuzovaly jiné (alternativní) varianty? Popřípadě jaké?
- Pokud je odpověď na otázku a) kladná, tak z jakých důvodů ŘSD nebo příslušné orgány posoudily jiné varianty jako nereálné? A na základě jakých konkrétních podkladů?
- Pokud je odpověď na otázku a) kladná, tak z jakých důvodů ŘSD a příslušné orgány neposoudily jiné varianty v rámci procesů SEA a EIA, popřípadě ve zjišťovacím řízení EIA? A proč v těchto procesech jiné varianty alespoň nezmínily a nevysvětlily, proč jsou nereálné a neuskutečnitelné?

f) ŘSD na svou podporu předložilo posudek **„I/9 Nový Bor Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení“** (Fakulta stavební ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, březen 2023), jehož obsah nelze plně použití, neboť:
- obsahuje **mnoho spekulativních údajů a předpokladů o plánech na výstavbě řady silničních staveb** na Liberecku a na Ústecku, takže riziko, že se postaví v uvažovaných termínech a technických řešení je obrovské
- obsahuje **komplikovanou velkou množinu variant budoucí hypotetické silniční sítě** na Liberecku a na Ústecku, aniž by se konkrétním způsobem zabýval předloženým záměrem v reálném současném čase
- obsahuje **jen jednostranné technicko-dopravní hypotetické přínosy** v podobě masivní výstavby silniční sítě

- neobsahuje **žádné reálné zápory** v podobě masivního záboru půdy, kácení lesních a nelesních porostů, škodlivých zásahů do krajinného rázu a do VKP (či prvků ÚSES)
- neobsahuje **žádné průzkumy o výskytu zvláště chráněných druhů organismů v trasách v tomto velkém množství silnic, tzn.** chybějí Biologická hodnocení všech uvažovaných silnic a variant, aby bylo možné provést přiměřené poměření dopravních přínosů a záporů této komplikované množiny různých staveb, z nichž téměř všechny ani nejsou předmětem řízení.

Podle Dětí Země je posudek jen podružným podkladem, který hodí spíše do nového procesu EIA, neboť se jen okrajově týká předmětu řízení. Navíc **neobsahuje závažné údaje o zásahu této plánované masivní výstavby nových silnic na území dvou krajů do přírody a krajiny**. U posudku totiž **chybějí Biologická hodnocení všech plánovaných silnic a jejich variant, aby bylo možné provést poměření dopravních přínosů a záporů ve vztahu k přírodě** a krajině a hlavně k přeložce silnice I/9 v dotčeném úseku, nikoliv k mnoha silnicím ve dvou krajích.

Posudek je tedy zavádějící, neboť srovnává nesrovnatelné – přínosy několika silnic na území několika krajů a škodlivost jen pro výstavbu přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, resp. jen přes území CHKO!!!

Z metodologického hlediska nelze prokazovat přínosy přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava společně s výstavbou dalších silnic tímto posudkem a újmu prokazovat **Biodnocením** podle § 67 ZOPK z roku 2021 jen pro předložený záměr, tj. přeložku silnice I/9 délky **jen 5,95 km.**

Posudek ČVUT ve výhledech na roky 2038 a 2050 totiž uvádí přínosy nejen záměru, ale 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 údajně postaveny. Takže zatímco újmy záměru jsou zjišťovány jen pro něho, tak jeho přínosy jsou zjišťovány v mnohem širším rozsahu společně s dalšími 15 stavbami, u nichž ale žádné újmy doložené nejsou, přičemž ani nejsou předmětem řízení a jejich stav přípravy je časově i věcně odlišný od záměru.

Podle Dětí Země jde o závažné skutečnosti o žádosti, zejména ve vztahu ke stanovení **veřejného zájmu a jeho převahy či naléhavosti a k doložení jiných uspokojivých řešení** nedostatečnosti naplňování veřejných zájmů (což nepředstavuje výstavbu jiných verzí záměrů na stejném místě či výstavbu podobných záměrů na jiných místech, ale řešení problémů veřejných zájmů).

V souladu s § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) ZOPK a § 52 věta první správního řádu musí splnění všech podmínek pro povolení výjimky prokázat žadatel.[3] 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]

Na povolení výjimky podle § 56 odst. 1 ZOPK 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.[5] To je též důsledkem skutečnosti, že záměr žadatele je obecně v rozporu se

---

[3] Srov. rozsudek NSS ze dne **30. 9. 2015, č. j. 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.**

[4] Srov. mj. rozsudek NSS ze dne **12. 11. 2015, č. j. 10 As 2/2015 – 251**.

[5] 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.“*. 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*

zákonem, konkrétně se zákonnými zákazy stanovenými v § 49 a 50 ZOPK. Takže to, zda z těchto zákonných zákazů povolí orgán ochrany přírody výjimku, či nikoli, je na volné úvaze orgánu ochrany přírody.

V řízení se tedy mělo 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 pod limit a znečišťujících látek pod limit), a na druhé straně újmy pro veřejný zájem na ochraně přírody. **Což se ale neprokázalo.**

ŘSD v řízení prokazuje přínosy přeložky silnice I/9 v úseku Nový Bor – Dolní Libchava posudkem **„I/9 Nový Bor Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení“** Fakultou stavební ČVUT z března 2023 (dále jen posudek ČVUT) a újmy uvedené stavby na zájmy přírody a krajiny prokazuje **Biodnocení** podle § 67 ZOPK z roku 2021.

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).

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.

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**.

Tato disproporce v předmětu a rozsahu zmíněných dvou stěžejních podkladů má přitom tyto 4 podstatné důsledky:

a) **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**.

b) **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.

c) **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 ČVUT, z něhož ovšem nelze izolovaně oddělit klíčové informace o míře přínosu **jen pro předložený záměr přeložky silnice I/9**.

d) **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 ČVUT.

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 ZOPK, v důsledku čehož znemožňuje SCHKO učinit klíčovou úvahu a meritorně rozhodnout.

Pokud ŘSD žádá o povolení škodlivého zásahu pro nějaký záměr, u něhož je nutné prokazovat veřejný zájem, jehož intenzita se pak porovnává se zákonným veřejným zájmem na ochraně dotčených druhů/rodů organismů, tak musí:

***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.“*

- buď odpovídajícím způsobem **zúžit rozsah posudku ČVUT** tak, aby zahrnoval jen ty údajné přínosy, které vyplývají přímo ze záměru, tj. z navržené přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, příp. jen s nezbytně souvisejícími silničními stavbami (ale rozhodně nikoli z rozsáhlého souboru 15 dalších silničních staveb);
- nebo odpovídajícím způsobem **rozšířit Biohodnocení**, aby zahrnulo posouzení negativ, které vyplývají ze stejného souboru celkem 16 silničních staveb, jež zahrnuje posudek ČVUT.

2. Absence konkrétních dokladů o splnění požadavků ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

V ust. **§ 56 odst. 2 ZOPK** se uvádí následující:
„Výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů lze povolit
a) v zájmu ochrany volně žijících
živočichů a planě rostoucích rostlin a ochrany přírodních stanovišť,
b) v zájmu prevence závažných škod, zejména na úrodě, dobytku, lesích, rybolovu, vodách a ostatních typech majetku,
c) 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,
d) pro účely výzkumu a vzdělávání, opětovného osídlení určitého území populací druhu nebo opětovného vysazení v původním areálu druhu a chovu a pěstování nezbytných pro tyto účely, včetně umělého rozmnožování rostlin,
e) v případě zvláště chráněných druhů ptáků pro odchyt, držení nebo jiné využívání ptáků v malém množství.“

K povolení výjimky ke škodlivému zásahu je tedy nutné kumulativně splnit následující podmínky ust. § 56 ZOPK:
- doložit veřejný zájem předloženého záměru
- doložit převahu tohoto zájmu nad zájmem ochrany biotopů a jedinců zvláště chráněných druhů živočichů
- uvést konkrétní důvod dle § 56 odst. 2 ZOPK
- doložit neexistenci jiného uspokojivého řešení (pro druhy chráněné ES)
- povolovaná stavba neovlivní dosažení udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany

Děti Země upozorňují na rozsudek NSS ze dne **10. 5. 2013, č. j. 6 As 65/2012 – 161**, podle něhož musí být veřejný zájem výslovně formulován ve vztahu ke **konkrétnímu záměru,** a na rozsudek NSS ze dne **30. 9. 2015, č. j. 6 As 73/2015 – 40** (mj. odkazuje na rozsudek NSS ze dne **23. 8. 2012, č. j. 9 As 30/2012 – 88**), podle něhož ***„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“***.

Děti Země dále upozorňují na rozsudek NSS ze dne **12. 11. 2015 č. j. 10 As 2/2015 – 251**, v němž se mj. uvádí následující: *„Pokud je již při **zkoumání prvního či druhého kroku zřejmé**, že žadatel nemůže uspět, protože na jeho straně není relevantní jiný veřejný zájem, respektive ten nepřevažuje nad zájmem na ochranu přírody, **je nadbytečné, aby správní orgán hodnotil splnění dalších předpokladů** pro udělení výjimky. Opačný výklad by byl v rozporu se zásadami hospodárnosti a rychlosti řízení a procesní ekonomie (§ 6 odst. 1 správního řádu).“*

Děti Země upozorňují i na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **15. 9. 2016, č. j. 7 A 141/2011 – 55-60**, který zrušil výjimku pro soukromou těžbu kameniva v Hněvěticích a který se určováním veřejných zájmů a jeho převahy a dokládáním **neexistence jiných uspokojivých řešení** zabývá:

*„Smyslem § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, který je transpozicí čl. 16 směrnice Rady č. 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, je dosažení vyšší úrovně ochrany a přísnějších kritérií pro budoucí zásahy do biotopů zvlášť chráněných rostlin a živočichů (§ 48 až § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny), než je tomu u obecné druhové ochrany (§ 5 téhož zákona). **Žadatel o výjimku podle § 56 bude úspěšný, jen pokud splní každou z tam uvedených podmínek. Zákonem stanovené podmínky pro udělení výjimky musí být dány kumulativně a samostatně...**.*

*Dle rozsudku Nejvyššího soudu **č. j. 10 As 2/2015-251 ze dne 12. 11. 2015:** „Ust. § 56 stanovuje celkem čtyři podmínky, na jejichž základě lze výjimku z ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů udělit. V posuzované*

věci tedy je třeba posoudit 1) existenci jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu (např. důvodů sociálního a ekonomického charakteru, 2) převahu takto určeného jiného veřejného zájmu nad zájmem na ochranu přírody, 3) neexistenci jiného uspokojivého řešení, a konečně, že 4) provozované činnosti neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ohroženého druhu z hlediska jeho ochrany."...

Dále se Soudní dvůr v rozsudku vyjádřil k otázce posouzení rozšíření soukromého podniku jako důvodu pro udělení výjimky, a to v rozsudku Solvay (rozsudek ze dne 16.2.2012, C-182/10): „Zájem, který by ve smyslu čl. 6 odst. 4 směrnice o „stanovištích" odůvodňoval provedení plánu nebo projektu, musí být „veřejný" a současně „převažující", což znamená, že ***je natolik významný, že je možno jej zvážit oproti cíli ochrany přírodních stanovišť****, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin sledovanému touto směrnicí.*

Podmínku ***„z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu" je nutné vyložit ve smyslu vlastnosti, povahy veřejného zájmu převažujícího nad zájmem na ochranu přírody*** *a to povahy obdobné naléhavosti zájmů demonstrativně uvedených v § 56 odst. 2 písm. c) zákona - zájem* ***veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti****, příznivé důsledky nesporného významu pro životní prostředí a* ***jiné sociální a ekonomické naléhavé důvody****. Naléhavý veřejný zájem ve smyslu ust. § 56 odst. 2 písm. c) zákona bude obvykle zároveň jiným veřejným zájmem ve smyslu § 56 odst. 1 věta prvá zákona.... "*

Zároveň má soud za to, že ***podmínku neexistence jiného uspokojivého řešení nelze omezit pouze na záměr samotný, ale také na jiný převažující veřejný zájem jako takový****... Rozhodnutí OOP tak postrádá rozhodnou úvahu o neexistenci jiného uspokojivého řešení uspokojení veřejného zájmu na vzniku nových pracovních míst...."*

Výše cit. rozsudek potvrzuje, že dokládání neexistence jiného uspokojivého řešení nelze zúžit na dokládání neexistence jiné varianty záměru (např. na jiném místě či jiným plošných rozsahem či jiným vlivem na okolí), ale je nutné se soustředit na to, zda jde o jiné řešení naplňovaní konkrétního nedostatku jiného veřejného zájmu.

Žádost ŘSD a ani rozhodnutí SCHKO neuvádějí žádné relevantní skutečnosti, které by dokládaly kumulativní splnění požadavků ust. § 56 ZOPK, tj. přinejmenším veřejný zájem a jeho intenzitu (převahu či naléhavost) a neexistenci jiných uspokojivých řešení (zvláště bez úplného procesu EIA).

Pokud tedy ŘSD nedoložilo, který konkrétní nedostatečně plněný veřejný zájem má záměr naplňovat, pak je logické, že takový **téměř nulový veřejný zájem nemůže být ani převažující a ani naléhavý** nad zákonným veřejným zájmem ochrany dotčených biotopů a jedinců 57 cenných druhů a rodů organismů, jak uvádí SCHKO v rozhodnutí.

Současně je zřejmé, že pokud není jasně definované, jaké konkrétní veřejné zájmy má záměr naplňovat, tak **jen stěží lze tvrdit, že jiné uspokojivé řešení neexistuje,** čímž se samozřejmě nemyslí jen nějaký jiný stavební záměr nebo tento stavební záměr na jiném místě. Veřejné zájmy lze zajistit i bez stavebních záměrů.

Jinak řečeno, žádost a ani podklady neobsahují podloženým způsobem doložení řešení nějakého veřejného zájmu a jeho intenzity (důležitost) právě výstavbou předmětného záměru, přestože údajně veřejným zájmem má být snížení dopravních intenzit. To je ale podle Dětí Země pouhý prostředek pro řešení nějakého nedostatečně naplňovaného veřejného zájmu, nikoliv cíl.

Silnice a dálnice se nestavějí jen proto, aby se snížily dopravní intenzity samy o sobě, neboť se vždy sleduje nějaký konkrétní cíl – např. snížit každodenní počty několikahodinové zácpy, snížit znečištění ovzduší či intenzity hluku do podlimitních hodnot, snížit vysoký počet a závažnost nehod apod., a to ve vztahu k odborně odhadovaným počtům dotčených osob, tj. účastníků silničního provozu či osob v okolí komunikací, neboť je nemyslitelné, aby se např. snižovaly intenzity hluku na podlimitní, i když by v tom místě nikdo nebydlel apod.

Pokud podle zjištění Dětí Země nebyl veřejný zájem a jeho převažující a naléhavá intenzita nad zájmy ochrany jedinců a biotopů dotčeného obrovského počtu 57 druhů a rodů organismů (a navíc na území CHKO) přesvědčivě prokázán a ani nebyla doložena neexistenci jiného uspokojivého řešení, tak SCHKO nemohla své rozhodnutí vydat, neboť ochrana 57 cenných druhů a rodů organismů je důležitějším veřejným zájmem (zvláště pokud nový záměr

prochází přes území CHKO České středohoří) – ostatně CHKO se **faktorem o obrovském počtu dotčených druhů a rodů organismů na území CHKO zabývá jen okrajově, ačkoliv jde o důležité kritérium.**

Děti Země dále připomínají, že SCHKO rozhodnutím ze dne **14. 6. 2022, č. j. SR/1829/UL/2017-53** předchozí žádost ŘSD ze dne **16. 3. 2021** zamítla a výjimku ke škodlivému zásahu nepovolil a Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) odvolání ŘSD rozhodnutím ze dne **20. 12. 2022, č. j. MZP/2022/530/1430** zamítla. ŘSD následně dne **3. 4. 2023** zaslalo i s přílohami novou žádost na **totožný stavební záměr**.

SCHKO ve svém rozhodnutí ze dne **27. 12. 2024** postupovalo v rozporu se zjištěními ve svém rozhodnutí ze dne **14. 6. 2022**, což nelze obhájit tím, že ŘSD vložilo do spisu nové podklady. Podle Dětí Země jejich objem ale nedokládá, že byly kumulativně splněny všechny požadavky ust. § 56 odst. 2 ZOPK, resp. spíše naopak, nedošlo k zodpovězení mnoha otázek vznesených Dětmi Země v jejich 3 vyjádřeních.

Děti Země také připomínají obsah svého vyjádření č. 1 ze dne **11. 7. 2023**, v němž předložily řadu konkrétních pochybností o údajném doložení veřejného zájmu, který má spočívat ve snížení údajně **vysokých intenzit dopravy** (kolem 16.000 voz/den, což je běžná hodnota v okolí na silnicích I. třídy na Liberecku), ke snížení údajně **vysoké a závažné nehodovosti** (je obvykle nízká jako na okolních silnicích I. třídy na Liberecku, přičemž je ze 42 % způsobena střety se zvířaty, takže stačí vybudovat jen plot kolem stávající silnice I/9), ke snížení **nadlimitních intenzit hluku** (nebylo doloženo kde na stávající silnici I/9, o jaké nadlimitní intenzity se jedná a kolik má být postiženo osob, přičemž je obvykle nízká jako na okolních silnicích I. třídy na Liberecku) či **nadlimitního znečištění ovzduší** (nebylo doloženo kde na stávající silnici I/9, o jaké nadlimitní hodnoty a kterých škodlivin se jedná a kolik má být postiženo osob).

Z posudku s názvem **„I/9 Nový Bor Dolní Libchava. Dopravně inženýrské posouzení“** (Fakulta stavební ČVUT, Ústav soudního znalectví v dopravě, březen 2023) přitom vyplývá, že nelze jeho obsah plně použití, neboť:
- obsahuje mnoho spekulativních údajů a mnoho předpokladů o plánech na výstavbě řady silničních staveb na Liberecku a na Ústecku, takže riziko, že se postaví v uvažovaných termínech a v uvažovaných technických řešení je obrovské
- obsahuje komplikovaným způsobem velkou množinu variant budoucí hypotetické silniční sítě na Liberecku a na Ústecku, aniž by zohlednil rizika, že se tak nestane vůbec či třeba do roku 2038 a 2050 (např. v lednu 2022 nikdo netušil, že v Evropě vypukne agresivní teroristická válka)
- obsahuje jen jednostranné technicko-dopravní hypotetické přínosy v podobě masivní výstavby silniční sítě
- neobsahuje žádné reálné zápory v podobě masivního záboru půdy, kácení lesních a nelesních porostů, škodlivých zásahů do krajinného rázu a do VKP (či prvků ÚSES) a hlavně neobsahuje žádné průzkumy o výskytu zvláště chráněných druhů organismů v trasách v tomto velkém množství silnic

Děti Země dále připomínají obsah svého vyjádření č. 2 ze dne **12. 1. 2024**, v němž opět předložily **konkrétní námitky a otázky,** na které ale žádné vyjádření ŘSD a ani jeho přílohy neodpovídají, přičemž SCHKO v analytické části svého rozhodnutí uvádí nejasnosti a rozpory k této otázce, nicméně závěr je v rozporu s obsahem analýzy, což je zásadní vada rozhodnutí znamenající jeho zrušení:
- u nehodovosti: viz např. str. 4-10
- u zdravotních rizik: viz např. str. 13-17
- u snížení intenzit dopravy: viz str. 17-21
- u jiných řešení: viz např. str. 21-22

K nehodovosti

Mezi hlavní příčiny nehodovosti na stávající silnici I/9 patří ze **42 % srážky s lesní zvěří**, takže řešení tohoto problému může být výstavba **nové silnice délky 10,2 km s plotem podél ní** nebo **rychlejší a levnější výstavba plotu podél stávající silnice I/9**.

Další příčinou nehodovosti je z **10 % to, že se řidiči plně nevěnují řízení auta,** takže otázkou je, jak se tento stav změní po výstavbě nové silnice nebo jak se na toto zjištění reaguje u stávající silnice? Na tyto otázky ovšem podklady ve spisu nedávají žádné odpovědi.

Děti Země tvrdí, že **spis nedokládá zlepšení veřejného zdraví a veřejně bezpečnosti** ve vztahu ke kritériím **plynulosti a bezpečnosti automobilového provozu**, tzn. že

- na stávající silnici I/9 je skutečně vysoký stav a vysoká závažnost dopravních nehod (chybějí kritéria hodnocení),
- na stávající silnici I/9 je tato údajně vysoká nehodovost skutečně (relativně i absolutně) výrazně horší, než na jiných silnicích I. třídy na Liberecku (chybí srovnání),
- na stávající silnici I/9 je skutečně plynulost automobilového provozu nízká, resp. stanovisko žádné údaje vůbec neuvádí, tzn. kde a jak často lze pozorovat zácpy a
- na stávající silnici I/9 je tato údajně nízká plynulost automobilového provozu výrazně horší, než na jiných silnicích I. třídy na Liberecku.

Stávající 2pruhová silnice I/9 přitom neprochází napříč žádnou obcí s vysokými dopravními intenzitami a s vysokým stavem nebezpečné nehodovosti, jako jinde v ČR, resp.:

- silnice se obcí Lada dotýká ve dvou místech,
- silnice obec Horní Pihel míjí či se jen lehce dotýká a
- silnice obcí Pihel prochází jen jejím okrajem,

takže automobilový provoz lze omezovat technickými opatřeními.

Naopak nová 3pruhová silnice se škodlivým zásahem do biotopů 57 zvláště chráněných druhů organismů na území CHKO České středohoří má probíhat v blízkosti malých obcí, má být v těsném kontaktu s řadou vodních ploch, včetně EVL Manušické rybníky, takže poměrně brutálně zasahuje do stávající mozaikovité venkovské krajiny CHKO i do blízkosti EVL a do mnoha migračních koridorů, resp. do prvků ÚSES.

Spis nezodpovídá tyto **základní otázky**, které by dokládaly nějaký veřejný zájem:

- Proč jediným řešením údajně vysoké nehodovosti a údajně nízké plynulosti automobilového provozu na stávající silnici I/9, na níž ze 42 % dochází ke srážkám s lesní zvěří, má být výstavba plotu podél nové silnice, nikoliv výstavba plotu podél stávající silnice I/9?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření proti údajně vysoké nehodovosti a údajně nízké plynulosti automobilového provozu, pokud na ní např. chybí mimoúrovňové křížení, takže MÚK a ani jiné řešení nelze postavit (např. rozšíření stávajících úrovňových křižovatek)?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření, aby se řidiči více věnovali řízení automobilu a nezpůsobovali z 10 % nehody?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření, aby se řidiči více věnovali řízení automobilu a nezpůsobovali z 10 % nehody?
- Z jakých konkrétních dokladů vyplývá, že po výstavbě nové silnice I/9 se budou řidiči na stávající silnici I/9 a na této novostavbě věnovat svému řízení více, než nyní, kdy na stávající silnici způsobují 10 % nehod?

Stav nehodovosti se nijak neodlišuje od okolních silnic I. třídy v Libereckém kraji a je velmi nízký.

Ke zdravotním rizikům – znečištění ovzduší

Z posouzení vlivů znečištění ovzduší dopravou logicky vyplývá notorieta, že výstavbou nové silnice se množství automobilů rozředí na stávající silnici I/9 a na novou silnici I/9, takže na stávající silnici I/9 dojde k poklesu koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a na nové silnici I/9 dojde ke zvýšení koncentrace znečišťujících látek. Toto zjištění ovšem není nijak překvapující.

Z hodnocení stavu ovzduší nelze ve vztahu k doložení veřejného zájmu a jeho intenzity najít odpovědi na tyto otázky:

1. **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 a konkrétně kde je pod vlivem nadlimitních koncentrací kterých znečišťujících látek** bez výstavby nové silnice I/9 (Nulová varianta) či bez modernizace stávající silnice I/9 (Nulová plus)?
2. **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 a konkrétně kde bude ještě pod vlivem nadlimitních koncentrací kterých znečišťujících látek** po výstavbě nové silnice I/9 a bez modernizace té stávající?

3. **Proč nelze podél stávající silnice I/9 realizovat taková technická či jiná opatření**, aby u všech postižených obyvatel nadlimitním znečištěním ovzduší došlo k podlimitnímu stavu?

Děti Země připomínají, že předmětem sporu v řízení není doložení, že výstavbou nové silnice délky cca 10,2 km za cca 2 mld. Kč se sníží znečistění ovzduší podél stávající silnice I/9, ale doložit, kolik osob postihuje nadlimitní znečištění ovzduší automobilovou dopravou na stávající silnici I/9 a zda neexistuje jiné uspokojivé řešení (rychlejší a levnější), a to i bez výstavby nové silnice I/9, které by zajistilo dodržování limitů stavu ovzduší (např. výstavba PHS, použití těsnějších oken, snížení rychlosti, výkup bytové nemovitosti apod.).

Děti Země tvrdí, že **spis nedokládá zlepšení veřejného zdraví** ve vztahu ke kritériím **znečištění ovzduší s výstavbou nové přeložky a bez její výstavby, u níž by se uskutečnila různá (rychlejší a levnější) opatření.**

Ke zdravotním rizikům – intenzity hluku

Dosavadní **stav intenzity hluku** na stávající 2pruhové silnici I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem je hlavně ovlivněn automobilovou dopravou v obou městech, přičemž jejich snížení pod limit je hlavně otázkou použití dopravně-technických opatření (snížení rychlosti třeba i na 30 km/h, použití tichého asfaltu, výměna oken apod.), nikoliv stavebních v podobě nové 3pruhové silnice.

Podklady od ŘSD se zabývají dálnicí D10, nikoliv stávající silnicí I/9, takže je nelze použít, resp. je nutné **doplnit tyto údaje na stávající silnici I/9:**

a) Kde na stávající silnici a příp. kde na nové silnici dochází k nedodržování limitu intenzit hluku?
b) Kolika osob se tento nežádoucí stav týká?
c) Proč nelze na stávající silnici rychle a levně realizovat nějaká PHO, pokud jsou již naplánovaná na nové silnici I/9 (tj. **4 PHS** na ochranu obcí Okrouhlá a Skalice u České Lípy a plánuje je dalších **8 míst** pro stavbu PHS)?

ŘSD tedy plánuje, že na nové 3pruhové silnici musí 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.

Stejná PHO či jinak účinná by jistě šlo realizovat i na stávající silnici I/9, pokud by byly riziková místa na ní i s počty dotčených osob ve spisu identifikovány, což se týká i České Lípy či Nového Boru. To se ale nestalo, neboť vedení České Lípy i ŘSD jen obecně tvrdí, že novostavbou dojde k podlimitním intenzitám hluku ve městě a na stávající I/9. Tato svá tvrzení ale nejsou ničím ve spise věcně doložena a ani časově (na jak dlouho by to např. ve městě fungovalo, než by intenzity hluku byly hlavně vnitroměstskou automobilovou dopravou opět nadlimitní).

Ve spise tedy chybí porovnání intenzity hluku s identifikací míst s nadlimitními intenzitami a s navrženými PHO pro stávající silnici I/9 bez přeložky a na přeložce, a to za stavu bez PHO a s PHO. A také uvedení, kolika osob se nadlimitní intenzity hluku na stávající silnici a na přeložce dotkne a zda PHO jsou reálná a uskutečnitelná.

Jinak řečeno, že na některých místech podél stávající silnice I/9 dochází u neznámého počtu osob k nadlimitním intenzitám hluku, k čemuž u nové silnice I/9 bude docházet také, neboť se určitě počítá s výstavbou 4 PHS a na 8 místech se výstavba PHS plánuje předběžně. Obě silnice shodně způsobují nadlimitní intenzity hluku. Rozdíl je jen v tom, že ŘSD účelové plánuje realizovat PHO jen u nové silnice I/9, nikoliv na stávající silnici I/9.

Z hodnocení intenzit hluku nelze ve vztahu k doložení veřejného zájmu a jeho intenzity najít odpovědi na tyto otázky:

1. **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 a konkrétně kde je pod vlivem nadlimitních intenzit hluku, a to** bez výstavby nové silnice I/9 nebo bez modernizace stávající silnice I/9 i s PHO?
2. **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 a konkrétně kde bude pod vlivem nadlimitních intenzit hluku,** a to po výstavbě nové silnice I/9 nebo bez modernizace stávající silnice I/9 i s PHO?
3. **Proč nelze na stávající silnici I/9 realizovat taková PHO**, aby u všech obyvatel postižených nadlimitními intenzitami hluku došlo k podlimitnímu stavu, pokud tento postup se provede u nové silnice I/9 výstavbou 4 nových PHS a výstavba dalších PHS se plánuje na 8 místech?

Děti Země ve věci hodnocení rizik na veřejné zdraví, tj. znečištění ovzduší a hluku, shrnují, že ve spise chybí přesvědčivý **odborný podklad**, který by zodpověděl zásadní otázky týkající se nenaplňování veřejného zájmu ochrany veřejného zdraví, neboť se spíše zabývá novou silnicí I/9 či dokonce dálnicí D10 a jak její nadlimitní vlivy na veřejné zdraví snížit, nikoliv stávající silnicí I/9 a jak její nadlimitní vlivy snížit bez předloženého záměru, tzn. podstatně levněji a rychleji. Navíc je posouzení i **vnitřně rozporné**, pokud metodologicky nepoužívá stejné postupy (např. vlivy stávající a nové silnice **bez a s PHO**).

K dopravním intenzitám

Mezi podklady je písemnost ze dne **6. 10. 2023** s názvem „Doplnění podkladů pro záměr přeložky „I/9 Nový Bor – Dolní Libchvava". Podle Dětí Země sice uvádí řadu cenných či zajímavých údajů, nicméně **obsahuje jednostranně účelová či zavádějící tvrzení** jen ve prospěch výstavby nové silnice I/9, aniž by se opět konkrétně zabývalo vlivy stávající silnice I/9 na okolí a pokud jsou nadlimitní či nad normy, tak řešením bez novostavby, tzn. např. modernizace, včetně rozšíření silnice na 3pruh.

Děti Země ještě podotýkají, že své kritické podložené výhrady k dopravním intenzitám (do roku 2050!!!) a obecně ke spekulativním dopravním prognózám podrobně uvádějí ve svém **vyjádření č. 3** ze dne **12. 1. 2024**, v němž rozporují i plán na výstavbu nových silnici I. třídy na Liberecku a Ústecku, takže odkazují na tento text.

K neexistenci jiných uspokojivých řešení

ŘSD ve své žádosti uvádí, že neexistuje žádné jiné reálné a uskutečnitelné řešení jím nedostatečně naplněných různých veřejných zájmů (které nedokazuje), než je právě výstavba předložené přeložky silnice I/9 přes CHKO České středohoří s obrovským škodlivým zásahem (45 druhů a rodů živočichů) do cenných biotopů.

Děti Země připomínají rozsudek Městského soudu v Praze ze dne **15. 9. 2016, č. j. 7 A 141/2011 – 55-60**, který zrušil výjimku pro soukromou těžbu kameniva v Hněvěticích a který se určováním veřejných zájmů a jeho převahy a dokládáním neexistence jiných uspokojivých řešení zabývá:

*Podmínku **„z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu" je nutné vyložit ve smyslu vlastnosti, povahy veřejného zájmu převažujícího nad zájmem na ochranu přírody** a to povahy obdobné naléhavosti zájmů demonstrativně uvedených v § 56 odst. 2 písm. c) zákona - zájem **veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti**, příznivé důsledky nesporného významu pro životní prostředí a **jiné sociální a ekonomické naléhavé důvody**. Naléhavý veřejný zájem ve smyslu ust. § 56 odst. 2 písm. c) zákona bude obvykle zároveň jiným veřejným zájmem ve smyslu § 56 odst. 1 věta prvá zákona....*

*Zároveň má soud za to, že **podmínku neexistence jiného uspokojivého řešení nelze omezit pouze na záměr samotný, ale také na jiný převažující veřejný zájem jako takový**... Rozhodnutí OOP tak postrádá rozhodnou úvahu o neexistenci jiného uspokojivého řešení uspokojení veřejného zájmu na vzniku nových pracovních míst...."*

Výše cit. rozsudek potvrzuje, že dokládání neexistence jiného uspokojivého řešení **nelze zúžit na dokládání neexistence jiné varianty záměru** (např. na jiném místě či jiným plošných rozsahem či jiným vlivem na okolí), ale je nutné se soustředit na to, zda jde o jiné řešení naplňovaní konkrétního nedostatku jiného veřejného zájmu.

Z podkladů ve spise **nevyplývá, že by žádné jiné uspokojivé řešení neexistovalo**, a to
- **v užším slova smyslu** v podobě realizace nové silnice **mimo cenné biotopy či s nižším zásahem**,
- **v širším slova smyslu**, tzn. zda je skutečně žádoucí postavit novou silnici do lokality s cennými biotopy, pokud neexistují konkrétní doklady o přímé souvislosti mezi naplňováním nějakého veřejného zájmu, který je zde nedostatkový a reálně ho může naplnit jen nová silnice a nikoliv jiný investiční záměr či jiné opatření.

Pro řízení o výjimku ke škodlivému zásahu nejsou totiž podstatná různá kritéria typu investiční náklady, zábor půdy či zásahy do VKP nebo do krajinného rázu, ale jsou podstatné **2 kritéria:**

- **neexistence jiného uspokojivého řešení** nedostatečně naplňovaného veřejného zájmu, což ve spisu není ničím konkrétním a přesvědčivým doloženo, jen nepodloženými **floskulemi a spekulacemi** ŘSD
- **rozsah a míra škodlivého zásahu** do cenných biotopů a jedinců, tzn. stavební záměr bez škodlivého zásahu má jednoznačnou výhodou, stejně jako záměr s nižším počtem a závažností zásahu, než jiný záměr, zvláště pokud jde o zásah až do 57 druhů a rodů organismů, přičemž SCHKO tento počet a stupeň ohrožení uznává (viz např. str. 14 dole), avšak nedostatečně důrazně – navíc přeložka prochází přes CHKO a neprošla úplným procesem EIA (narozdíl od jiných silnici I. třídy na Liberecku a Ústecku)

Z podkladů ve spise vyplývá, že **ŘSD nesplnilo ani jedno z obou výše uvedených kritérií**, neboť:
- **chybí konkrétními doklady** doložení neexistence jiného uspokojivého řešení jím tvrzených nedostatečně naplňovaných veřejných zájmů, zvláště pokud neproběhl plný proces EIA s různými stavebními variantami (s posouzením var. Nulová s úpravou stávající silnice I/9, Nulová plus s modernizací stávající silnic I/9 apod.), a
- **chybí konkrétními doklady**, že vybraná stavební varianta má skutečně nižší škodlivý zásah, než jiná stavební varianta (pozn.: přitom Nulová varianta má nejnižší škodlivý vliv).

Bez konkrétního posouzení (např. plným procesem EIA či nějakými studiemi bez spekulací projektanta a ŘSD na několik řádků) nemůže SCHKO tvrdit, že jiné stavební varianty bez škodlivého zásahu či s nižším škodlivým zásahem neexistují. Rovněž bez konkrétních dokladů nemůže SCHKO tvrdit, že jediným uspokojivým řešením je novostavba (resp. bez obchvatu České Lípy je přijatelné stavět přeložku I/9, která bude zčásti plnit jeho funkci), nikoliv např. modernizace stávající silnice I/9 (Nulová varianta plus), včetně výstavby plotu, PHO či rozšíření silnice v místech, kde je to možné a důležité (tam kde to není důležité, není silnici I/9 nutné rozšiřovat).

Jinak řečeno, ve spise chybí posouzení jiných uspokojivých řešení bez výstavby nové silnice I/9 (např. modernizace stávající silnice I/9 jejím rozšířením na potřebných místech, pokud ŘSD zvládlo modernizovat dálnici D1 v délce 200 km z Prahy do Brna s jejím rozšířením o 1,5 m) a při absenci úplného procesu EIA ani žádnou jinou trasu stavební varianty bez nižšího škodlivého zásahu.

Děti Země za optimální považují to, aby ŘSD nechalo zpracovat dokumentaci EIA i se stavebně technickými variantami (**Nulová var., Nulová var. plus** s modernizací silnice a příp. s výstavbou obchvatu České Lípy, **Aktivní 1-2 varianty** apod.) a pokusit se získat souhlasné závazné stanovisko EIA. ŘSD k tomuto postupu nic nebrání.

Současně lze pro Českou Lípu zvážit výstavbu jen **západního obchvatu**, resp. zde i v Novém Boru vypracovat dopravní politiku provádět zmírňující opatření i bez přeložky nové silnice I/9.

Děti Země tedy nadále tvrdí, že žádost ŘSD a ani rozhodnutí konkrétním způsobem **nedokládají kumulativní splnění požadavků ust. § 56 ZOPK**, tzn. v čem konkrétně a doložitelně spočívá převažující a naléhavý veřejný zájem nad zákonným zájmem ochrany dotčených biotopů a jedinců 57 zvláště chráněných druhů a rodů organismů.

Dále **není konkrétně doložena neexistence jiného uspokojivého řešení** bez tohoto významného škodlivého zásahu či s jeho významně nižší intenzitou, a to v podobě rekonstrukce či modernizace stávající silnice I/9, jen výstavby obchvatu České Lípy a s 1-2 trasami přeložek s různým zásahem, které budou posouzeny úplným procesem EIA. ŘSD totiž nic nebrání v tom, aby **vypracovalo oznámení EIA** a předložilo posouzení těchto variant/řešení.

ŘSD v žádosti a ani SCHKO ve svém rozhodnutí konkrétním způsobem **neuvádějí, jaký konkrétní nenaplněný veřejný zájem** má výstavba nové silnice I/9 délky 10,16 km z Nového Boru do České Lípy, resp. do Dolní Libchavy, přes CHKO České středohoří představovat, přičemž jím nemůže být např. plán ŘSD na snížení dopravních intenzit, neboť nejde o žádný veřejný zájem, který by v území nebyl dostatečně naplňovaný, jelikož jde jen o prostředek k dosažení nějakého veřejného zájmu. Snižovat dopravní intenzity lze totiž provádět kdekoliv a kdykoliv v ČR a neustále, ale nějakého hmatatelně uspokojivého výsledku v otázce nenaplňování veřejného zájmu nelze dospět – vždy bude možné tvrdit, že po nějaké silnici či dálnici jezdí více aut, než si lze představit, takže vzniká bezobsažný bludný kruh.

ŘSD sice připomíná, že záměr získal dne **18. 9. 2017** **<u>závěry zjišťovacího řízení</u>**, podle kterých má nízký škodlivý vliv na ŽP (mj. zasahuje jen okrajem do 4. zóny CHKO České středohoří a od EVL je daleko), avšak již nedokládá, jakým konkrétním způsobem bez celého procesu EIA provedlo posouzení, že jediným reálným a uskutečnitelným řešením pro naplnění podložených veřejných zájmů je výstavba 3pruhové silnice v předloženém technickém řešení přes CHKO, neboť **<u>jiná uspokojivá řešení neexistují</u>** a **<u>jiné varianty stavebního záměru mají vyšší škodlivý zásah</u>** do biotopů cenných druhů organismů, než předložený se zásahem do 57 druhů a rodů organismů (1 R + 56 Ž).

Pokud ŘSD tvrdí, že jedinou možností, jak nějaké veřejné zájmy zajistit, i když ŘSD žádný konkrétní veřejný zájem ve smyslu ust. § 56 ZOPK neprokázalo, stejně jako SCHKO ve svém rozhodnutí, tak pokud neproběhl proces EIA s různými stavebními variantami (příkladmo **Nulová varianta, Nulová varianta plus, tj. modernizace, 1-2 Aktivní varianty či jen stavba obchvatu České Lípy**), nelze přezkoumatelně a bez spekulací tvrdit, že jiná řešení neexistují.

3. Zavedení ekologického deníku – návrh na změnu podmínky č. 4

SCHKO v rozhodnutí uvádí 31 zmírňujících a kompenzačních podmínek, včetně **<u>podmínky č. 4</u>**, že záznamy biologického dozoru se budou ukládat **do stavebního deníku**.

Děti Země se domnívají, že když bude výjimka skutečně povolena, ačkoliv podle nich by měla být žádost zamítnuta či se správně mělo vést další řízení, jelikož nebylo doložen veřejný zájem, tak je žádoucí, aby **byla podmínka č. 4 změněna tak, že údaje budou ukládány do stavebního deníku i do ekologického deníku**, která by veřejnosti ve smyslu zákona o právu na informace umožňovala se seznamovat s činností biologického dozoru **průběžně během výstavby**, nikoliv např. až po dokončení stavby ze stavebního deníku, což by bylo výhodné i pro dotčené úřady.

<u>Podmínka č. 4 uvádí NYNÍ toto:</u>
„Záznamy o návštěvách biologického dozoru a jejich průběhu včetně informací o zvláště chráněných druzích budou zaznamenávány do stavebního deníku."

<u>Podmínka č. 4 by mohla být NOVĚ takto:</u>
„Záznamy o návštěvách biologického dozoru a jejich průběhu ***od zahájení terénních prací až do získání kolaudačního souhlasu****, včetně informací o zvláště chráněných druzích, budou zaznamenávány do stavebního deníku* ***a souběžně i do ekologického deníku, který bude komukoliv na vyžádání dle informačních zákonů poskytnut."***

Ust. § 157 odst. 1 stavebního zákona mj. uvádí toto: *„Při provádění stavby vyžadující* ***stavební povolení*** *nebo ohlášení stavebnímu úřadu* ***musí být veden stavební deník,*** *do něhož se pravidelně zaznamenávají údaje týkající se provádění stavby..."*

Ust. § 157 odst. 2 stavebního zákona mj. uvádí toto: *„Stavební deník nebo jednoduchý záznam o stavbě je* ***povinen vést zhotovitel stavby****, u stavby prováděné svépomocí stavebník...* ***Záznamy do nich jsou oprávněni provádět stavebník****, stavbyvedoucí, osoba vykonávající stavební dozor, osoba provádějící kontrolní prohlídku stavby a osoba odpovídající za provádění vybraných zeměměřických prací..."*

Ust. § 157 odst. 3 stavebního zákona mj. uvádí toto: *„****Po dokončení stavby předá její zhotovitel*** *originál stavebního deníku nebo jednoduchého záznamu o stavbě* ***stavebníkovi.****"*

Veřejnost tedy nemá během realizace stavby žádný přístup ke stavebnímu deníku, který má u sebe jen zhotovitel stavby a až po realizaci stavby ho předá stavebníkovi (ŘSD). A dokonce ani **státní orgány na ochranu přírody a krajiny** se ke stavebnímu deníku ke zjištění situace na staveništi dálnic nedostanou v přiměřené lhůtě 10-15 dní.

Důkazem potřebnosti ekologického deníku je např. rozhodnutí ŘSD ze dne **16. 5. 2023, č. j. RSD-53374/2023-4-19420** o odmítnutí žádosti Dětí Země ze dne **21. 4. 2023** o poskytnutí části stavebního deníku dokládající činnost ekologického dozoru během výstavby 62 SO na dálnici **R4901 Hulín – Fryšták** dle stavebního povolení vydaného MD dne **22. 12. 2020.** ŘSD v něm uvádí, že ho poskytne až po skončení výstavby, tzn. za 3 a více let.

Dalším důkazem nutnosti zavést i ekologický deník s cílem získávání informací o průběžné situaci na staveništi dálnice z hlediska ochrany přírody a krajiny je i to, že řada silničních a dálničních SO se mnohdy v „zájmu rychlejšího urychlení“ **staví bez stavebního povolení tzv. načerno.** Veřejnost tak nemůže snadno a rychle zjistit, jak u takových staveb byly aspoň zájmy ochrany přírody ochráněny a jakou činnost najatý ekologický dozor prováděl.

Známým případem je výstavba **SO 338 a SO 340 na dálnici R4901 bez stavebního povolení**. ŘSD totiž ve svém rozhodnutí ze dne **16. 5. 2023** odmítlo Dětem Země zaslat zápisy o činnosti ekologického dozoru z těchto stavebních deníků, neboť mají vyčkat až po jejich zhotovení. Více o případu je v tiskové zprávě ze dne **24. 4. 2023** s názvem „Část dálnice D49 u Holešova se stavěla bez povolení“ (**http://detizeme.cz/zprava.shtml?x=2871085):**

*„Stavební úřad v Holešově na základě upozornění spolku Egeria z 13. února 2023 zkontroloval výstavby dálnice D49 z Hulína do Fryštáku, přičemž potvrdil, že **dvě přeložky vodních toků JV od Holešova staví Ředitelství silnic a dálnic ČR bez povolení, takže jde o tzv. černé stavby**. Stavební úřad proto 24. března 2023 **zahájil řízení o jejich odstranění** s možností do třiceti dní požádat o vydání dodatečného povolení. Navzdory tomu **ŘSD ČR 5. dubna 2023 napsalo spolku Egeria, že výstavbu těchto objektů odmítá zastavit**.*

*„Je absurdní, pokud stát začne v prosinci 2021 stavět dálnici D49 a k několika řádně povoleným objektům na hlavní trase si bez pravomocného stavebního povolení připojí ještě dvě přeložky vodních toků. **ŘSD ČR asi netuší, co se na stavbě děje, ačkoliv tam má mít stavební dohled, který má kontrolovat, zda se staví podle platných stavebních povolení. Jde podle nás o závažné selhání státního investora**,“ hodnotí situaci předseda Dětí Země Miroslav Patrik, který přípravu a výstavbu dálnice D49 z Hulína do Fryštáku sleduje od roku 2004.*

*Podle Dětí Země se opět **prokázala důležitost spolků, zejména těch místních, které se aktivně a se znalostí místních poměrů zapojují do povolovacích procesů pro různé stavby**, neboť často dokážou státní orgány **rychle upozorňovat na porušování zákona a na ničení přírody**. U dálnice D49 z Hulína do Fryštáku přitom spolky již v minulosti prokázaly její nezákonné povolování a nyní i nelegální realizaci její části.“*

Důležitým důvodem potřebnosti ekologického deníku je realizace dálnice **D0136 Říkovice – Přerov** od **20. 12. 2022**. **Česká inspekce životního prostředí** (dále jen ČIŽP) na základě podnětu Děti Země ze dne **11. 3. 2023** zjišťovala, zda její zhotovitel postupuje v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny ve vztahu ke kácení mimolesních dřevin a zda najatý odborný biologický dozor skutečně na staveništi provádí nějakou činnost a jakou.

ČIŽP ve svém odpírajícím rozhodnutí ze dne **11. 4. 2023, č. j. ČIŽP/48/2023/2002** Dětem Země uvádí, že nemůže jejich podnět řádně prošetřit, neboť ani v době vydání tohoto rozhodnutí (za 1 měsíc) nemá potřebné informace k dispozici, přestože ***„o ně byl stavebník (investor) uvedené stavby a souvisejících stavebních objektů inspekcí požádán“***. ČIŽP pak až ve sdělení ze dne **24. 5. 2023, č. j. ČIŽP/48/2023/2689** Dětem Země sděluje, že až dne **3. 5. 2023** (tj. 1,5 měsíců od zaslání podnětu) byly ***„doručeny od kontrolované osoby vyžádané podklady, a to včetně záznamů z elektronického stavebního deníku“*** o činnosti biologického dozoru na staveništi.

Je tedy zřejmé, že bez ekologického deníku s povinností ho na vyžádání obratem poskytovat nemohou ani státní kontrolní orgány typu ČIŽP řádně zjišťovat, zda stavebník (arogantní a netransparentní ŘSD) zvládá během realizace své stavby (silnice či dálnice) dodržovat požadavky na ochranu přírody a krajiny.

Navíc během kontroly výstavby dálnice D1036 se na základě podnětů Dětí Země zjistilo, že **biologický dozor nesplnil požadavek č. 6** rozhodnutí KÚ v Olomouci ze dne **24. 5. 2017, č. j. KUOK 25422/2017** o povolení škodlivého zásahu dálnice do cenných biotopů, neboť jejich likvidaci zahájením skrývkových prací od **16. 1. 2023** písemně neoznámil 20 dní předem, tj. cca **26. 12. 2022**, ale až **13. 6. 2013** (tj. o 6 měsíců později!), jak dokládá sdělení ŘSD ze dne **13. 6. 2023, č. j. RSD-75032/2023-1** (ČIŽP pak zřejmě vedlo proti ŘSD řízení o pokutě).

Je tedy žádoucí, aby veškerá činnost na staveništi během výstavby, která se týká **zájmů ZOPK,** kterou zpravidla zajišťuje najatý biologický dozor, byla z důvodu transparentnosti zapisována nejen do stavebního deníku, ale i **do souběžného ekologického deníku**, který bude mít stavebník (biologický dozor) stále u sebe a na vyžádání veřejnosti dle informačních zákonů a orgánů ochrany přírody ho obratem zašle.

Biologický dozor je sice ustanoven, nicméně o jeho činnosti během příp. realizace záměru se veřejnost prakticky doví až po skončení jeho realizace, tj. např. za 10 let, jelikož veškeré zápisy bude ukládat **jen do stavebního deníku**.

Biologický dozor (ani stavebník) by přitom nebyl finančně, časově a technicky nijak významně zatížen, pokud se jeho zápisy o činnosti ukládaly i do ekologického deníku. Veřejnost i orgány ochrany přírody, včetně ČIŽP, se budou moci o všech zmírňujících a kompenzačních opatřeních v zájmu ochrany přírody a krajiny dovídat snadno a rychle již během realizace stavby, tzn. že veřejnost nikoliv až po zhotovení silnice za 10 a více let a s obtížemi, neboť arogantní ŘSD chápe zákon o právu na poskytování informací obráceně jako zákon o neposkytování informací.

Nakonec Děti Země upozorňují, že ministr dopravy ve svém rozhodnutí ze dne **30. 11. 2023, č. j. MD-36818/2023-510/3** změnil stavební povolení pro dálnici **D1109 Trutnov – státní hranice ČR/PR** dle návrhu Dětí Země na uložení nové podmínky o vedení i ekologického deníku, neboť uložil tuto novou podmínku:

2. Ve výrokové části se jako bod 48. doplňuje další podmínka, jejíž text zní:

„Stavebník zajistí, aby od zahájení terénních prací až do získání kolaudačního souhlasu byl veden ekologický deník, do kterého se bude průběžně zaznamenávat každá činnost na staveništi (např. odborným biologickým dozorem), která se týká zájmů zákona č. 114/1992 Sb. a která mj. vyplývá i ze závazných stanovisek a ze správních rozhodnutí, vydaných dle tohoto zákona, přičemž během realizace dálnice musí být komukoliv z účastníků či dotčené veřejnosti na vyžádání poskytnut k nahlédnutí nejpozději do 30 dní."

Děti Země žádají, aby v případě pravomocně vydaného rozhodnutí o povolení výjimky byla podmínka č. 4 změněna dle výše uvedeného námětu, který lze změnit/upravit tak, aby bylo zachováno jeho jádro a nový text byl správný, zákonný, realizovatelný a uskutečnitelný.

4. K aplikaci ust. § 56 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. – podmínky č. 29 a č. 30

Děti Země připomínají, že pokud SCHKO škodlivý zásah povolila, tak ve smyslu ust. **§ 56 odst. 6**

i) **ve vztahu k § 5b odst. 3 písm. a) ZOPK** mělo rozhodnutí obsahovat doložitelné údaje o množství jedinců dotčených 57 druhů a rodů organismů – aspoň relevantní slovní popis,

ii) **ve vztahu k § 5b odst. 3 písm. d) ZOPK** mělo rozhodnutí obsahovat způsob přímých kontrol SCHKO o plnění uložených podmínek, včetně samozřejmě náhodných, které by ale neměly „plán kontrol" nahrazovat a

i) Ust. § 5b odst. 3 písm. a) ZOPK uvádí toto: *„Rozhodnutí podle odstavce 1* ***musí*** ***obsahovat označení druhů a*** ***množství*** ***ptáků, na které se má odchylný postup vztahovat."***

Děti Země zjišťují, že z rozhodnutí nelze vždy zjistit odborně odhadované množství dotčených druhů a rodů organismů, což je jeho zásadní vada, která znamená jeho zrušení, přičemž dle judikatury správních soudů je nedostatečné, pokud se uvádí příkladmo „hojný", „běžný", „ojedinělý" apod.

ii) Ust. § 5b odst. 3 písm. d) ZOPK uvádí toto: *„Rozhodnutí podle odstavce 1* ***musí*** ***obsahovat způsob kontrol****, které* ***bude orgán ochrany přírody*** *stanovující odchylný postup* ***provádět****."*

Děti Země zjišťují, že v rozhodnutí byla sice uložena podmínka č. 29 (informování předem o zahájení a o ukončení stavebních prací) a podmínka č. 30, nicméně ta nenaplňuje požadavek zákona na uložení věcné (kde a co) a časové (kdy v určitém časovém období, nikoliv na konkrétní dny) způsobu kontrol SCHKO, neboť ukládá ŘSD následující:

- **informování o zahájení a ukončení realizace záměru**: jde o informace, nikoliv o kontrolování
- **ŘSD umožní přítomnost zástupce SCHKO na jeho kontrolních dnech**: chybí tedy rámcový věcný a časový plán kontrol samotnou SCHKO na konci řízení i bez pozvánek na kontroly zhotovitele, které se týkají jen výstavby SO, nikoliv kontrolování podmínek povolené výjimky, takže účel takových kontrol zhotovitele bude podřízen i jejich počtu a účelu dle stavebního zákona, který je v rozporu s účelem kontroly plnění uložených podmínek a tedy s jinou věcnou a časovou náplní, přičemž účastníci řízení, včetně SCHKO, reálně nevědí, co, kde, kdy a proč bude SCHKO kontrolovat, takže nedošlo ke splnění cit. ust. ZOPK

V rozhodnutí (např. mezi podmínkami) by podle Dětí Země měl být uveden **konkrétní a přesvědčivý způsob kontroly SCHKO** a uložen věcný a časový plán, kdy, kde, proč a jak bude SCHKO provádět kontrolu dotčeného území od zahájení prací do vydání kolaudačního souhlasu, tzn. např. po provedení škodlivých zásahů či nějakého kompenzačního nebo zmírňujícího opatření apod., přičemž z časového hlediska postačuje uvedený určitého časového období, např. během jara, do několika týdnů od provedení něčeho apod., nikoliv konkrétní dny.

Tento plán kontrol SCHKO tedy nelze navázat na přesné kontrolní dny zhotovitele záměru, neboť jeho plán bude známý až po jeho výběru a tedy až před zahájením výstavby, nikoliv na konci řízení o výjimce, jak ukládá ZOPK.

Navíc kontroly zhotovitele mají jiný účel, neboť se kontroluje výstavby a plnění časového harmonogramu jednotlivých SO či jejich skupin, kdežto plán SCHKO má za cíl kontrolovat plnění podmínek rozhodnutí o výjimce, tzn. kdy lze kontrolu očekávat, kde se budou provádět, čeho se mají týkat, jaký je její účel apod.

Děti Země ke správné aplikaci cit. ust. ZOPK odkazují např. na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne **27. 1. 2022, č. j. 51 A 108/2020 – 53**, z něhož vyplývá, že SCHKO žádný způsob kontroly uložení svých podmínek v rozhodnutí neuvádí, což je další zásadní vada napadeného rozhodnutí, která znamená jeho zrušení.

Způsob kontroly se totiž musí týkat obsahu řízení a vlivů tohoto záměru, nikoliv jakéhokoliv rozhodnutí o výjimce v ČR, neboť způsob takové kontroly by byl tak obecný, že by ho šlo použít do jakéhokoliv rozhodnutí o výjimce, což je právě tento případ, a neplnil by účel ZOPK, kterým je vztah ke konkrétnímu řízení, tzn. k množství dotčených cenných druhů a rodů organismů a k intenzitě jejich ochrany, k dotčenému území a k charakteru záměru.

Děti Země dále upozorňují na rozhodnutí KÚ v Hradci Králové ze dne **2. 5. 2023, č. j. KUHK-45269/ZP/2021-18** o povolení škodlivého zásahu do biotopů 44 zvláště chráněných druhů organismů dálnicí **D1109 Trutnov – státní hranice ČR/PR,** které na str. 4 uvádí pět způsobů svých terénních kontrol, které proběhnou po fázích za účasti KÚ, přičemž KÚ se může účastnit i kontrolních dní svolaných žadatelem:
IV. Na základě ust. § 56 odst. 7 ZOPK ve spojení s ust. § 5b odst. 3 písm. d) ZOPK provede krajský úřad kontrolu plnění podmínek tohoto rozhodnutí následujícím způsobem:

- *kontrolami **realizace dočasných bariér** (jejich stav a funkčnost), které budou prováděny v období počátku migrace obojživelníků, zpravidla **od začátku února do konce dubna** v průběhu provádění stavby s ohledem na místní podmínky,*
- *kontrolami **realizace náhradních biotopů pro zvláště chráněné druhy** (zejména lokality pro obojživelníky a plazy), které budou prováděny v letním období, zpravidla **od začátku května do konce srpna** v průběhu provádění stavby,*
- *kontrolami **označení části rostlinných společenstev na disturbovaných plochách** určených k přirozené sukcesi, které budou prováděny v letním období, zpravidla **od začátku května do konce srpna** v průběhu provádění stavby,*
- *kontrolou **počtu vyvěšených ptačích budek a budek pro netopýry** jako jejich náhradních stanovišť, které budou prováděny v jarním období, zpravidla **od začátku března do konce dubna** v průběhu provádění stavby,*
- *kontrolami **instalace trvalých bariér**, jejich umístění a způsobu provedení, které budou provedeny **před uvedením stavby do provozu** stavby a před jejím dokončením.*

*Žadatel o povolení výjimky **zajistí účast biologického dozoru** u každé kontroly prováděné krajským úřadem.*

Vzhledem k tomu, že v rozhodnutí chybí frekvence kontrol SCHKO, jejich časová identifikace a jejich účel, nemohou se Děti Země více k takovému chybějícímu způsobu kontrol podrobněji vyjadřovat. Nicméně výše uvádějí obecné zásady, jak by takový plán kontrol měl vypadat, přičemž další zásady uvádí výše cit. rozsudek a příklady takových kontrol výše uváděné rozhodnutí KÚ v Hradci králové pro dálnici D1109.

Děti Země žádají, aby v případě pravomocně vydaného rozhodnutí o povolení výjimky byly podmínky doplněny o časový (rámcově, nikoliv na konkrétní dny) a věcný (např. po provedení škodlivého zásahu či po realizaci zmírňujícího či kompenzačního opatření) plán kontrol ve vztahu k uloženým podmínkám tak, že tento stručný plán a podmínka č. 4 změněna dle výše uvedeného námětu, který lze změnit/upravit tak, aby bylo zachováno jeho jádro a nový text byl správný, zákonný, realizovatelný a uskutečnitelný.

5. Poznámky k obsahu rozhodnutí ze dne 27. 12. 2024

Děti Země na str. 3-4 tohoto doplněného odvolání uvádějí, že hlavním znakem rozhodnutí SCHKO ze dne **27. 12. 2024** je, že sice **podrobně provádí analýzu pokladů** (které ale z hlediska účelu ust. § 56 ZOPK nelze považovat za dostatečné a relevantní) s tím, že žádost a podklady sice obsahují **zásadní rozpory a pochybnosti o relevantnosti**, nicméně v závěru SCHKO uvádí, že **jde o nepodstatné vady řízení**, takže jsou přijatelné.

Děti Země na jednu stranu podrobnou analýzu SCHKO vítají i její výsledky, nicméně **je nelogické, aby v souladu s ust. § 2 odst. 4, s ust. § 3 a s ust. § 68 odst. 3 správního řádu ve vztahu k účelu ust. § 56 ZOPK na kumulativní splnění bez pochybností a v zájmu ochrany zákonného veřejného zájmu se pak překvapivě konstatovalo, že tyto rozpory, vady, nedostatky, „informační mlha" či odhady (spekulace?) ŘSD nejsou významné**.

Přitom naopak na konci jakéhokoliv správního řízení musí platit (stejně jako např. v trestním řízení), že se rozhodování provádí bez pochybností a ve veřejném zájmu, zvláště pokud se rozhoduje o povolení zakázaného škodlivého zásahu do tak **obrovského množství zvláště chráněných druhů/rodů organismů** (57).

Pokud SCHKO správně **zjistila rozpory, vady a spekulace (odhady) v předložených podkladech**, takže jasně nedokládají veřejný zájem a jen stěží lze určit jeho intenzitu (pozn.: veřejným zájmem není pouhý soulad záměru s ÚPD, neboť tento soulad je JEN nutnou, nikoliv dostačující, podmínkou k tomu, aby žádost nebyla rovnou zamítnuta, což se týká samozřejmě i záměrů, které jsou vedené jako VPS, neboť mají různá technická řešení v rámci chráněného území ÚP, takže některá nemusejí být v souladu s ÚPN, což se např. stalo Správě železnic, s. p., která předložila výstavbu nelahozeveských tunelů, tj. VPS na evropské síti TEN-T, v takovém řešení, které bylo v rozporu s ÚP, takže KÚ v Praze i MŽP žádost o výjimku zamítly) pro porovnání se zákonným veřejným zájmem ochrany jedinců 57 zvláště chráněných druhů/rodů organismů (56 Ž a 1 R), tak **měla žádost ŘSD zamítnout.**

SCHKO ve svém rozhodnutí veřejný zájem záměru (přeložka silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava na území CHKO délky 5,95 km) a jeho převažující či naléhavou intenzitu nad zákonným veřejným zájmem ochrany biotopů a jedinců 57 zvláště chráněných druhů a rodů organismů (56 Ž a 1 R) spatřuje v těchto kritériích, které mají dokládat ochranu **veřejného zdraví** (podlimitní snížení intenzit hluku a znečištění ovzduší z automobilové dopravy) a **veřejné bezpečnosti** (nejasné snížení počtu a závažnosti nehod během silničního provozu s vlivem na osoby a majetek):
a) intenzita dopravy a dopravní zátěž (str. 15-20 rozhodnutí)
b) zvýšení bezpečnosti a nehodovost (str. 20-22 rozhodnutí)
c) dopravní situace a zátěž emisemi ve městě Česká Lípa vs. nově dotčené obce" (str. 22-25 rozhodnutí)
d) potřebnost přeložky I/9 v novém trasování (str. 25-26 rozhodnutí)

Jak již Děti Země uvádějí výše, tak sice oceňují podrobný analytický popis naplnění těchto kritérií, které se ovšem jeví jen obecné, v rozporech, nejasnostech či ve spekulacích, takže **této analýze neodpovídají závěry**, že tyto vady jsou přijatelné, tzn. jako kdyby analýzu a závěry psaly různé osoby s rozdílným cílem.

SCHKO následně

- na str. 26-32 rozhodnutí hodnotí předložená **vyjádření účastníků řízení**, včetně kritických či odmítavých, a
- na str. 38-40 rozhodnutí uvádí, že **nebylo doloženo reálné a uskutečnitelné jiné uspokojivé řešení dosud nenaplňovaných veřejných zájmů** (ochrana veřejného zdraví před nadlimitními intenzitami hluku a nadlimitním znečištěním ovzduší automobilovou dopravou a veřejného zdraví před „vysokými" počty nehod a jejich „značnou závažností" na zdraví osob a na hmotný majetek)

Jak již Děti Země uvádějí výše, tak sice lze ocenit vypořádání námitek kritiků záměru, avšak **nejasnosti, rozpory a spekulace zůstaly**, včetně toho, že **chybějí konkrétní důkazy o neexistenci jiných uspokojivých řešení** (pokud neproběhl úplný proces EIA), tzn. že **silnici I/9 nelze rekonstruovat** (Nulová varianta) či ji **nelze modernizovat** (Nulová varianta plus), a to i **s variantou (západního) obchvatu České Lípy.** Tím by bylo doloženo, že skutečně nedochází k naplnění údajných nedostatečně naplňovaných veřejných zájmů (např. vysoká nehodovost či její vysoké následky nebyly porovnány se stavem na jiných úsecích silnice I/9 či na jiných silnicích I. třídy v kraji).

Navíc nelze porovnávat 15 různých silničních záměrů ve 2 krajích, včetně tohoto záměru, tak, aby údajné přínosy těchto 15 silnic nebyly porovnány s jejich zápory, tzn. jejich škodlivý vliv na jedince a biotopy zvláště chráněných druhů/rodů organismů. Jejich zápory jsou totiž nelogicky uváděny jen pro část silnice I/9 délky 5,96 km, která prochází CHKO, nikoliv pro všech 15 silničních záměrů (u nichž chybějí biologická hodnocení).

Děti Země tedy navazují na výše uváděné, tzn. že **ve spise chybějí relevantní a nezpochybnitelné doklady** o tom, že přeložkou silnice I/9 skutečně dojde k naplnění nějakých **veřejných zájmů** (veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti) převažující a naléhavé (časové a věcné) intenzity a že skutečně **neexistuje jiné uspokojivé řešení**, než je realizace tohoto stavebního záměru s vysoce škodlivým vlivem na jedince a biotopy 57 zvláště chráněných druhů/rodů organismů, takže níže předkládají hlavně **zásadní poznámky**.

a) intenzita dopravy a dopravní zátěž (str. 15-20 rozhodnutí)

SCHKO přesně analyzuje rozpory v uváděných odhadech očekávaných dopravních intenzit dle různých autorů pro různé časové období a za různých podmínek, které dokládají bezradnost ŘSD, neboť nedokáže určit údaje pro předmětný záměr, přičemž dle názoru Dětí Země jsou tyto prognózy nejen velmi hrubým odhadem, ale současně jsou silně nadhodnocované (a navíc za krátkou dobu).

Děti Země proto mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 17), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Takto zásadní neobjasněné rozdíly mezi jednotlivými scénáři se proto Agentuře jeví jako **problematické ve vztahu k doložení odhadu dopravní zátěže na nově zbudované přeložce a věrohodně nedokládají prohlášení autora odborného posudku ČVUT o jednoznačné potřebě nové silniční sítě** a uspokojení dopravní poptávky na základě dopravní nabídky v řešeném regionu. Efekt přínosu a s ním spojených benefitů proklamovaného synergického efektu **silnice I/9 s komunikací I/13 je tedy z pohledu správního orgánu sporný a není věrohodně doložen**.“*

Navíc dopravní model si musí VYPOMOCI dalšími 15 záměry v okolí, aby pro záměr byl vůbec doložen nějaký veřejný zájem, takže je zřejmé, že žádný veřejný zájem reálně ke své realizaci jako přeložka silnice I/9 nevykazuje, neboť tento požadavek může zastoupit i stávající silnice I/9 např. Nulové variantě plus (modernizace na 2-3pruh s výstavou PHS či s vykoupením několika domu, s oplocením a s jiným řešením příp. rizikových křižovatek).

Děti Země připomínají, že z tabulky 1 ani z textu na str. 19 odborného posouzení ČVUT ze dne **14. 3. 2024 se nijak neuvádí, v čem konkrétně je stávající silnice I/9 dopravně nebezpečná** a proč příp. tento stav (nebyl doložen) nelze řešit i bez výstavby přeložky a **co konkrétně představuje „neplynulost“** automobilové dopravy a proč příp. tento stav (nebyl doložen) nelze do blízké budoucnosti řešit i bez výstavby přeložky.

Pokud ČVUT tvrdí, že veřejným zájmem jsou jen tato dvě hlediska, pak svou **pozornost měla na jejich dokazování konkrétními údaji zaměřit** (čísly, mapovým podkladem, slovně), nikoliv se zabývat obecnými názory, které lze použít kdekoliv po celé ČR. Oba subjekty se také měly konkrétně **zaměřit na argumenty účastníků řízení**, včetně Dětí Země. Pokud tak neučinily, tak ŘSD jen stěží může očekávat vyhovění své žádosti.

Pokud ČVUT tvrdí, že veřejným zájmem je **zvýšit bezpečnost silničního provozu nyní a do budoucna na silnici I/9**, tak je nutné doložit, zda stávající situace je skutečně vysoce riziková (nebylo dosud prokázáno, resp. bylo prokázáno, že riziková není), zda byla učiněna nějaká opatření na řešení této situace na stávající I/9 (nebyla dosud doložena žádná opatření, např. výstavbou plotu proti střetům se zvěří apod. – viz výše) a zda je skutečně nutné stavět novou silnici I/9 jinde, tzn. nelze realizovat organizační či stavební opatření na stávající silnici (nebylo dosud doloženo, jen obecnými tvrzením na několik řádků bez důkazů, přičemž **neproběhl úplný proces EIA** s jinými řešeními, včetně novostaveb).

Pokud ČVUT tvrdí, že veřejným zájmem je **zvýšit plynulost silničního provozu nyní a do budoucna na silnici I/9**, tak opět je nutné doložit, zda stávající situace je skutečně riziková (nebylo dosud prokázáno, resp. není zřejmé, kde

a na jak dlouho se tvoří zácpy a proč, takže riziková není), zda byla učiněna různá opatření na řešení této situace na stávající I/9 (nebyla dosud doložena žádná opatření) a zda je skutečně nutné stavět novou silnici I/9 jinde, tzn. nelze realizovat organizační či stavební opatření na stávající silnici (nebylo dosud doloženo a navíc **neproběhl úplný proces EIA** s jinými řešeními, včetně novostaveb).

ČVUT jen tvrdí, že v minulosti bylo rozhodnuto postavit přeložku I/9, takže se postavit musí. Přitom odmítá akceptovat či zlehčuje, že tento stavební záměr neprošel úplným procesem EIA (např. i s posouzením kumulativních vlivů přeložky I/13 do Manušic) a že představuje škodlivý zásah do 57 zvláště chráněných druhů a rodů organismů.

ČVUT tedy podstatné argumenty Dětí Země a dalších účastníků řízení:
- **odmítá,** neboť proces EIA je údajně zbytečný, protože zdržuje a nic nového nepřinese, nebo je
- **zlehčuje**, neboť získání výjimky představuje jen byrokratickou a snadno překonatelnou překážku, či jen
- **obecně tvrdí**, že nelze silnici I/9 rekonstruovat či modernizovat, ačkoliv v ČR se tyto činnosti provádějí (např. rozšíření dálnice D1 Praha – Brno délky asi 200 km o 0,75 m na každou stranu proběhlo za omezeného provozu)

Přitom už dávno mohl být podél silnice I/9 postaven plot proti zvěři, už dávno mohly být instalovány různé prvky na udržení pozornosti řidičů automobilů, už dávno mohly být postaveny různá PHO a položen tichý asfalt apod. Nic takového se neuskutečnilo, což je jasný důkaz, že tvrzený veřejný zájem na nutnosti zvýšit plynulost a bezpečnosti výstavbou nové přeložky neexistuje, natož aby byl naléhavý a převažující.

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 19), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Jako problematickou tedy vnímá Agentura v této souvislosti otázku **definování výhledových variant** z hlediska zahrnutí plánovaných staveb, které jsou například ve fázi projektových příprav a teoreticky nemusí být vůbec realizovány (na tomto místě lze zmínit záměr stavby **přeložky I/15 Zahrádky, obchvat, u něhož bylo vydáno nesouhlasné závazné stanovisko EIA** ve všech navržených variantách, č. j. KULK 17054/2024 OŽPZ 978/2021 ze dne 27. 2. 2024). V řešeném případě jsou například u jediné aktivní varianty pro výhledový stav v roce 2050 započteny **obě stavby přeložek silnic I/9 i I/13, tj. chybí situace bez I/13 – Manušická spojka**, což by měl být podle Agentury rovněž jeden z potřebných výhledových stavů modelující situaci dopravní zátěže na samotné přeložce I/9 v dlouhodobějším časovém horizontu.“*

Děti Země v této souvislosti upozorňují, že ze zamítavého rozhodnutí KÚ ve Zlíně ze dne **3. 2. 2025, č. j. KUZL 12313/2025** k povolení kácení mimolesních dřevin pro záměr **„I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba – Přeložení hřiště“** jako VPS vyplývá tato časová osa, která dokládá nízkou časovou a věcnou naléhavost tohoto záměru, takže podle nich i předložený záměr přeložky I/9 nedisponuje žádnými fakty o svém veřejném zájmu, který by byl věcně a časově naléhavý, takže lze očekávat, že příp. realizace tohoto záměru proběhne za 10-12 let, tj. kolem roku 2035:
- 09.06.2011 = územní rozhodnutí MěÚ Vsetín
- 31.10.2016 = stavební povolení MěÚ Vsetín
- 17.10.2024 = povolení o kácení mimolesních dřevin ObÚ Jablůnka
- 03.02.2025 = potvrzení povolení mimolesních dřevin ObÚ Jablůnka (tj. 14 let od vydání územního rozhodnutí!!!)

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 20), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Při použití tohoto způsobu hodnocení vyvstává otázka, **jak v takovém případě rozlišit, která stavba má na dané změně podíl, neboť to je nutné pro konkretizaci veřejného zájmu na projednávaném záměru.** Přístup použitý pro vyčíslení celospolečenských ztrát je kromě ovlivnění vstupními daty, jak bylo ilustrováno výše, **natolik obecný, že jej lze vztáhnout na jakoukoliv stavbu v řešeném území** – například při existenci více variant trasování jedné stavby spojující dvě místa a srovnatelné svými parametry (délka, uspořádání apod.) by ekonomické úspory v oblasti plynulosti a bezpečnosti provozu vycházely prakticky totožné. Naopak dopady různých variant na životní a přírodní prostředí by mohly být diametrálně odlišné.“*

b) zvýšení bezpečnosti a nehodovost (str. 20-22 rozhodnutí)

Děti Země ze svého vyjádření č. 2 ze dne **12. 1. 2024** mj. připomínají následující údaje (více viz vyjádření).

ŘSD na základě usnesení SCHKO ze dne **3. 8. 2023** o přerušení řízení vložilo do spisu písemnost s názvem **„Akce „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava" – stanovisko Policie ČR"** ze dne **18. 5. 2023, č. j. KRPL-17496-2/ČJ-2023-1800DP-11,** z níž vyplývá toto:

- stávající silnice I/9 probíhá přes Českou Lípu a Nový Bor a dotýká se několika obytných budov
- na stávající silnici I/9 dosahovaly v roce 2020 dopravní intenzity **16 tisíc voz./den**, z toho 12 % tvoří NA
- na stávající silnici I/9 došlo v období od 1/2017 do 5/2023 (6 let a 4 měsíce) celkem k **502 nehodám**, při nichž byla **1 osoba usmrcená (?), 4 osoby byly těžce zraněné a 96 osob bylo lehce zraněno**
- důvody nehod jsou: 42 % = srážka auta se zvěří, 10 % = řidiči se nevěnovali řízení, 5 % = řidiči jeli příliš rychle
- stávající silnice I/9 není z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu přijatelná
- uvažovaná nová silnice I/9 do roku 20240 zajistí vyšší plynulost a vyšší bezpečnost automobilového provozu, neboť křížení bude mimoúrovňové, předjíždění aut bude bezpečnější, podél silnice bude plot

Děti Země zjišťují, že toto stanovisko **nelze považovat za dostačující odborný (analytický) podklad**, který by dokládal konkrétní vysoký stav nehodovosti a navíc je **vnitřně rozporné**. Navíc stanovisko se neodchyluje od stavu nehodovosti v letech 2016-2021, jak na něho upozornily ve svém vyjádření ze dne **31. 5. 2021** v předchozím řízení.

Na stávající silnice I/9 se dle dopravního sčítání v roce 2016 dopravní intenzity pohybují kolem 10-15 tisíc voz/den (viz internetová stránka **http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx).**

Z mapy nehodovosti v letech 3/2016-3/2021 (viz zde **https://nehody.cdv.cz/statistics.php**) vyplývá, že oproti jiným silnicím v okolí, včetně silnic I. třídy, není stav nehodovosti nijak významně horší, neboť během této doby:

- **nedošlo k žádnému úmrtí**
- **nedošlo k žádnému těžkému zranění**

Stávající nehodovost (úmrtí a těžká zranění) je průměrná vůči jiným silnicím I. třídy, takže ani z tohoto důvodu nevidí nějaké veřejný a naléhavě převažující důvod pro výstavbu nové silnice. Přitom naopak **vysoká nehodovost je v České Lípě a v Novém Boru**, což je zřejmě způsobeno hlavně vnitroměstskou dopravou.

Jinak řečeno, ze stanoviska Policie ČR ze dne 18. 5. 2023 nelze příkladmo nikde vyčíst tyto údaje:

- na základě jakých kritérií je nehodovost na silnici I/9 nepřijatelná, resp. za jakých okolností by přijatelná byla
- na základě jakých kritérií je plynulost automobilové dopravy na silnici I/9 nepřijatelná, resp. za jakých okolností by přijatelná byla, přičemž ve stanovisku se toto kritérium dokonce nehodnotí, takže není zřejmé, na jakých místech a jak často dochází na stávající silnici I/9 k zácpám)
- jaký je stav nehodovosti na jiných silnicích I. třídy na Liberecku a v porovnání s dotyčným úsekem silnice I/9
- jaký je stav plynulosti na jiných silnicích I. třídy na Liberecku a v porovnání s dotyčným úsekem silnice I/9, přičemž tohoto hledisko není ve stanovisku vůbec hodnoceno

Stanovisko mezi hlavní příčiny nehodovosti ze **42 % uvádí srážky s lesní zvěří**, takže jako hlavní řešení tohoto problému doporučuje **postavit novou silnici délky 10,2 km s plotem podél ní**. Ze stanoviska ovšem opět nelze nikde vyčíst, **proč nelze rychle a levně postavit plot podél stávající silnice I/9**, kdežto podél nové silnice ano a navíc by se na plot čekalo několik let. Stanovisko v tomto svém tvrzení vnitřně rozporné a nedůvěryhodné.

Stanovisko mezi příčiny nehodovosti z **10 % uvádí, že se řidiči plně nevěnovali řízení auta.** Ze stanoviska ovšem opět nelze nikde vyčíst, **proč tuto skutečnost (nízké intenzity) nelze rychle a levně řešit opatřeními na stávající silnici I/9**, kdežto na nové silnice by se řidiči údajně věnovali řízení více. Stanovisko v tomto svém tvrzení vnitřně rozporné a nedůvěryhodné

Policie ČR ve svém stanovisku ze dne **18. 5. 2023** uvádí, že na stávající silnici I/9 došlo od 1/2017 do 5/2023 (**6 let a 4 měsíce**) celkem k **502 nehodám** s těmito následky:

- 1 osoba usmrcená = 0,16 osob/rok
- 4 osoby těžce zraněné= 0,63 osob/rok
- 96 osob lehce zraněných = 15,24 osob/rok

Z map o nehodovosti Policie ČR na silnici I/9 od Č. Lípy do N. Boru od 12/2013 do 12/2023 (**10 let**) vyplývá toto:

- 0 osob usmrcených = 0 osob/rok (police za 6,3 roky uvádí 0,16?!)
- 5 osob těžce zraněných = 0,5 osob/rok (policie za 6,3 roky uvádí 0,63)
- 142 lehce zraněných osob (viz web) = 14,20 osob/rok (policie za 6,3 roky uvádí 15,24)
- stav nehodovosti není nijak významně odlišný od ostatních silnic I. třídy (soustřeďuje se hlavně na křižovatky)

Nelze tedy tvrdit, že silnice I/9 od České Lípy do Nového Boru **trpí vysokou nehodovostí s vážnými následky** (snad kromě jednoho místa u Nového Boru, což je spíše bodová závada. A ve vztahu k okolním silnicím I. třídy **nejde ani o významné vybočení z průměru**, resp. z hlediska počtu a závažnosti nehod jsou na tom jiné silnice hůře.

Stanovisko Policie ČR **nelze považovat za přesvědčivý doklad** o nedostatečnosti stávajícího veřejného zájmu ochrany veřejného zdraví a ani veřejně bezpečnosti k plynulosti a bezpečnosti automobilového provozu, tzn. že

- na stávající silnici I/9 je skutečně vysoký stav a vysoká závažnost dopravních nehod (chybějí kritéria hodnocení),
- na stávající silnici I/9 je tato údajně vysoká nehodovost skutečně (relativně i absolutně) výrazně horší, než na jiných silnicích I. třídy na Liberecku (chybí srovnání),
- na stávající silnici I/9 je skutečně plynulost automobilového provozu nízká, resp. stanovisko žádné údaje vůbec neuvádí, tzn. kde a jak často lze pozorovat zácpy a
- na stávající silnici I/9 je tato údajně nízká plynulost automobilového provozu výrazně horší, než na jiných silnicích I. třídy na Liberecku.

ŘSD doplněním spisu nezodpovědělo tyto základní otázky, které by dokládaly nějaký veřejný zájem:

- Proč jediným řešením údajně vysoké nehodovosti a údajně nízké plynulosti automobilového provozu na stávající silnici I/9, na níž ze 42 % dochází ke srážkám s lesní zvěří, má být výstavba plotu podél nové silnice, nikoliv výstavba plotu podél stávající silnice I/9?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření proti údajně vysoké nehodovosti a údajně nízké plynulosti automobilového provozu, pokud na ní např. chybí mimoúrovňové křížení, takže MÚK a ani jiné řešení nelze postavit (např. rozšíření stávajících úrovňových křižovatek)?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření, aby se řidiči více věnovali řízení automobilu a nezpůsobovali z 10 % nehody?
- Proč na stávající silnici I/9 nelze realizovat nějaká technická či dopravní opatření, aby se řidiči více věnovali řízení automobilu a nezpůsobovali z 10 % nehody?
- Z jakých konkrétních dokladů vyplývá, že po výstavbě nové silnice I/9 se budou řidiči na stávající silnici I/9 a na této novostavbě věnovat svému řízení více, než nyní, kdy na stávající silnici způsobují 10 % nehod?

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 21-22), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:

*„Ze zveřejněných dat o dopravních nehodách vyplývá, že na tomto úseku jsou **mezi příčinami velmi časté srážky se zvěří a chyby řidiče** (nedostatečný odstup, nezvládnuté řízení, nepřiměřená rychlost ad.). Podle zjištěných informací tak **nelze učinit jednoznačný závěr, zda nehodovost na řešeném úseku silnice I. třídy je skutečně na úrovni, která v kontextu prognózované zvýšené intenzity dopravy představuje do budoucna natolik závažný problém, jenž nelze uspokojivě řešit alternativně,** tj. dalšími stavebně technickými úpravami, organizací dopravy nebo ochranou před pronikáním zvěře na komunikaci...*

*Komunikace prochází v bezprostřední **blízkosti hromadné bytové zástavby, krajní panelové domy sídliště Špičák jsou od komunikace vzdáleny pouze 70 m.** Koncentrace obyvatel s sebou nese zvýšený pohyb lidí, včetně zranitelných účastníků provozu. K samotnému městu je třeba připočíst dotčení dalších obcí na trase, kde se pohybují chodci i díky zastávkám městské hromadné dopravy. **Přestože se v České Lípě dá očekávat obdobná situace** díky poměrně vysokým intenzitám dopravy i po realizaci přeložky, má nepochybně průtah městem na plynulost dopravy vliv a může zapříčinit některé dopravní **nehody převážně s lehčími zraněními a nižší hmotnou škodou**."*

Děti Země upozorňují, že i když nějaké úseky silnic v obytném území představuje značná dopravní rizika, tak řidiči mnohdy správně přizpůsobují svou jízdu (rychlost a styl) reálným podmínkám na silnici (s různou šířkovým stavem, s řadou nepřehledností apod.), tzn. **jezdí opatrně a tedy není žádným veřejným zájmem v nejbližších letech stavět novou přeložku a zbytečně škodlivě zasahovat do biotopů 57 zvláště chráněných druhů a rodů organismů.**

Děti Země jako důkaz jejich tvrzení, že i když může být nějaký prostor **značně dopravně rizikový**, tak to ještě neznamená, že **dochází k významnému nežádoucímu reálnému dopadu na lidi či hmotný majetek** si dovolují upozornit na známý brněnský analogický případ, který se týká „dopravní chaotické situaci" v přednádražním prostoru.

Děti Země odkazují na podklad s názvem „Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím" (VUT Brno, 6/2016, 24 stran a přílohy), z něhož uvádějí následující části (ke stažení zde: **https://www.brno.cz/documents/20121/679371/StudiePrednadrazniProstor_VUT_2016.pdf**):

*„Řešenou lokalitou je předprostor hlavního nádraží v Brně, tzn. ulice Nádražní a přilehlá ulice Benešova. Řešeny jsou i funkční návaznosti na okolní ulice, zejména na část ulice Uhelné, která se při pohledu z centra města nachází za nádražím... Lokalitu lze považovat za **hlavní uzel veřejné dopravy na území města**, a to jednak z důvodu přítomnosti hlavního nádraží... topografie tramvajové sítě... přestupní vazby třech nejzatíženějších linek (1, 8 a 12) se odehrávají právě na Nádražní ulici (kromě zastávky Hlavní nádraží i blízká zastávka Nové Sady)... Atraktivita řešeného dopravního uzlu si vybírá svoji daň **v jeho značné přetíženosti a následně v jeho nepřívětivosti**.*

Při pozorování působí chování účastníků provozu velmi nebezpečně (rychlá jízda tramvaje, nerozhlížení se chodců, vynucování si průjezdu dlouho čekajícími řidiči motorových vozidel). Objektivně, při pohledu do map nehodovosti, však tento přechod není nehodovější než zbytek řešené lokality...

Po dohodě s objednavatelem byly provedeny dva krátkodobé dopravní průzkumy. První byl... zaměřen na podíl tranzitujících vozidel. Zaznamenány byly všechny průjezdy ulicí Nádražní a dále vozidla spadající do níže uvedených složek dopravní obsluhy. Rozdíl mezi nimi je tranzit.

*Dopravní průzkum prokázal předpoklad, že **dominuje tranzitní doprava** (pozn.: 76 %). Jednosměrná hodinová intenzita činí necelých 400 vozidel, což je 8,8 % denní intenzity dle podkladů Brněnských komunikací – 8,8 % odpovídá podílu špičkové hodiny na celodenní intenzitě dle měření BKOM.*

*Druhý průzkum byl... zaměřen na **podíl vozidel jedoucích po Nádražní ulici od Nových Sadů na ulici Benešovu a pod viadukt ve směru k ulici Křenové**. 65 % vozidel v době průzkumu pokračovalo ve směru ulice Benešovy, 35 % pokračovalo ve směru k viaduktu... Snahou města je **omezit, nebo zcela vyloučit automobilovou dopravu z prostoru přednádražního prostoru**. Identifikováno bylo několik variant...."*

Z jednoho odstavce výše vyplývá, že popisované území před nádražím v Brně je sice **bezpečnostně rizikové, nicméně současně vykazuje nízkou až zanedbatelnou míru nehodovosti z hlediska počtu nehod i jejich závažnosti.**

Děti Země tedy opakují, že zjištěná **rizikovost na nějaké dopravní komunikaci bez dalších důležitých hledisek současně automaticky nedokládá, že je nutné ji snižovat investiční výstavbu s vysokými veřejnými prostředky** (v tomto případě výstavbou nové přeložky I/9 za cca 2 mld. Kč), neboť reálné následky této rizikovosti jsou velmi nízké, takže je i nízký stupeň veřejného zájmu provést takovou investiční stavbu.

c) doprava a zátěž emisemi v České Lípě vs. nově dotčené obce (str. 22-25 rozhodnutí)

Děti Země z rozhodnutí SCHKO upozorňují na tuto jeho část (str. 22), kdy se jako účinnější řešení jeví výstavba obchvatu České Lípy:
*„Vysoké intenzity dopravy na průtahu městem Česká Lípa dosahující aktuálně i přes 21 tisíc vozidel/24 hod jsou bezesporu argumentem, který je nutno uznat při zvažování **potřeby obchvatu města**, jak bylo rovněž připuštěno již v předchozím správním řízení (sp. zn. SR/1829/UL/2017). **Nežádoucí je zejména tranzit a průjezd nákladních***

***automobilů**, který zhoršuje životní prostředí i dopravní a situaci ve městě a který pro město a obce v okolí silnice I/9 představuje zbytnou dopravní zátěž."*

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 22), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Podrobnější analýzy dopravních vazeb v samotném městě **nebyly provedeny a není zřejmé, jakým způsobem je akcelerována dopravní zátěž a měněny dopravní vazby** například v souvislosti se vznikem a rozvojem výrobních areálů v okrajových částech města (např. JZ průmyslová zóna)...*

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 24), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Nelze se vyhnout situaci, kdy díky **přivedení zdroje hluku do jinak poměrně klidných lokalit s nízkou výchozí hodnotou akustického tlaku pod 30 dB** (k roku 2019) se akustická situace místně **zhorší o 10 dB, výjimečně o 20 dB**. Pro interpretaci akustické situace je pak **obtížně uchopitelná kombinace přeložek I/9 a I/13 a zdroje hluku** z komunikací nižších tříd, na nichž dojde ke změnám v dopravních intenzitách...*
*Z důvodu zmírnění dopadů hluku na místní obyvatele v exponovanějších lokalitách **jsou na přeložce I/9 standardně navrženy protihlukové stěny (PHS) a vymezení dalších 8 je pro stavbu ponecháno v podobě územních rezerv**. Případný problém s hlukem v nové trase se tedy bude řešit i po zprovoznění na základě skutečné situace. Odborný posudek ČVUT uvádí hlukovou zátěž v **aktivní variantě (2050) na přeložce 74 dB a na stávající silnici 72 dB,** ale (jak bylo upozorněno výše v textu) se počet vozidel po zprovoznění přeložky I/13 Děčín – Manušice s ostatními prognózami rozchází – je až o 6 tisíc vozidel/24 hod nižší. Z toho lze usuzovat, že v odborné studii ČVUT je míra hlukové zátěže pro tento modelový stav podhodnocena."*

Děti Země ovšem za podstatné opakují, z jakých důvodů nedošlo či dojít nemůže k zajištění snížení intenzit hluku pod zákonný limit na stávající 2pruhové silnici I/9, pokud na 3pruhové přeložce se plánuje výstavba **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. **Stejná PROTIHLUKOVÁ opatření lze jistě zajistit i na stávající silnici I/9 ve Variantě nulová plus.**

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 24), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé, neboť se nehodnotí známý jev, jakým je **tzv. dopravní indukce** (více viz vyjádření č. 1 ze dne **11. 7. 2023**):
*„V obecné rovině je možné souhlasit se závěry autora posudku ČVUT, že z hlediska ovlivnění lidského zdraví je **aktivní varianta vhodnější. Tento závěr lze ovšem univerzálně učinit na jakoukoliv novou dopravní stavbu**, která odvede dopravu z hustě osídlených oblastí. Bez výhrad lze toto tvrzení použít pro město Česká Lípa."*

Děti Země dále mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 24-25), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„Hodnocení vychází z dříve provedené **rozptylové studie** (ECOENVI-CONSULT, 06/2019) a akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r. o., 07/2019). **Zásadní nedostatek spatřuje Agentura ve vstupních podmínkách,** protože akustická situace hodnotící hluk generovaný silniční dopravou **nezahrnovala dopravní zátěž ze zdroje přeložky I/13 Děčín – Manušice**. Výsledné posouzení a jeho závěry jsou **tedy zatíženy chybou a jsou pro rok 2050 v aktivní variantě** celkově podhodnoceny."*

Děti Země kromě odkazu na podceňování jevu **tzv. dopravní indukce** (viz vyjádření č. 1) ve vztahu ke **znečištění ovzduší** ve městech připomínají, že existují různá jiná řešení i bez stavebního záměru (snížení rychlosti aut, jiný povrch vozovky, „zelené vlny" na semaforech, výsadba více dřevin ve městě apod.), stejně tak i z hlediska snížení **nadlimitních intenzit hluku** (opět snížení rychlosti aut a změna povrchu vozovky tzv. tichým asfaltem, výstavba protihlukových opatření či změny na domech v blízkosti ulic/silnic apod.).

Hodnocení v**livu stavu intenzit hluku na veřejné zdraví záměrem** na **str. 31** uvádí toto: *„Měření hluku proběhlo 30. 11. – 1. 12. 2016 a 14. 3. – 15. 3. 2017 **v okolí silnice I/9 a plánované přeložky I/9**, v obcích Pihel, Česká Lípa, Okrouhlá a Skalice u České Lípy. Celkem bylo provedeno měření hluku v chráněném venkovním prostoru stavby na 5 místech měření, tři 24hodinová měření a dvě 1hodinové sondy. Zároveň*

Podle Dětí Země chybějí **údaje týkající se stávající silnice I/9**, tzn. na jakých místech výstavba PHS již proběhla a na jakých místech a kdy se plánuje výstavba dalších PHS, pokud je již naplánována výstavba **4 PHS** na ochranu obce Okrouhlá a Skalice u České Lípy na nové silnici I/9 a na **8 místech** nové silnice I/9 se má zajistit územní ochranu pro stavbu dalších PHS.

Hodnocení na **str. 34** uvádí toto: *„Kontrolní výpočtové body V1–V15 jsou umístěny v chráněném venkovním prostoru staveb situovaných **nejblíže k plánované přeložce I/9** a jsou posuzovány vůči platnému hygienickému limitu v roce 2019 pro hluk z provozu silniční dopravy na dálnicích, pozemních komunikacích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc). Kontrolní výpočtové body V16–V22 jsou umístěny v chráněném venkovním prostoru staveb situovaných **v okolí stávajícího vedení silnice I/9** a jsou posuzovány vůči hygienickému limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc).“*

Hodnocení na **str. 37-38** uvádí toto:
*„**Celková hluková zátěž ze silniční dopravy** se ve výhledovém stavu **v roce 2030 bez přeložky I/9** ve výpočtových bodech pohybuje v rozmezí <30,0-72,5 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době a <30,0-65,3 dB v noční době, v přepočtu na Lden v rozmezí <30,0-72,2 dB (ve výpočtu je použitý přepočet přes Ldn na Lden podle doporučení SZÚ).*

*Ve výhledovém stavu **v roce 2030 s přeložkou I/9 a PHO se hluková expozice** ve výpočtových bodech pohybuje v rozmezí 44,6-70,4 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době a 38,0-62,9 dB v noční době, v přepočtu na Lden v rozmezí 46,0-69,9 dB.*

*Ve výhledovém stavu **v roce 2050 bez přeložky I/9 se celková hluková zátěž** ve výpočtových bodech pohybuje v rozmezí <30,0-72,8 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době a <30,0-65,6 dB v noční době, v přepočtu na Lden v rozmezí <30,0-72,5 dB.*

*Ve výhledovém stavu **v roce 2050 s přeložkou I/9 a PHO se hluková expozice** ve výpočtových bodech pohybuje v rozmezí 45,8-70,6 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době a 39,3-63,2 dB v noční době, v přepočtu na Lden v rozmezí 45,8-70,2 dB.“*

Podle Dětí Země nelze tyto údaje mezi sebou metodologicky srovnávat, neboť intenzity hluku ve vybraných bodech na stávající silnici I/9 jsou porovnávány s intenzitami hluku ve vybraných bodech na nové silnici I/9 **i s použitím PHO**. Správně by se mezi sebou měly porovnávat intenzity hluku v obou případech srovnatelně, tzn. oba stavy bez PHO a oba stavy s existencí PHO. Je tedy nutné tuto pasáž doplnit o chybějící údaje a srovnání.

Hodnocení na **str. 40** uvádí toto: *„Ve výhledovém **roce 2030 po realizaci přeložky I/9 Nový Bor – Dolní Libchava** bude odhadované procento obyvatel **obtěžovaných hlukem a rušených hlukem ve spánku**, stejně jako riziko kardiovaskulárních onemocnění **významně snížené.“***

Hodnocení na **str. 42** uvádí toto: *„Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik lze **vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru** „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, nebude tato aktivita **představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru.“***

Podle Dětí Země sice posouzení vlivů nové silnice I/9 na veřejné zdraví uvádí důležité údaje, avšak ve vztahu k předmětu sporu o kumulativní splnění ust. § 56 ZOPK se jednostranně zabývá jen jejími vlivy na veřejné zdraví (znečištění ovzduší a intenzity hluku), **nikoliv nadlimitními vlivy stávající silnice I/9 a jakými opatřeními je možné dosáhnout podlimitních stavu i bez novostavby**, resp. proč tato opatření a jaká nelze na stávající silnici I/9 použít, pokud na nové silnici I/9 jsou již naplánovány 4 PHS a na dalších 8 místech jsou uvažovány další PHS.

Z hodnocení **intenzit hluku** nelze pro doložení veřejného zájmu a jeho intenzity najít odpovědi na tyto otázky:

- **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 je pod vlivem nadlimitních intenzit hluku** a kde konkrétně, a to bez výstavby nové silnice I/9 či bez modernizace stávající silnice I/9 i s PHO?

- **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 <u>bude pod vlivem nadlimitních intenzit hluku</u>** a kde konkrétně, a to po výstavbě nové silnice I/9 či bez modernizace stávající silnice I/9 i s PHO?
- **<u>Proč nelze na stávající silnici I/9 realizovat taková PHO</u>**, aby u všech obyvatel postižených nadlimitními intenzitami hluku došlo k podlimitnímu stavu, pokud tento postup se provede u nové silnice I/9 výstavbou 4 nových PHS a výstavba dalších PHS se plánuje na 8 místech?

Děti Země připomínají, že předmětem sporu v řízení není doložení, že výstavbou nové silnice délky cca 10,2 km za cca 2 mld. Kč se sníží intenzity hluku podél stávající silnice I/9, ale doložit, kolik osob postihuje nadlimitní intenzity hluku dopravou na stávající silnici I/9 a kde a zda neexistuje jiné uspokojivé řešení (rychlejší a levnější), a to i bez výstavby nové silnice I/9, které by zajistilo dodržování limitů intenzit hluku (výstavbou PHO jako na nové silnici I/9).

Předložená studie ovšem na tyto zásadní otázky **nedává patřičnou konkrétní a přesvědčivou odpověď**, neboť se hlavně zabývá nadlimitními intenzitami hluku nové silnici I/9 a jakými PHO a kde je nutné zajistit jejich dodržování, ačkoliv stejný (vědecký) metodologický postup by **měl být uplatněn i v případě stávající silnice I/9**, u níž by se mělo posoudit, kde je nutné realizovat potřebná PHO, resp. proč je lze či nelze realizovat.

Děti Země zjišťují, že hodnocení rizik na veřejné zdraví **nelze považovat za dostačující odborný (analytický) podklad**, který by zodpověděl zásadní otázky týkající se nenaplňování veřejného zájmu ochrany veřejného zdraví, neboť se spíše zabývá novou silnicí I/9 a jak její nadlimitní vlivy na veřejné zdraví snížit, nikoliv stávající silnicí I/9 a jak její nadlimitní vlivy snížit bez předloženého záměru, tzn. podstatně levněji a rychleji. Navíc je posouzení i **rozporné**, pokud metodologicky nepoužívá stejné postupy (např. vlivy stávající a nové silnice bez a s PHO).

Z posouzení vlivů **<u>znečištění ovzduší</u>** dopravou logicky vyplývá notorieta, že výstavbou nové silnice se množství automobilů rozředí na stávající silnici I/9 a na novou, takže na té stávající dojde k poklesu koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a na nové silnici I/9 dojde ke zvýšení koncentrace znečišťujících látek, což není nijak překvapující.

Z hodnocení stavu ovzduší nelze ve vztahu k doložení veřejného zájmu a jeho intenzity najít odpovědi na tyto otázky:
- **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 <u>je pod vlivem nadlimitních koncentrací</u> znečišťujících látek** a jakých bez výstavby nové silnice I/9 či bez modernizace stávající silnice I/9?
- **Kolik obyvatel podél stávající silnice I/9 <u>bude pod vlivem nadlimitních koncentrací</u> znečišťujících látek** a jakých po výstavbě nové silnice I/9 či bez modernizace stávající silnice I/9?
- **<u>Proč nelze podél stávající silnice I/9 realizovat taková technická či jiná opatření</u>**, aby u všech postižených obyvatel nadlimitním znečištěním ovzduší došlo k podlimitnímu stavu?

Děti Země připomínají, že předmětem sporu v řízení není doložení, že výstavbou nové silnice délky cca 10,2 km za cca 2 mld. Kč se sníží znečistění ovzduší podél stávající silnice I/9, ale doložit, kolik osob postihuje nadlimitní znečištění ovzduší automobilovou dopravou na stávající silnici I/9 a zda neexistuje jiné uspokojivé řešení (rychlejší a levnější), a to i bez výstavby nové silnice I/9, které by zajistilo dodržování limitů stavu ovzduší (např. výstavba ochranných stěn či tubusu, použití těsnějších oken, snížení rychlosti, výkup bytové nemovitosti apod.).

d) potřebnost přeložky I/9 v novém trasování (str. 25-26 rozhodnutí)

<u>Děti Země dále mj. souhlasí</u> s tímto zjištěním SCHKO (str. 25), které ale zůstalo překvapivě bez patřičného závěru, že přeložené podklady ŘSD nejsou přesvědčivé:
*„V argumentaci o potřebnosti přeložky se opakovaně **<u>naráží na kombinaci obchvatu města Česká Lípa a přeložky silnice I/9,</u>** což je způsobeno navrženým trasováním. Zatímco doložení potřebnosti vymístění průtahu I/9 centrem Česká Lípa je z hlediska dopravního odlehčení nezpochybnitelné, **<u>v případě přeložení trasy I/9 mezi městy Česká Lípa a Nový Bor panují pochybnosti o potřebnosti samotné přeložky</u>**, zejména při zvážení přesunu dopravní zátěže jinam. Předkládané řešení může navíc vyvolat efekt **<u>tzv. dopravní indukce</u>**, kdy zvýšení celkové kapacity vede k nárůstu celkového objemu dopravy (P. Kurfürst, 2002, T. Cach, 2015).“*

*V této souvislosti **pokládá Agentura za relevantní také otázku překročení normované kapacity** stávající silnice I/9 ve vztahu k očekávaným dopravním intenzitám z důvodu doložení tvrzení o potřebnosti přeložky, kde je kapacita jedním z limitů vůči budoucímu stavu. Záměr je v žádosti odůvodňován růstem dopravy v dotčeném území s tím, že „**současné intenzity dopravy** na stávající silnici I/9 z Nového Boru do České Lípy **jsou na hranici kapacity** pro tento typ silnice" a tvrzením, že výstavba přeložky podstatně odlehčí stávající silnici I/9 a přilehlým komunikacím. Autor odborného posudku ČVUT **odmítá možnost modernizace a zvýšení kapacity stávající silnice I/9 na základě nemožnosti provést dopravně-inženýrská opatření** na silnici I. třídy, aniž by byla předem odvedena tranzitní doprava a zajištěna alternativní přeprava místem bezpečné a kapacitní pozemní komunikace...*

*Některé ze zmíněných důvodů pro navazující úsek **nejsou podle názoru Agentury nepřekonatelné, například zajištění kyvadlové dopravy nebo úprava stávající silnice kategorijního typu S 11,5 na uspořádání 2+1,** které je v odůvodněných případech akceptovatelné (Radimský a Matuszková, 2019).*
*Žadatel možnost modernizace okomentoval obdobně jako autor posudku a se závěrem, že je fakticky nemožná. Co se týče kapacitního limitu, drží se intenzity z dopravních prognóz i v nulových scénářích s určitou rezervou pod normovanou kapacitou, konkrétně na úrovni 15 tisíc vozidel/24 hod. Ohledně kvality spojení mezi městy Česká Lípa a Nový Bor **je nutno upozornit na provedené stavební úpravy stávající silnice I/9** s cílem zlepšit bezpečnost a plynulost provozu a odstranit problematická místa (viz odůvodnění výše v textu)."*

Děti Země také mj. souhlasí s tímto zjištěním SCHKO (str. 40), nicméně podklady ŘSD (hlavně vyjádření ČVUT) ovšem vycházejí z chybné koncepce, kdy na jednu misku vah předkládá 16 stavebních záměrů v různém stupni přípravy a s různými údajnými přínosy na území 2 krajů, včetně **přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice**, a na straně druhé se řeší jen zápory předloženého záměru JEN přeložky silnice I/9 a JEN délky 5,77 km, nikoliv zápory zbývajících 15 navazujících silničních staveb, tj. i s jejich škodlivými vlivy na cenné biotopy a jedince, což je nesouměřitelné a nepřípustné:
*„Veřejný zájem spatřovaný žadatelem na zahrnutí dalších dopravních staveb, včetně záměru přeložky silnice I/13 Děčín – Manušice, **nebyl doložen a prokázán**."*

Lze připomenout, že KÚ v Ústí nad Labem vydal pro záměr **„Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice"** závazné stanovisko EIA dne **11. 10. 2023** (viz **https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ULK1123).** Z výsledků procesu EIA pro záměr **„Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice"** vyplývá, že ŘSD s firmou tzv. dopravní indukcí přivedou novou automobilovou dopravu do Manušic (viz mapa z procesu EIA výše), kterou pak chtějí poslat po nové přeložce silnice I/9 dále na sever a na jih, přičemž **ŘSD odmítá úplným procesem EIA posoudit různé varianty a jiná řešení i se svým vysoce škodlivým nápadem na výstavbu přeložky I/9**. Pak ale nemůže očekávat povolení výjimky k tomuto zásahu. ŘSD totiž nic nebrání, aby **proces EIA nechalo zahájit**.

Pokud tedy kombinace přeložek silnic I/13 (se závazným stanoviskem EIA z **10/2023**) a silnice I/9 (bez existence závazného stanoviska EIA) podle tvrzení firmy představuje údajně dopravně-komplexní záměr, který ale nebyl předmětem žádného procesu SEA a u I/9 ani procesu EIA, tak je logické, že za stávající situace nemohla být výjimka ke škodlivému zásahu záměrem přeložky silnice I/9 povolena. A to do té doby, dokud pro ni neproběhne úplný proces EIA i s posouzením různých variant/řešení, včetně Nulové a Nulové plus, a s kumulativními vlivy I/13.

V žádném procesu EIA nebylo nikdy prověřováno, že nelze realizovat takové řešení údajných silničních závad na stávající silnici I/9 Česká Lípa – Nový Bor (a budoucích) i bez přeložky I/9. Navíc nějaké významné závady na silnici I/9 nebyly stále konkrétně doloženy. Také nebylo dosud prokázáno, že by změna stávající silnice I/9 na 3pruh nemohla být technicky reálná, a to z hlediska budoucích dopravních intenzit (bývají neodůvodněně nadhodnocené) či stavebních. Koncepce silnic I. třídy se škodlivými vlivy na přírodu a krajinu totiž jako celek neprošla procesem SEA a přeložka silnice I/9 mezi Českou Lípou (Manušicemi) a Novým Borem navíc neprošla ani úplným procesem EIA.

RNDr. Miroslav Patrik
statutární zástupce klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem. Kvalifikovaný certifikát sériového čísla 22961557 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA 4 (ověření osobních certifikátů na https://www.postsignum.cz/certifikaty_uzivatelu.html).