



KULBP0160XN4

11

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

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

KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE	
Odbor životního prostředí a zemědělství	1
Krajského úřadu Libereckého kraje	
Ukládací znak:	
Poslo dne:	29 -04- 2021
Přílohy:	Zpracovatel: <i>ve</i>
Č. j.:	

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

*WAL Dr. HUSEPOVA*

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

### S udělením požadované výjimky STUŽ ČL nesouhlasí.

#### Zdůvodnění:

Požadovanou výjimku je možno dle ustanovení §56 odst.1 udělit „v případech, kdy jiný veřejný zájem **VÝRAZNĚ** (zvýr. MH) převažuje nad zájmem ochrany přírody“. A tuto „výjimku lze udělit jen tehdy, neexistuje-li jiné uspokojivé řešení a pokud populace daného druhu bude udržena v příznivém stavu z hlediska ochrany“ (odst.3 §56 cit. zákona).

V řízení jde tedy o klasické poměřování váhy veřejných zájmů, z nichž jeden je zájem na ochraně přírody a za druhý je implicitně, mlčky (v dokumentu „Oznámení o zahájení řízení“, dále též OZŘ, datovaném 1.4.t.r., to není výslovně uvedeno) považován zájem na stavbě přeložky silnice I. třídy mezi českolipskou čtvrtí Dolní Libchava a Novým Borem.

Je ale sporné, lze-li opravdu stavbu této přeložky považovat a priori za veřejný zájem, na nějž se vztahuje výjimka z ochrany ZCHD, natož za veřejný zájem „výrazně převažující“. V citovaném §56 jsou v odst. 3c) jsou jako důvody pro udělení výjimky z ochranných podmínek ZCHD zmíněny dálnice či rychlostní silnice, ale do této kategorie přeložka I/9 nespadá.

OZŘ tedy alespoň uvádí PŘEDPOKLÁDANÉ přínosy přeložky. Vyjmenovává následující: „...Bezpečnější, rychlejší a komfortnější spojení obcí... má dojít ke značnému úbytku dopravy na stávající silnici I/9 a na přilehlých komunikacích (?)... Následkem přerozdělení... se očekává snížení dopravní nehodovosti, znečištění ovzduší a hlukové zátěže na stávajících vytížených komunikacích. Silnice I/9 prochází přímo (?) centrem města Česká Lípa, což je z hlediska vlivů na obyvatelstvo i z hlediska dopravního zatížení zcela nevyhovující.“

Ale tato tvrzení o zlepšení, které má přeložka přinést, nejsou nijak doložena, což je v rozporu přinejmenším s ustanovením § 52 Zákona 500/2004 Sb., dle něhož jsou účastníci řízení „povinni označit důkazy na podporu svých tvrzení“.

2)

Tvrzení o přínosu přeložky jsou tedy dle nás pouhým předpokladem, který se může, ale také nemusí naplnit (druhé je mnohem pravděpodobnější, jak rozvádíme dále), který nelze vůbec porovnat s doloženými („tvrđými“) daty o výskytu ZCHD, jednoznačně v dotčeném území identifikovaných v rámci zjišťovacího řízení z roku 2017, jak je uvedeno v OZŘ. Ostatně velkou chybou bylo, že nebylo provedeno nové hodnocení záměru na životní prostředí (EIA), neboť to původní již naprosto neodpovídá dnešní situaci v oblasti, kudy má přeložka vést. Máme dokonce podezření, že právě proto nebylo provedeno, že by dnes již nemohlo vyznít ve prospěch projektu. To pokládáme přinejmenším za rozpor s dobrými mravy, a ti, jež může stavba a provoz přeložky poškodit, by se mohli bránit i právní cestou.

Proti tvrzení, jimiž je záměr stavby odůvodňován, lze se stejnou oprávněností postavit tvrzení jiná a mnohdy přímo opačná. Například z policejních statistik doložitelné údaje, že k nejtragičtějším dopravní nehodám dochází právě na rovných a přehledných úsecích silnic. Lze tak souhlasit, že jízda po přeložce, bude-li vybudována, bude rychlejší, avšak už nikoliv, že bude bezpečnější. A bezpečnost dopravy je jistě veřejný zájem převažující nad její rychlostí.

Podobně nedoložené či aspoň zastaralé je tvrzení o poklesu znečištění ovzduší - to se totiž jen přeneso jinam. V dotčeném území za poslední roky došlo k podstatným změnám, konkrétně v Horní Libchavě, Manušicích a ve Svobodné Vsi (část obce Skalice) rychle vzniká nová výstavba a dostává se do relativně blízkého kontaktu s trasou plánované přeložky. Ani rozptylová studie z 90.let nevycházela pro přeložku příliš příznivě. Což je i logické, je-li její trasa vedena níže než trasa současná, navíc v blízkosti vodotečí (Šporka) a vodních nádrží (Cihelenské rybníky, Manušické rybníky, rybníky v okolí Svobodné Vsi), kde se vyskytují časté místní údolní mlhy. Rozhodně podstatně častěji než u současné silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem. V současnosti vzhledem k uvedenému je rozptylová studie dle nás již zcela zastaralá a nepoužitelná pro posuzování přínosů přeložky.

Pokud jde o vliv současné trasy I/9 v České Lípě, u té stávající se nachází blíže než 50 metrů od silnice zhruba jen desítka (rodinných) domů, a to v severní části města. V podobné poloze a vzdálenosti vůči plánované přeložce bude srovnatelné množství domů především z nové výstavby. Navíc stávající trasa přes Českou Lípou určitě nevede středem města, protože je de facto přeložkou (vlastně je to původní obchvat města!) někdejší spojnice Nového Boru a České Lípy, která vedla dnešní Mariánskou ulicí na Náměstí TGM a dále po Jindřicha z Lipé, Hrnčářskou a ulicí 5.května.

Ve středu města a v jeho jižní části současná I/9 ani není větší bariérou, je zde zcela vyhovující podjezd v Moskevské ulici a bezbariérový pěší podchod z ulice U Spojů, který slouží spolu s navazující lávkou přes Purkyňovu ulici obyvatelům největšího Českolipského sídliště Špičák. V nejjihnější části města v oblasti čtvrti Kopeček se chystá výstavba lávky (pěší a cyklistické) přes stávající trasu I/9. Uvažuje se též o přeměně křižovatky silnice I/9 s ulicemi Vrchlického a Jaroslava Seiferta na okružní, čímž by se zklidnily jak ulice Jaroslava Seiferta, tak severní část ulice Karla Poláčka a ulice Svárovská. Také by se tím zkrátila trasa z I/9 směrem k autobusovému nádraží a k ulici 5.května, poklesla by tudíž hladina hluku a množství škodlivin ze spalených pohonných hmot.

3)

Zbývá vyřešit bezpečný přechod v severní části města, ideálně poblíž autobusové zastávky Borská. Mohlo by jít opět o lávku, například podobnou té, která překlenuje vozovku na souběhu silnic I/9 a I/13 mezi Novým Borem a Svorem.

Jistě, i tak silnice ve městě určitou bariérou je, ale na tom stavba přeložky nic podstatného nezmění, mírného úbytku počtu vozidel si běžný člověk ani nevšimne. Jen přibude jiná bariéra jinde.

Navíc ono to tvrzení o odlehčení stávající trasy po vybudování přeložky také nemusí platit. Pokud víme, těžká tranzitní doprava tvoří jen malý zlomek dopravy celkové (viz níže, odhadované údaje pro přeložku z bakalářské práce Jana Skočdopole). Nakonec to potvrzuje i denní pozorování skladby vozidel při denních dopravních špičkách. V drtivé většině jde o osobní vozidla a z velké části o cesty do a ze zaměstnání buď v Novém Boru nebo v České Lípě. Zároveň je v severní části města u stávající silnice I/9 koncentrována většina prodejní plochy ve městě, takže se tam také koncentruje dopravní zátěž, jíž přeložka nemůže odvést jinam. Naopak, co by ubylo z tranzitní dopravy, to by rychle mohla nahradit vnitroměstská, která nyní využívá jiné komunikace.

Kromě těchto pochybností o funkčnosti chystané přeložky se nejnověji vyskytly další a ještě zásadnější o tom, zda přeložka skutečně může přinést proponované zlepšení dopravní situace. Dopravní odborníci se v poslední době vyjadřují, že přeložka silnice mezi Dolní Libchavou a Novým Borem má smysl jedině při vyřešení dalších, skutečně problémových míst na trase I/9 mezi Liběchovem a hranicí ČR. Ta jsou nejméně dvě. Je to oblast mezi Dubou a Liběchovem, kde stávající trasa silnice I/9 vede poměrně úzkým údolím říčky Liběchovky, a tuto trasu plnou zatáček nelze stavebně upravit tak, aby zde mohlo dojít k potřebnému zvýšení rychlosti jízdy. Tím druhým úzkým místem je část silnice přes Lužické hory (přes Stožecké sedlo) z Nové Huti (místní část obce Svor) do Jiřetína pod Jedlovou. Silnice tu na dvou a půl kilometrech trasy překonává převýšení 150 metrů! Zejména v zimním období je doprava na této části silnice pravidelně zablokována i při nevelkém zhoršení povětrnostních podmínek.

Když navíc přihlédneme k podstatné změně dopravní situace pro dálkovou dopravu v celém regionu po dobudování dálnice D8 a kapacitní komunikace R35 na hranice republiky, je jasné, že od doby svého vzniku začátkem 90.let minulého století tento projekt přeložky I/9 beznadějně zastaral, je již neaktuální, a proto dle nás **ani nemůže být „výrazně převažujícím“ veřejným zájmem ve smyslu ustanovení §56 odst. 1 Zákona 114/1992 Sb.** Navíc předpokládaná cena za jeho výstavbu stoupla z původních cca 900 milionů (za celou trasu ze Sosnové do Nového Boru) na 1,627miliardy korun bez DPH jen za část Dolní Libchava - Nový Bor. A tato cena skoro jistě ještě není konečná, téměř žádný větší projekt v České republice není realizován za předpokládanou cenu, téměř vždy je pak skutečná cena vyšší.

V podobě přeložky je nám tedy nabízen za velké náklady z veřejných zdrojů velmi malý efekt. V běžné řeči se tomu říká plýtvání.

Výše zmíněné moderní kapacitní a rychlé komunikace postupně přeberou větší část tranzitu z obtížné I/9. K tomu část dopravy z jihu odklonilo na jiné trasy nedávné zpoplatnění tranzitní nákladní dopravy na silnici I/38 v úseku z Mladé Boleslavi do Jestřebí, kde se silnice I/38

4)

připojuje na silnici I/9. Nic z toho záměr vybudování přeložky nereflektuje a bez přesvědčivého zdůvodnění počítá s nárůstem dopravní intenzity.

Snaha zlepšit dopravní poměry alespoň na části I/9 mezi Liběchovem a Českolipskem vedla žadatele k tomu, aby si objednal u firmy PUDIS a.s. vyhledávací studii úplně nové trasy

silnice I/9. Ta by měla vést od Liběchova směrem ke Štětí, Úštěku, Rašovicím, Skalce, Blíževědlům a nad Kravařemi by se měla připojit k přeložce silnice I/15. Ovšem už jen pouhá studie, informace o níž pronikla na veřejnost ve zcela nedávné době, vzbudila neobyčejně masivní odpor veřejnosti i místních radnic v celé oblasti. Zdejší jsou odhodláni stavbě zabránit za každou cenu a začali už proti ní podnikat první praktické kroky. Síla odporu veřejnosti dává tušit, jak málo pravděpodobná je realizace této vlastně zcela nové spojnice Liběchova s Českolipskem. Pak skutečně ztrácí smysl i výstavba přeložky mezi Dolní Libčavou a Novým Borem, přinejmenším ztratila onu **naléhavost**, o níž hovoří §56 Zákona 114/1992 Sb. jako o jedné z podmínek určení převahy záměru nad veřejným zájmem na ochraně přírody.

Skoro neřešitelná problematičnost silnice I/9 (přeložka silnice mezi Novým Borem a Českou Lípou na tom nic nezmění) vedla svého času i k tomu, že se uvažovalo i o jejím přeznačení na silnici druhé třídy, což by odpovídalo poklesu jejího významu.

Zbytky tranzitu by se pak mohly přesunout na železnici, na trať 080, která od České Lípy až na hranici se SRN vede prakticky souběžně se silnicí I/9. Schopnost této tratě absorbovat i mimořádnou zátěž nákladní dopravou byla prakticky prověřena při největší povodni v zemi od poloviny devatenáctého století, která v roce 2002 zcela vyřadila z provozu železnice v labském údolí.

Ostatně obecně s přesunem těžké nákladní dopravy počítá vznikající plán Národní obnovy - viz níže.

Jsou ale i přímé a podstatné argumenty proti povolení výjimky z ochrany ZCHD, která je nezbytná pro územní rozhodnutí a následně pro stavbu předmětné přeložky. Celková plocha vozovek 10,3 km dlouhé přeložky činí 139 400 m<sup>2</sup>, což je téměř 14 hektarů zpevněné tmavé plochy (při předpokládaném asfaltovém povrchu vozovek). A protože v průměru dopadá cca 1 000 W sluneční energie na metr čtvereční, půjde v oblasti přeložky o okamžitý celkový energetický příkon 139 400 000 W (přes 139 MW) a 90% této energie se vyzáří zpět do okolí v podobě tepla. To je mimochodem srovnatelné s výkonem středně velké výtopny. Ten se například dle bakalářské práce Jany Bártové na VUT v Brně z roku 2018, dostupné na internetu pohybuje od několika MW až do 300-400 MW (str.26 zmíněné odborné práce). To dle nás zcela a nevratně změní mikroklima v místech kudy prochází, což už jen samo o sobě je mimořádná hrozba pro podmínky existence ZCHD, vázaných na určité stanovištní podmínky, dané mimo jiné určitou průměrnou teplotou, určitou vlhkostí půdy a vzduchu. Zdůrazňujeme, že toto ohrožení se týká i těch druhů a jejich stanovišť, které nebudou přímo dotčeny stavbou a provozem přeložky.



5)

Podobným ohrožením ZCHD může být i změna vodního režimu v okolí budoucí přeložky. Průměrný roční úhrn srážek na Českolipsku je 700 milimetrů, tedy litrů na každý metr čtvereční. Vynásobeno celkovou plochou vozovek přeložky (souhrn nově zpevněných ploch

bude ale ještě větší), jde ročně nejméně o 9 758 kubíků vody, které dosud v oblasti zasakovaly do půdy, ale nyní budou odváděny mimo ni silničním odvodňovacím systémem. Připočteme-li k tomuto postupnému vysychání - následky každoročního vodního deficitu se budou postupně kumulovat - důsledky chemické zimní údržby nové komunikace a vzájemnou interferenci (synergický efekt) úbytku vláhy a zvýšení průměrných teplot, může to postupně

vést k dosti radikální změně stanovištních podmínek (nejen) v okolí přeložky, na něž je řada druhů včetně zvláště chráněných existenčně vázána.

Zastaralost záměru (převzatá do OZŘ) vzbuzuje místy až rozpaky, když například hovoří o MUK Dolní Libchava, ačkoliv její projekt byl už před několika roky přepracován na úrovněnou okružní křižovatku – zmiňuje to dokonce i bakalářská práce Jana Skočdopole na ČVUT z roku 2018 („Přeložka silnice I/9 u České Lípy“, str. 25 a 41, dostupné na internetu).

Zastaralé, neaktuální jsou i výhledy růstu frekvence dopravy na silnici I/9, jež jsou jedním z hlavních argumentů pro stavbu přeložky. Výše zmíněná bakalářská práce uvádí růst celkového počtu vozidel na přeložce za 24 hodin z odhadovaných 11 190 vozidel za 24 hodin (z toho 1623 vozidel těžkých) na 16 634 (1 875) v roce 2045.

Bakalářské práci vzhledem k její dataci vyčítat neaktuálnost nelze, autor těžko mohl předvídat převratné historické události posledního roku, pandemie koronaviru, která bude mít i dlouhodobé důsledky hospodářské včetně dopadů do dopravy, zvláště té těžké a tranzitní.

Žadateli však lze určitě neaktuálnost jeho podkladů vyčítat. Vůbec totiž nereaguje například na Národní plán obnovy, který již řadu měsíců připravuje vláda. V části 2.1 připravovaného plánu, „Udržitelná a bezpečná doprava“, je stanoven i cíl „zvýšení podílu železniční dopravy v nákladní a osobní dopravě...“ Srv. výše, možnost využití železniční trati 080 i pro nákladní dopravu, pro těžkou tranzitní jmenovitě.

Při poměřování veřejných zájmů nelze zapomínat na veřejné zájmy další, jako je například zájem na zdravém životním prostředí, na alespoň základním komfortu života a bydlení v oblasti, kudy je přeložka plánována, na rekreační funkci celé oblasti, kterou je nyní možno označit za v podstatě klidovou a kterou i z toho důvodu je vedena nejen cyklostezka Varhany, ale například i cyklotrasy 3054 a 3062. Vybudováním a provozem přeložky bude rekreační potenciál minimálně části dotčené oblasti zničen. Sice se počítá se stavbou cyklostezky i podél stávající silnice I/9 mezi Novým Borem a Českou Lípou, ale ta je určena spíše pro cesty do zaměstnání. Nelze očekávat, že by až na výjimky někdo pěstoval rekreační cyklistiku u frekventované silnice, která jí rozhodně nepřestane být ani v případě, že by diskutovaná přeložka byla vybudována.

Tyto další veřejné zájmy sice nemají přímý vliv na výjimku z ochranného režimu ZCHD, ale nepřímý jistě. Snižují totiž HYPOTETICKÝ veřejný zájem na stavbě přeložky silnice I/9, a ten tak dle nás v žádném případě nemůže převýšit veřejný zájem na ochraně ZCHD, natož aby ho převyšoval výrazně, což podrobněji rozvádíme dále.

6)

Výskyt čtyř kriticky ohrožených druhů živočichů a dokonce 28 druhů silně ohrožených živočichů dokazuje naprosto výjimečnou kvalitu území, odvozenou od ekologicky příznivého stavu biotopů, přesto, že se jedná o relativně hustě obydlenou a zemědělsky využívanou

krajinu. Ovšem krajinu bez fragmentace a liniových bariér, nadměrné hlukové a imisní zátěže. Dosavadní stav území dokazuje možnou koexistenci poměrně intenzivního hospodářského využití krajiny na jedné straně a biotopů s výjimečným druhovým zastoupením chráněných druhů na straně druhé.

Je tedy naprosto zřejmý ekologický význam území, je nutno jej **chápat v celém komplexu antropogenních i přírodě blízkých prvků, v jejich jedinečné vzájemné a dynamické provázanosti, umožňující ekologicky příznivý stav současný a taktéž další vývoj, a neposuzovat možné vlivy pouze z hlediska výskytu jednotlivých chráněných živočišných druhů** (i když jejich výjimečný počet navozuje nutnost velmi pečlivého a objektivního zvážení zásahů, vedoucích k porušení až zničení jejich výskytu). Realizace záměru stavby přeložky silnice I/9 Nový Bor - Libchava neumožní zachovat současný stav území tak, aby nebyly změněny půdní, hydrologické a vegetační charakteristiky, tvořící základ pro další funkce biotopů. Zapříčiní fragmentaci území, vytvoří bariéry pro migraci živočichů a vzájemnou komunikaci subareálů jejich výskytu. Stavby mostků a propustků nepřinášejí adekvátní řešení další existence chráněných druhů živočichů.

### **Podrobněji k vybraným živočišným druhům, resp. skupinám živočichů**

#### **Luňák červený (*Milvus milvus*), kriticky ohrožený druh**

Podle vyhlášky 175/2006 Sb., chráněný bernskou úmluvou.

Jeho výskyt je jedinečný, na celém území ČR se vyskytuje zhruba 50 hnízdicích párů. Je velmi citlivý na jakékoliv rušivé vlivy v době sezení na vejcích a zejména v době hnízdní péče, vyrušen může i opustit hnízdo s mlád'aty.

**Jeřáb popelavý (*Grus grus*), kriticky ohrožený druh** podle vyhlášky 175/2006 Sb., chráněný Bernskou úmluvou. Potřebuje k hnízdění vlhké rákosiny a mokřady, obecně v krajině relativně vzácné. Tvoří trvalé páry a po vylíhnutí mlád'at rodina obývá okolní teritorium celé léto. Českolipsko je oblastí, kde se v 80. letech 20. století tento druh v rámci ČR poprvé objevil, a výskyt cca 10 hnízdních párů v našem regionu je zcela unikátní (na dalších asi 5 lokalitách v naší zemi hnízdí většinou pouze jeden pár).

**Chřástal polní (*Crex crex*), silně ohrožený druh** podle vyhlášky 175/2006 Sb., chráněný Bernskou úmluvou. Je silně citlivý na rušivé vlivy, je velmi pravděpodobné, že nyní využívaný areál opustí z důvodů jeho fragmentace a degradace, způsobené realizací záměru stavby přeložky silnice I/9.

**Vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*), silně ohrožený druh** podle vyhlášky 175/2006 Sb., chráněný Bernskou úmluvou, je rovněž vázán na mokřadní biotopy, kde se nevyskytují rušivé vlivy.

**Modrásek bahenní (*Phengaris nausithous*) a modrásek očkovaný (*Phengaris teleius*), silně ohrožené druhy**, jsou úzce vázány na vlhké louky se zchovalým vodním režimem a zejména s výskytem krvavce totenu, jehož rozkvetlé hlávky imaga sají. Relativně ohroženější je

7)

modrásek očkováný z důvodů vyšších nároků na mozaikovost prostředí, v severních Čechách je jeho výskyt ojedinělý. Oba druhy jsou chráněny rovněž v rámci EU, z čehož vyplývá povinnost ČR chránit je i z důvodů zachování přírodního bohatství Evropy.

Udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů dle ustanovení §56 Zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších předpisů) pro druhy **luňák červený, jeřáb popelavý, chřástal polní, modrásek bahenní a modrásek očkováný** ze zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje těchto druhů, rušit je, chytat,

zraňovat nebo usmrcovat a zejména poškozovat nebo ničit jimi užívaná sídla **považujeme z uvedených důvodů za nepřijatelné.**

### **Ochrana obojživelníků**

Ve střední Evropě jsou obojživelníci považováni za jednu z nejohroženějších skupin živočichů. Od 50. let 20. století jsou pozorovány alarmující úbytky jejich množství. V České republice jsou legislativně chráněny všechny druhy s výjimkou skokana hnědého (*Rana temporaria*) a čolka dunajského (*Triturus dobrogicus*), nepočítáme-li ovšem jejich obecnou ochranu dle ustanovení § 2 odst. 2b) zmíněného Zákona 114/1992 Sb.

Obojživelníci jsou chráněni v ČR i v evropském kontextu dle následujících norem:

1. **ČR: status ochrany podle zákona 114/92 Sb.** (v novelizované podobě z roku 2004) a vyhlášky 175/2006 v kategorii kriticky ohrožené (KO), v kategorii silně ohrožené (SO) a v kategorii ohrožené (O).
2. **ČR: Zařazení druhů podle červeného seznamu (Plesník, Hanzal, Brejšková, 2003)** v kategoriích kriticky ohrožený (CR), ohrožený (EN), zranitelný (VU), téměř ohrožený (NT), málo dotčený (LC) a druh, o kterém nejsou dostatečné údaje (DD).
3. Zařazení druhu podle evropské legislativy a sice směrnice 92/43/EEC.
4. **Status ohrožení podle červeného seznamu „Ohrožené druhy obojživelníků a plazů v Evropě“**
5. **Bernská úmluva - Úmluva o ochraně evropské fauny a flóry a přírodních stanovišť.** Cílem Úmluvy je ochrana živočichů a rostlin celoevropského významu, jejich stanovišť (biotopů), zejména ohrožených druhů, stěhovavých druhů a druhů, jejichž ochrana vyžaduje celoevropskou spolupráci. ČR je smluvní stranou Úmluvy od 1.6. 1998.

**Přehled druhů dotčených obojživelníků a statusů jejich ochrany na základě výše jmenovaných norem 1-5 :**

**Blatnice skvrnitá** (*Pelobates funus*) je chráněna podle výše zmíněných norem takto: 1 - kriticky ohrožena, 2 - téměř ohrožena, 3 – vyžadující zvláštní ochrany, 5 – ochrana dle Bernské úmluvy

**Čolek velký** (*Triturus cristatus*): dle 1 - kriticky ohrožen, 2 - ohrožený, 3- vyžadující zvláštní ochrany včetně jeho území, 4 – ohrožený, 5 - ochrana podle Bernské úmluvy.

**Čolek obecný** (*Lissotriton vulgaris*) je chráněn dle 1 jako silně ohrožený, 2 – ohrožený

8)

**Rosnička zelená** (*Hyla arborea*) je chráněna dle 1 – silně ohrožená, 2 – zranitelná, 3 – vyžadující zvláštní ochrany včetně jejího území, 4 – vzácná, 5 – přísně chráněna dle Bernské úmluvy

**Skokan štíhlý** (*Rana dalmatina*) je chráněn dle 1 jako silně ohrožený, 2 – téměř ohrožený, 3 – vyžadující zvláštní ochrany včetně jeho území, 5 – přísně chráněný dle Bernské úmluvy

**Skokan skřehotavý** (*Pelophylax ridibundus*) je chráněn dle 1 jako kriticky ohrožený, 2 – téměř ohrožený

**Kuňka obecná či ohnivá** (*Bombina bombina*) je dle 1 chráněna jako silně ohrožená, 2 – ohrožená, 3 – vyžadující zvláštní ochrany včetně jejího území, 4 – ohrožena, 5 přísně chráněna dle Bernské úmluvy

#### **Otázka reintrodukce obojživelníků**

Bývala častým záchranným opatřením při ohrožení zejména stavební činností. Po četných negativních zkušenostech (velmi nízká úspěšnost, četné poškození až zánik populací) se však dnes k ní přistupuje zcela výjimečně.

**Současným trendem je důsledná ochrana biotopů, a to zejména jejich vodního režimu, na jehož změny jsou obojživelníci ve srovnání s ostatními druhy živočichů velmi citliví.**

**Dalším mimořádným ohrožením a příčinou jejich úbytku jsou střety s dopravou i na málo frekventovaných komunikacích například v době jejich jarní migrace. Proto je zapotřebí chránit v krajině oblasti, kde dosud nejsou větší a nebezpečnější bariéry.**

Udělení požadované výjimky dle §56 Zákona 114/1992 Sb. by v podstatě povolilo ohrožení až likvidaci jejich populací. Na základě výše uvedených argumentů proto **bychom považovali udělení této výjimky za nepřijatelné a v rozporu se zákonem, který zakazuje škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje těchto druhů, rušit je, chytat, zraňovat nebo usmrctvat a zejména poškozovat nebo ničit jimi užívaná sídla.** A to jmenovitě pro druhy **kuňka obecná, ohnivá** (*Bombina bombina*), **skokan štíhlý** (*Rana dalmatina*), **rosnička zelená** (*Hyla arborea*), **blatnice skvrnitá** (*Pelobates funus*) a **čolek velký** (*Triturus cristatus*), a rovněž pro ostatní dotčené druhy obojživelníků .

#### **Ochrana netopýrů**

je zakotvena v následujících právních předpisech:

Zákon 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů a vyhláška 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona, obojí ve znění pozdějších předpisů. Všechny druhy netopýrů, které se vyskytují na území ČR jsou zvláště chráněnými živočichy dle dle §48 zmíněného zákona a vyhlášky 175/2006 Sb. Zákonná ochrana se týká nejen samotných živočichů, ale i jejich přirozených i umělých sídel a jejich biotopu. Z dotčených druhů netopýrů je **netopýr černý** (*Barbastella barbastellus*) **kriticky ohrožený a ostatní druhy silně ohrožené.**



9)

**Dohoda o ochraně populací evropských netopýrů (EUROBATS).** Pro ČR vstoupila tato dohoda v platnost 26.dubna 1994 (208/1994 Sb.), týká se všech druhů netopýrů.

**Úmluva o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů (Bonnská úmluva), zkratka CMS.** ČR přistoupila k této dohodě dne 1.5.1994, důležitá je **Dohoda o ochraně populací netopýrů** (Příloha II Bonnské dohody).

**Úmluva o ochraně evropské fauny, flóry a přírodních stanovišť (Bernská úmluva).** Česká republika přistoupila k této úmluvě dne 1.6.1998 (107/2001Sb.). Ochranný status se týká všech netopýrů, pro které je požadována výjimka, kromě netopýra hvízdavého.

**Ochrana netopýrů je v ZOPK řešena v rámci ochrany území soustavy Natura 2000, vyplývající ze směrnice Rady 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (tzv. směrnice o stanovištích).** Požadavky této směrnice byly do ZOPK implementovány v roce 2004 přijetím Zákona 218/2004 Sb. (blíže viz § 45a a 45c ZOPK). Podle této směrnice **podléhají všechny druhy netopýrů přísné ochraně a mj. je zakázáno jejich usmrcování, rušení a rovněž poškozování míst jejich rozmnožování a odpočinku.**

Udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů dle ustanovení § 56 Zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů pro dotčené druhy netopýrů by znamenalo nejen nenahraditelné a nevratné škody pro populace netopýrů, ale rovněž porušení řady evropských dohod a úmluv. **Proto s ním nemůžeme souhlasit.**

#### Souhrnné stanovisko

**Výskyt 43 druhů zvláště chráněných živočichů dokazuje naprosto výjimečnou ekologickou stabilitu a kvalitu dotčeného území a je závažným důvodem k jeho ponechání přirozenému vývoji. Požadujeme proto nezasahovat do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů, a tedy neudělit výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů dle ustanovení § 56 Zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.**

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

Česká Lípa  
Dne 27.4.2021

PhDr. Miroslav Hudec  
statutární zástupce českolipské reg. pobočky STUŽ

SPOLEČNOST PRO TRVALE  
UDRŽITELNÝ ŽIVOT  
Českolipská regionální pobočka



