

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 951 424 301
e-mail: ceske.stredohori@nature.cz
www.nature.cz
DS: 6npdyiv

Dle rozdělovníku

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/1829/UL/2017-53

VYŘIZUJE: P. Moravec/ L. Libichová

DATUM: 14. 6. 2022

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) ve spojení s § 78 odst. 1 a odst. 3 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), na základě žádosti právnické osoby Valbek, spol. s r. o., IČO: 48266230, se sídlem Vaňurova 505/17, 460 02 Liberec 3, zastoupené Ing. Ladislavem Šimkem, jednatelem společnosti, která je na základě plné moci ze dne 24. 9. 2019 zplnomocněna zastupovat právnickou osobu Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 549/56, 145 05 Praha 4, zastoupenou Ing. Janem Wohlmuthem, ředitelem Správy Liberec, Zeyerova 1310, 460 55 Liberec (dále jen „žadatel“), o povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle ustanovení § 56 zákona, podané dne 16. 3. 2021 a provedeného správního řízení podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“), vydává toto

ROZHODNUTÍ

Podle ustanovení § 56 odst. 1 a odst. 2 zákona se **žadatelé Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 549/56, 145 05 Praha 4**, zastoupenému na základě plné moci právnickou osobou Valbek, spol. s r. o., IČO: 48266230, se sídlem Vaňurova 505/17, 460 02 Liberec 3

nepovoluje výjimka

ze základních podmínek ochrany ve smyslu ustanovení § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 a odst. 2 zákona u **zvláště chráněných druhů / taxonů** uvedených v přílohách č. II. a č. III. vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“), konkrétně u

zvláště chráněného druhu rostliny dle přílohy č. II. vyhlášky, v kategorii

Ohrožené druhy:

bledule jarní (*Leucojum vernum*)

a to ze zákazu tento druh poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji,

zvláště chráněných druhů / taxonů živočichů dle přílohy č. III. vyhlášky, v kategorii

Kriticky ohrožené druhy:

skokan skřehotavý (*Rana=Pelophylax ridibundus*), jeřáb popelavý (*Grus grus*), luňák červený (*Milvus milvus*), netopýr černý (*Barbastella barbastellus*), netopýr velký (*Myotis myotis*), netopýr brvitý (*Myotis emarginatus*) / nebo podvojný druh netopýr alkathoe (*Myotis alcathoe*),

Silně ohrožené druhy:

modrásek bahenní (*Maculinea = Phengaris nausithous*), **modrásek očkový** (*Maculinea = Phengaris teleius*), **ohniváček černočárny** (*Lycaena dispar*), **blatnice skvrnitá** (*Pelobates fuscus*), **kuňka ohnivá = obecná** (*Bombina bombina*), **rosnička zelená** (*Hyla arborea*), **skokan štíhlý** (*Rana dalmatina*), **čolek obecný** (*Triturus=Lissotriton vulgaris*), **čolek velký** (*Triturus cristatus*), **slepýš křehký** (*Anguis fragilis*), **ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*), **ještěrka živorodá** (*Lacerta=Zootoca vivipara*), **chřástal polní** (*Crex crex*), **krahujec obecný** (*Accipiter nisus*), **krutihlav obecný** (*Jynx torquilla*), **křepelka polní** (*Coturnix coturnix*), **ledňáček říční** (*Alcedo atthis*), **vodouš kropenatý** (*Tringa ochropus*), **žluva hajní** (*Oriolus oriolus*), **netopýři (ostatní druhy)** /Microchiroptera/, konkrétní zjištěné druhy: netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*), netopýr severní (*Eptesicus nilssonii*), netopýr Brandtův (*Myotis brandtii*) nebo podvojný druh netopýr vousatý (*Myotis mystacinus*), netopýr velkouchý (*Myotis bechsteini*), netopýr vodní (*Myotis daubentonii*), netopýr řasnatý (*Myotis nattereri*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*), netopýr ušatý (*Plecotus auritus*) nebo podvojný druh netopýr dlouhouchý (*Plecotus austriacus*), netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*), netopýr hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*), netopýr parkový (*Pipistrellus nathusii*), **vydra říční** (*Lutra lutra*),

Ohrožené druhy:

mravenec (*Formica* spp.), **prskavec** (*Brachinus* spp., konkrétně druh *Brachinus expulso*), **svižník** (*Cicindela* spp., konkrétně druh *Cicindela campestris*), **zlatohlávek** [tmavý] (*Oxythyrea funesta*), **ropucha obecná** (*Bufo bufo*), **užovka obojková** (*Natrix natrix*), **bramborníček hnědý** (*Saxicola rubetra*), **čáp bílý** (*Ciconia ciconia*), **krkavec velký** (*Corvus corax*), **leisek šedý** (*Muscicapa striata*), **moták pochop** (*Circus aeruginosus*), **slavík obecný** (*Luscinia megarhynchos*), **tuhýk obecný** (*Lanius collurio*),

a to ze zákazu škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje, chytat je, rušit, zraňovat nebo usmrcovat a dále sbírat, ničit, poškozovat či přemísťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla.

Tučně zvýrazněné druhy / taxony jsou současně předmětem ochrany podle práva Evropských společenství.

Výjimka se nepovoluje pro realizaci záměru „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, a to pro část trasy km 0,2 – 5,97 (ve směru staničení), spadající do územní působnosti Agentury v hranicích chráněné krajinné oblasti České středohoří, na k. ú. Okrouhlá u Nového Boru (709573), Skalice u České Lípy (747904), Manušice (691542) a Horní Libchava (643319). Záměr představuje novostavbu přeložky stávající silnice I/9 v novém trasování o celkové délce 10 160 m, v kategorii S 13,5/90 – uspořádání 2+1, v rozsahu a technickém provedení podle dokumentace DÚR (Sdružení Valbek – Novák – Bung, 08/2019, č. zakázky 18-LI34-008).

Zbylá část trasy spadá do kompetence Krajského úřadu Libereckého kraje, který paralelně vedl správní řízení a vydal rozhodnutí ve věci pod č. j. KULK 86377/2021 OŽPZ 313/2021 OZOP ze dne 22. 12. 2021.

Odůvodnění:

Správní řízení bylo zahájeno podáním žádosti o povolení výjimky podle § 56 zákona pro zvláště chráněné druhy / taxony rostlin a živočichů (dále jen „ZCHD“), kterou Agentura obdržela dne 16. 3. 2021 od společnosti Valbek, spol. s r. o., zastupující žadatele Ředitelství silnic a dálnic ČR. Výjimka byla vyžádána za účelem realizace záměru „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“, a to pro část trasy km 0,2 – 5,97 (ve směru staničení), spadající do územní působnosti Agentury v hranicích CHKO České středohoří, k. ú. Okrouhlá u Nového Boru (709573), Skalice u České Lípy (747904), Manušice (691542), Horní Libchava (643319). Žadatel uvedl, že výjimka je požadována z důvodu možného rušení či střetu s dotčenými jedinci uvedených ZCHD.

K žádosti byly připojeny tyto přílohy:

- Geo Vision s. r. o.: I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, biologicko-krajinářské hodnocení, autor RNDr. Ondřej Bílek (ed.), 01/2021. Součástí dokumentu jsou speciálně zaměřené odborné průzkumy provedené v roce 2020 (RNDr. Zdeňka Mrlíková – ptáci, vybrané druhy savců – vydra říční, modrásci; Doc. Tomáš Bartonička, PhD. – letouni; Mgr. Richard Čtvrtečka, PhD. – brouci, raci, obojživelníci; Mgr. Radek Šanda, PhD. – ryby a mihulovci).
- EVERNIA s. r. o.: Silnice I/9 - Nový Bor - Dolní Libchava, Oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., Biologický průzkum (2017, 96 pp.)
- Valbek, spol. s r. o.: F.14 I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Migrační studie (08/2019)
- Valbek, spol. s r. o.: Dokumentace k DÚR, část A., B. Průvodní zpráva, Souhrnná technická zpráva, C. Situační výkresy, D. Dokumentace objektů, č. zak. 18-LI34-008 (08/2019)

Snahou žadatele a Agentury bylo do seznamu zařadit všechny ZCHD, které se vyskytují nebo by se mohly přechodně či náhodně vyskytnout na různých biotopech a v různých částech celé trasy, a u kterých prokazatelně dojde nebo by za jistých okolností mohlo dojít k zásahu do jimi osídlených nebo jinak využívaných biotopů. To se týká jak dospělých jedinců, tak jejich vývojových stadií (larvální stadia, vejce) a mláďat. Úsek trasy mimo územní působnost Agentury (km 6,0 – 9,285) je biologicky cennější a bylo zde dokladováno více ZCHD a cenných druhů červených seznamů než v případě úseku v působnosti Agentury na území CHKO České středohoří. Cenným prvkem v území je především meandrující říčka Šporka, na níž je vázána řada druhů a která zde tvoří nezastupitelný migrační koridor. Žadatel i správní orgán z uvedeného důvodu rezignují na specifikaci lokalit výskytu jednotlivých druhů ve vztahu k příslušnosti těchto lokalit k různým správním celkům, a to zejména z toho důvodu, že druhy se mohou příležitostně vyskytnout na každém vhodném biotopu kdekoli v trase nebo v její těsné blízkosti. U mnoha druhů dochází k přesunům (migracím) v rámci širšího území, u ptáků i netopýrů jsou evidovány přelety na kratší i delší vzdálenosti.

Agentura v souladu s ustanoveními § 37 odst. 3 a § 45 odst. 2 správního řádu přeorganizovala jmenný seznam druhů uvedený v žádosti s tím, že druhy nelze členit podle systematických kategorií, ale podle kategorií ohrožení v souladu s vyhláškou č. 395/1992 Sb. Dále doplnila dva kriticky ohrožené druhy netopýr velký (*Myotis myotis*) a netopýr brvitý (*Myotis emarginatus*), které žadateli ze seznamu pravděpodobně nedopatřením vypadly. Výčet druhů vychází z poskytnutých odborných podkladů (průzkumy) a také z doporučení zpracovatele hodnocení podle § 67 zákona.

Účastníci řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Valbek, spol. s r. o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec 3 (v zastoupení žadatele Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 549/56, 145 05 Praha 4)

Účastníci řízení dle § 27 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Obec Okrouhlá, Obecní úřad Okrouhlá 36, 473 01 Nový Bor
Obec Skalice u České Lípy, Obecní úřad Skalice u České Lípy 377, 471 17 Skalice u České Lípy
Město Česká Lípa, Městský úřad Česká Lípa, nám. T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa
Obec Horní Libchava, Obecní úřad Horní Libchava 60, 471 11 Horní Libchava

Zapsané spolky, které uplatnily u Agentury požadavek na poskytování informací dle § 70 zákona č. 114/1992 Sb.:

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno
Sdružení Svobodná Ves, Skalice u České Lípy 257, 471 17 Skalice u České Lípy

Chronologický průběh správního řízení:

- 1) Agentura dopisem č. j. SR/1829/UL/2017-11, ze dne 22. 4. 2021, oznámila známým účastníkům (žadatel Valbek, spol. s r. o., obec Okrouhlá, obec Skalice u České Lípy, obec Horní Libchava, město Česká Lípa) zahájení řízení v této věci. Současně oznámila zahájení řízení v uvedené věci zapsaným spolkům Česká společnost ornitologická, Na Bělidle 252/34, 150 00 Praha, Česká společnost entomologická, Viničná 7, 128 00 Praha, Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno, které uplatnily ve smyslu § 70 odst. 2 zákona u Agentury žádost o poskytování informací o zahajovaných správních řízeních, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné podle tohoto zákona. Agentura usnesením z téhož dne stanovila v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 a § 39 odst. 1 správního řádu lhůtu k oprávnění navrhopvat důkazy a činit jiné návrhy.
- 2) Zapsaný spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu v zákonné lhůtě osmi dnů v souladu s § 70 odst. 3 zákona oznámil dopisem ze dne 24. 5. 2021 (doručeno 24. 5., vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-17) svoji účast v řízení.
- 3) Obec Horní Libchava (doručeno dne 3. 5. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-13). Nesouhlas s povolením výjimky a se stavbou přeložky silnice I/9 v k. ú. Horní Libchava.
- 4) Obec Skalice u České Lípy (doručeno dne 14. 5. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-15). Žádost o prodloužení lhůty k oprávnění navrhopvat důkazy a činit jiné návrhy z 15 na 30 dnů od doručení usnesení z důvodu projednání na zastupitelstvu obce.
- 5) Obec Skalice u České Lípy (podání ze dne 19. 5. 2021, doručeno dne 20. 5. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-16). Nesouhlas s povolením výjimky a se stavbou přeložky silnice I/9 v k. ú. Skalice u České Lípy. Neexistence veřejného zájmu a naléhavého důvodu pro výstavbu.
- 6) Zapsaný spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (doručeno dne 31. 5. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-19). Spolek předložil obsáhlejší argumentaci proti realizaci výstavby silnice „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava“ v km 0,2-5,97.
- 7) Agentura dopisem (č. j. SR/1829/UL/2017-20/21 ze dne 12. 6. 2021) vyzvala žadatele k odstranění nedostatků podání a k doplnění podkladů, a to z toho důvodu, že podání dle úsudku správního orgánu a s přihlédnutím ke vzneseným připomínkám a námitkám neobsahovalo ve smyslu § 37 a § 45 odst. 2 správního řádu předepsané náležitosti, kterými by žadatel doložil svá tvrzení o potřebě realizace posuzovaného záměru. Konkrétně byly vyžádány odborné studie či jiné podklady týkající se vývoje dopravních intenzit ve vztahu k normované kapacitě stávající silnice I/9 a dopravní nehodovosti. Současně byl žadatel vyzván k doložení převahy jím obhajovaného veřejného zájmu nad zájmem ochrany ZCHD, doložení neexistence jiného uspokojivého řešení dané problematiky a prokázání, že realizace záměru neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu ZCHD z hlediska jejich ochrany (§ 56 odst. 2 zákona). Usnesením podle § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu řízení přerušila, a to do doby doplnění vyžádaných podkladů žadatelem.
- 8) Obec Okrouhlá (doručeno dne 25. 6. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-24). Nesouhlas zastupitelů obce s povolením výjimky a se stavbou přeložky silnice I/9 v k. ú. Okrouhlá u Nového Boru. Obec Okrouhlá se v rámci zahájení řízení nevyjádřila, vyjádřila se až po výzvě k doplnění podkladů a po přerušení řízení.
- 9) Obec Okrouhlá (dopis ze dne 29. 6. 2021, doručeno dne 30. 6. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-25). Nesouhlas s povolením výjimky a se stavbou přeložky silnice I/9 v k. ú. Okrouhlá u Nového Boru a požadavek na posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 10) Obec Skalice u České Lípy (doručeno dne 7. 7. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-22). Pozvánka na jednání na základě usnesení Zastupitelstva obce Skalice u České Lípy ze dne 28. 6. 2021.
- 11) Agentura (dopis č. j. SR/1829/UL/2017-23, ze dne 19. 7. 2021). Vyjádření a omluva z jednání svolaného obcí Skalice u České Lípy.

- 12) Valbek, spol. s r. o. (dopis ze dne 14. 7. 2021, doručeno dne 16. 7. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-27). Žadatel se vyjádřil k námitkám účastníků řízení, reagoval na nesouhlas Obce Horní Libchava a Obce Skalice u České Lípy. Žadatel dochází k závěru, že „Žádné z vyjádření účastníků řízení neobsahuje konkrétní námitky proti předloženému technickému řešení a navrženými kompenzačními opatřeními. Žadatel předložil žádost doplněnou o potřebnou dokumentaci, postačující k posouzení záměru. Celospolečenská potřeba realizace stavby je jednoznačně vyjádřen[a] ve strategických materiálech zpracovaných na celostátní úrovni (PÚR, DSS), tak na úrovni krajské a místní samosprávy (ZÚR, ÚPD). Požadavek na doplnění studií neřešících přímý dopad stavby na životní prostředí (např. kapacitní výpočty, analýza dopravní nehodovosti) považujeme za nadbytečný, výstupy z těchto specializovaných studií by neměly ovlivňovat rozhodování o výsledku podané žádosti. S vazbou na výše uvedené žádáme, aby v přerušném řízení bylo pokračováno.“
- 13) Obec Slunečná (dopis ze dne 24. 5. 2021, doručeno dne 14. 9. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-28). Obec Slunečná, ačkoliv není dle § 27 odst. 3 správního řádu účastníkem řízení, vyjadřuje nesouhlas s povolením výjimky a se stavbou přeložky silnice I/9.
- 14) Agentura dopisem (č. j. SR/1829/UL/2017-30 ze dne 6. 10. 2021) opakovaně vyzvala žadatele k odstranění nedostatků podání a k doplnění podkladů, neboť podání stále neobsahovalo předepsané náležitosti ve smyslu § 37 odst. 3 a § 45 odst. 2 správního řádu. Agentura připojila komentář a upřesnění požadavků k tematickým okruhům formulovaným ve své předchozí výzvě (viz bod 7). Usnesením podle § 64 odst. 4 správního řádu určila dobu pro přerušování řízení do dodání podkladů nebo nejpozději do 31. 12. 2021.
- 15) Zapsaný spolek Sdružení Svobodná Ves (dopis ze dne 24. 9. 2021, doručeno dne 4. 10. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-31, přílohou petice dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním). Spolek vyjádřil nesouhlas s plánovanou výstavbou přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava s uvedením důvodů, které jsou součástí přiložené petice.
- 16) Zapsaný spolek Sdružení Svobodná Ves (doručeno dne 6. 10. 2021, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-32, přílohou petice dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním). Spolek informoval o mezisoučtu počtu petentů ke dni podání (e-petice 497 podpisů, cca 350 vlastnoručních podpisů) s tím, že sběr podpisů nadále probíhá.
- 17) Agentura – záznam do spisu o pokračování správního řízení (č. j. SR/1829/UL/2017-35 ze dne 4. 1. 2022)
- 18) Agentura dopisem (č. j. SR/1829/UL/2017-36 ze dne 4. 2. 2022) v souvislosti s pokračováním řízení oznámila zapsanému spolku Sdružení Svobodná Ves zahájení řízení vedené pod sp. zn. SR/1829/UL/2017 ve věci žádosti o povolení výjimky. Spolek dne 4. 10., resp. 6. 10. 2021 uplatnil ve smyslu § 70 odst. 2 zákona u Agentury žádost o poskytování informací o zahajovaných správních řízeních.
- 19) Agentura dopisem (č. j. SR/1829/UL/2017-37 ze dne 4. 2. 2022) oznámila pokračování řízení podle ust. § 65 odst. 2 správního řádu. Usnesením zároveň vyzvala známé účastníky řízení k vyjádření se k podkladům rozhodnutí a stanovila k tomu přiměřenou lhůtu 15 dnů po doručení oznámení s tím, že po uplynutí této lhůty bude ve věci rozhodnuto.
- 20) Zapsaný spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (doručeno dne 15. 2. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-38). Žádost o zaslání všech podání ŘSD ČR, včetně příloh, doručených po 1. 6. 2021 k probíhajícímu řízení, vztaženo k oznámení ze dne 4. 2. 2022, č. j. SR/1829/UL/2017-37.
- 21) Zapsaný spolek Sdružení Svobodná Ves v zákonné lhůtě osmi dnů v souladu s § 70 odst. 3 zákona oznámil dopisem ze dne 15. 2. 2022 svoji účast ve správním řízení (doručeno dne 15. 2. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-39).
- 22) Město Česká Lípa (dopis ze dne 24. 2. 2022, doručeno dne 25. 2. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-43, včetně příloh). Město Česká Lípa předložilo souhlasné vyjádření k vydání výjimky a uvedlo veřejný zájem, který obhajuje.

- 23) Zapsaný spolek Sdružení Svobodná Ves (doručeno dne 6. 3. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-44, přílohou petice dle zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním). Petice k danému datu obsahovala 1487 petentů, z toho 828 s vlastnoručními podpisy a 659 v elektronické podobě.
- 24) Agentura dopisem (č. j. SR/1829/UL/2017-45 ze dne 19. 4. 2022) informovala účastníky řízení o doplnění spisu a opakovaně vyzvala k možnosti se vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Zároveň informovala o novém účastníku řízení, spolku Sdružení Svobodná Ves a jeho vyjádření. Usnesením zároveň stanovila lhůtu 15 dnů od doručení oznámení s tím, že po uplynutí této lhůty bude ve věci rozhodnuto.
- 25) Obec Skalice u České Lípy (doručeno dne 2. 5. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-46) požádala o prodloužení lhůty k uplatnění vyjádření do 31. 5. 2022 z důvodu termínu konání schůze zastupitelstva, které mělo danou věc projednávat.
- 26) Obec Okrouhlá (dopis ze dne 9. 5. 2022, doručeno dne 10. 5. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-47) předložila rozšířené vyjádření a reakci na zasláné vyjádření města Česká Lípa.
- 27) Zapsaný spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (doručeno dne 12. 5. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-48) předložil reakci na vydané rozhodnutí Krajským úřadem Libereckého ohledně nepovolení výjimky a reakci na zasláné vyjádření města Česká Lípa a opakovaně vyzval k nepovolení výjimky.
- 28) Valbek, spol. s r. o. (dopis ze dne 25. 5. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-49) zažádal o poskytnutí elektronické podoby vyjádření došlých na základě výzvy Agentury ze dne 19. 4. 2022. Agentura podklady poskytla dne 1. 6. 2022 a dne 15. 6. 2022.
- 29) Obec Skalice u České Lípy (dopis ze dne 31. 5. 2022, doručeno dne 1. 6. 2022, vedeno ve spisu pod č. j. SR/1829/UL/2017-50) předložila rozšířené vyjádření a reakci na zasláné vyjádření města Česká Lípa.

Podklady pro rozhodování správního orgánu:

- Žádost předložená žadatelem včetně příloh (uvedeny výše)
- Dokumenty vydané Krajským úřadem Libereckého kraje ve věci správního řízení o výjimce podle § 56 zákona, spis. zn. KULK 86377/2021
- Luděk Bartoš a kol. (2012): Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání, EDIP s.r.o. 2012, 2. vydání. Technické podmínky TP č. 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Online: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_225II.pdf
- Luděk Bartoš a kol. (2012): Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, II. vydání, EDIP s.r.o. 2012, 2. vydání. Technické podmínky TP č. 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Online: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP189.pdf
- EKOLA group, spol. s r.o. (květen 2017): Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy, Zakázkové číslo: 15.0416-01
- EKOLA group, spol. s r.o. (červenec 2019): Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy – aktualizace, Zakázkové číslo: 19.0374-01
- EKOLA group, spol. s r.o. (únor 2020): Přeložka silnice I/13 Děčín – Manušice, Akustické posouzení, Zakázkové číslo: 19.0454-04
- Valbek spol. s r.o. (září 2019): I/13 Děčín – Manušice, Prognóza intenzit dopravy
- Valbek spol. s r.o. (leden 2021): Soubor staveb na silnici I/9, I/9 Dubice – Dolní Libchava, I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, I/9 Okrouhlá MÚK, Prognóza dopravy pro účely ekonomického hodnocení
- ECO-ENVI-CONSULT (03/2017): I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Rozptylová studie (zjišťovací řízení)
- ECO-ENVI-CONSULT (06/2019): Rozptylová studie (dokumentace DÚR)

- EKOLA group, spol. s r.o. (05/2017): Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy (zjišťovací řízení)
- EKOLA group, spol. s r.o. (07/2019): Silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava, Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy – aktualizace (dokumentace DÚR)
- Strategický plán rozvoje města Česká Lípa na období 2017–2023, ANALYTICKÁ ČÁST, Verze 15. 3. 2017, GaREP, spol. s r.o., společnost pro regionální ekonomické poradenství
- Strategický plán rozvoje města Česká Lípa na období 2017–2023, Návrhová část, Verze 6. 4. 2017, GaREP, spol. s r.o., společnost pro regionální ekonomické poradenství
- Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje (aktualizace 2020), online: [Microsoft Word - analyza-2020 dokument \(kraj-lbc.cz\)](#)
- Doprava v Libereckém kraji (aktualizace 2010), online: [Doprava v Libereckém kraji \(kraj-lbc.cz\)](#)
- EKOLA group, spol. s r. o. (2019): Akční plán protihlukových opatření pro aglomeraci Liberec, Souhrnná zpráva, č. zakázky 18.0722-01
- EKOLA group, spol. s r. o. (2019): Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Libereckého kraje, Souhrnná zpráva, č. zakázky 18.0722-01
- EKOTOXA s. r. o. (2014): Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace, které vlastní kraj, včetně hlavních pozemních komunikací ve vlastnictví obcí ve správním území Libereckého kraje, verze 03_K veřejnému projednání. Online: [Akční plán protihlukových opatření Liberec silnice 1211 \(kraj-lbc.cz\)](#)
- Jan Skočdopole (2018): Přeložka silnice I/9 u České Lípy, bakalářská práce, ČVUT v Praze, Fakulta dopravní
- Jan Skočdopole (2020): Přestavba křižovatky I/9 Svor, diplomová práce, ČVUT v Praze, Fakulta dopravní
- František Hruban (2021): Studie dopravy v oblasti vymezené komunikacemi I/9, II/608 a II/101, bakalářská práce, ČVUT v Praze, Fakulta dopravní. Online: [F6-BP-2021-Hruban-Frantisek-Dopravní studie v oblasti vymezené komunikacemi I9 II101 II608.pdf \(cvut.cz\)](#)
- Radimský, M., Matuszková, R. (2019): Revize ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČVUT v Brně, Fakulta stavební, STEPS 10 – Projektování silnic a dálnic. Online: [Revize ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic \(sdruzeni-silnice.cz\)](#)
- Krajský úřad Libereckého kraje, rozhodnutí – stavební povolení pro stavbu „I/9 Česká Lípa – Nový Bor“, č. j. OD 695/2017-4/280.13/Hk ze dne 12. 7. 2017. Online: https://krajsky-urad.kraj-lbc.cz/getFile/id:725021/P01_OD_695_2017-4_280.13_Hk_anon.pdf
- Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, rozhodnutí ve věci udělení pokuty městu Česká Lípa, č. j. KHSLB 04763/2019 ze dne 18. 3. 2019
- Hejda R., Farkač J. & Chobot K. (eds) 2017: Červený seznam ohrožených druhů České republiky. Bezobratlí. Red list of threatened species of the Czech Republic. Invertebrates. *Příroda*, 36: 1–612
- Řezáč M., Kúrka A., Růžička A. & Heneberg P. 2015: Red List of Czech spiders: 3rd edition, adjusted according to evidence-based national conservation priorities. *Biologia*, 70: 645–666
- Sbírka rozhodnutí nejvyššího správního soudu, Ochrana přírody a krajiny: Výjimka ze zákazu u zvláště chráněných rostlin a živočichů, číslo 2/2016, ročník XIV
- Vomáčka, V. a kol. (2018): Zákon o ochraně přírody a krajiny, komentované znění zákona, C. H. Beck
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje
- Zásady územního rozvoje Libereckého kraje
- Informační systém EIA, online: [Informační systém EIA \(cenia.cz\)](#)

- Webové stránky města Nový Bor – Projekty a dotace, online: [Projektová dokumentace k realizaci cyklotrasy mezi městy Česká Lípa a Nový Bor v rámci projektu „Lípa – Bor na kole“: Dotace z prostředků státního rozpočtu ČR: Nový Bor \(novy-bor.cz\)](#)
- Petice Sdružení Svobodná Ves, online: <https://www.petice.com/signatures/nesouhlas-se-stavbou-silnice-1-9/>
- Ministerstvo zdravotnictví: Hlukové mapy 2017, mapová aplikace: [HLUKOVÉ MAPY 2017 \(mzcr.cz\)](#)
- Václav Loula (TZ ČAPPO), 2020: Vývoj spotřeby pohonných hmot v Česku v roce 2020. Online: <https://www.petrol.cz/aktuality/vyvoj-spotreby-pohonnnych-hmot-v-cesku-v-roce-2020-10525>
- Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, online <https://www.cappo.cz/cisla-a-fakta/spotreba-pohonnnych-hmot-v-cr>
- Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR 2000, 2005, 2010, 2016, 2020, ŘSD ČR, online: <https://www.rsd.cz/web/guest/rsd/dokumenty-a-publikace#zalozka-intenzity-dopravy>
- Statistiky dopravních nehod, online aplikace: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
- Nehodová místa, online aplikace: [DOPRAVNÍINFO.cz - jednotný systém dopravních informací pro ČR \(dopravniinfo.cz\)](#)
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., online: [Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020 \(CSD2020\) | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. \(cdv.cz\)](#)
- ÚAMK: Riziková mapa České republiky, online: [EuroRAP \(uamk.cz\)](#)
- Petr Kurfürst (2002): Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky, Centrum pro dopravu a energetiku, Praha. Online: [ŘÍZENÍ POPTÁVKY PO DOPRAVĚ - PDF Stažení zdarma \(docplayer.cz\)](#)
- Ing. arch. Tomáš Cach (2015): Udržitelná mobilita (2) – Dopravní indukce a redukce, Automat: [Udržitelná mobilita \(2\) – Dopravní indukce a redukce - AutoMat \(auto-mat.cz\)](#)

Popis záměru, jeho funkce, význam a umístění:

Stavba přeložky silnice I/9 vychází z požadavku na převedení tranzitní dopravy ze stávající silnice I/9, která je vedena centrem města Česká Lípa a okrajem města Nový Bor, zejména tranzitní dopravy na hraniční přechody do SRN. Přeložka je navrhována jako novostavba silnice I. třídy v kategorii S 13,5/90 – uspořádání 2+1. Směrové řešení trasy prochází pahorkovitým nezastavěným územím, a z větší části zasahuje do zemědělsky obhospodařovaných pozemků a zasahuje i pozemky určené pro plnění funkce lesa. Stavba přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava začíná na západním okraji Nového Boru u MÚK Okrouhlá (dle DÚR v km -0,875) a končí napojením na MÚK Dolní Libchava (dle DÚR v km 9,285). Celková délka trasy je uvažována 10 160 m. Součástí stavby jsou kromě hlavní trasy také křižovatky, přeložky a úpravy silnic III. třídy, místních a účelových komunikací, přístupových komunikací na pozemky, mostní objekty, protihlukové stěny, přeložky inženýrských sítí, přeložky elektrického vedení, oplocení, systém odvodnění včetně dešťových usazovacích nádrží (DUN), zábrany pro ochranu netopýrů, migrační objekty, vegetační úpravy a demolice. Území CHKO prochází pouze část zamýšlené stavby takto: Navrhovaná trasa přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava vede na začátku úseku u obce Okrouhlá v prostoru mimoúrovňového křížení (stavba I/9 MÚK Okrouhlá) po stávající komunikaci I/9 a navazuje na uzavřenou komunikaci vedenou v zářezu mezi obcemi. Silnice se dále odklání na zemědělsky obhospodařované pozemky podél obce Skalice u České Lípy. V prostoru křížení s komunikací III/26212 je uvažováno s výstavbou MÚK Skalice. Hlavní trasa dále pokračuje směrem na Českou Lípu, kdy míjí část obce Skalice Svobodná Ves. V polovině trasy se nachází budoucí umístění MÚK Manušice (součást navazující stavby I/13), která by měla zajistit napojení na silnici I/13 směrem od Děčína. Přeložka mimoúrovňově překonává místní komunikace obce Manušice a stávající cyklostezku Varhany. Hranice CHKO je v těchto místech u Manušic a Horní Libchavy vymezena po komunikacích III/2628, III/2627 a III/26215.

Podrobné technické řešení stavby je uvedeno v DÚR 08/2019 „I/9 Nový Bor - Dolní Libchava“, která je součástí žádosti. Pro záměr byl zpracován doplňující biologický průzkum (dle § 67 zákona), který tvoří přílohu žádosti. Z důvodu minimalizace negativních vlivů jsou navržena opatření k prevenci, vyloučení a snížení významných nepříznivých vlivů na přírodu. Charakter a míra předpokládaného zásahu je popsána v závěru doloženého Hodnocení vlivu (leden 2021). Minimalizace tohoto zásahu je zapracována do DÚR uvedené stavby (F.14 Migrační studie).

Zdůvodnění potřeby a umístění záměru:

Žadatel ve své žádosti uvedl následující zdůvodnění: S ohledem na růst dopravy v dotčeném území bude nutné vymístit tranzitní dopravu na uvažovaný obchvat obou měst Česká Lípa a Nový Bor. Výstavba přeložky silnice I/9 zajistí kvalitní dopravní spojení, které plyne z požadavků zátěží uvažovaných v dopravních modelech pro výhledový rok 2050. Příprava přeložky silnice I/9 probíhá již mnoho let. Silnice I/9 je regionálně významnou silnicí I. třídy, vedoucí z Prahy-Zdíby (D8) přes Mělník (I/16) - Jestřebí (I/38) - Zahrádky u Č. L. (I/15) - Českou Lípu - Nový Bor, Svor (I/13) - Rumburk až po německou státní hranici. Celková délka silnice je více než 108 km. V současné době převádí silnice I/9 vysoké intenzity dopravy. Realizace obchvatu podstatně odlehčí stávající silnici I/9 (budoucí silnice II/609), a to především v úseku průjezdu městem Česká Lípa a spojení mezi Novým Borem a Českou Lípou. V okolí České Lípy překračují intenzity podle celostátního sčítání dopravy 10 tis. vozidel/den. Takto vysoké intenzity jsou nevyhovující zejména při průchodu městy a obcemi, a proto se zde plánuje či je v realizaci celá řada staveb směřujících ke zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti a odstranění průtahů. Silnice I/9 prochází přímo centrem města Česká Lípa, což je z hlediska vlivů na obyvatelstvo i z hlediska dopravního zcela nevyhovující. V plánu je výstavba západního obchvatu tohoto města. Jednou ze tří navazujících staveb je projednávaný záměr přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava. Výsledná trasa byla vybrána jako optimální řešení jak z technického, tak ekologického hlediska. Potřebnost záměru je mj. potvrzena zahrnutím záměru do klíčových koncepčních dokumentů, kterými jsou Politika územního rozvoje (PÚR), Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR) a územní plány obcí na uvedené trase silnice I/9.

Popis zásahu do zájmů chráněných zákonem:

Území bylo prozkoumáno z hlediska výskytu ZCHD a přítomnosti vhodných biotopů (přítomnost, rozmnožování, shánění potravy, migrace, úkryty a hnízda apod.) v rámci starších i recentních biologických průzkumů, které nechal žadatel zpracovat za účelem schválení záměru a vydání výjimky. Aktualizaci a rozšíření průzkumů si Agentura vyžádala také v rámci zjišťovacího řízení (č. j. SR/1829/UL/2017-2 ze dne 28. 8. 2017) a poté opětovně ve větším detailu při projednávání záměru ve svém vyjádření k návrhu dokumentace DÚR (č. j. SR/1829/UL/2017-7 ze dne 23. 1. 2020, č. j. SR/1829/UL/2017-8 ze dne 14. 4. 2020). Biologické průzkumy se měly v aktualizaci zaměřit na ověření klíčových fenoménů potenciálně dotčených stavbou a současně měly přispět k vypořádání připomínek dříve vznesených Krajským úřadem Libereckého kraje ke zmírňujícím a kompenzačním opatřením a povolení výjimky podle § 56 zákona (viz stanovisko ke zjišťovacímu řízení č. j. KULK 92990/2019 ze dne 8. 1. 2020). Nutno zdůraznit, že podle požadavku žadatele se aktualizovaný průzkum (O. Bílek a kol., 2020) soustředil téměř výhradně na část stavby na území CHKO a podle zadání ŘSD ČR pominul území v kompetenci krajského úřadu, evidentně v souvislosti s tím, že ze strany krajského úřadu nebyla aktualizace výslovně vyžádána.

Agentura také vyjádřila nesouhlas s tvrzením žadatele, že nedojde k zásahům do vodních toků, a to díky mostním konstrukcím, které nebudou zasahovat do koryta a prostoru nivy. Z předložené dokumentace k DÚR však nešel rozsah a typ případných zásahů vyčíst a tento bude muset být ve vztahu k ZCHD vázaným na vodní tok případně posuzován v dalších fázích povolování záměru (stavební řízení). Toto řízení se proto týká okruhu ZCHD, u nichž je předpoklad dotčení zřejmý a nespochybnitelný.

Míra zásahu plánovanou stavbou a s ní souvisejícími zásahy do prostředí je pro různé skupiny druhů různá, přičemž u všech, které se vyskytují v přímém územním střetu, hrozí škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje, chytání, zraňování a usmrcování a dále poškozování a ničení jimi užívaných sídel. Pro realizaci záměru bude nutné pokácet odhadem 662 jedinců stromů a celkem 65 495 m²

souvislých porostů, u nichž se předpokládá přímá kolize se stavbou. Kromě trvalých záborů dojde k dočasným záborům a silnému ovlivnění okolí stavby (podmostí, odvodnění, ruderalizace). Niva Šporky coby významný migrační koridor bude několikrát přetnuta mostními konstrukcemi, čímž dojde k narušení v prostoru nad ní (přelety ptáků a netopýrů) i prostoru přímo v říční nivě (pásky bez vegetace ve srážkovém stínu, mostní pilíře, odvodnění apod.). Rozsah ovlivnění lze pouze odhadovat, protože podle zhotovitele projektové dokumentace není dořešeno založení stavby (geologicko-inženýrský průzkum proběhl v roce 2021). V případě jediného ZCHD rostliny bledule jarní dojde k zániku jedné zjištěné lokality s výskytem v nivě Šporky. V přímém územním střetu a tedy ohrožení i přímo zraňováním a usmrcováním dospělců nebo jejich vývojových stádií jsou obojživelníci, kteří v území migrují mezi akvatickými a terestrickými biotopy: čolek obecný, čolek velký, kuňka obecná, ropucha obecná, rosnička zelená, skokan skřehotavý, skokan štíhlý a blatnice skvrnitá. Obdobně platí pohyb v širším území stavby i pro plazy, zvláště v případě užovky obojkové, pro níž jsou obojživelníci hlavní potravní složkou. Výskyt a hnízdění ptáků přímo v trase může zapříčinit možné kolize se stavbou, zábor biotopu pro hnízdění a shánění potravy nebo kácení dřevin v hnízdních biotopech. Hnízdění je potvrzené nebo vysoce pravděpodobné u druhů: bramborníček hnědý, ledňáček říční, lejsek šedý, slavík obecný, tuhyk obecný a žluva hajní, širším okolí hnízdí také chřástal polní. Po výstavbě mohou být tyto ptáci rušeni hlukem a světlem z provozu na silnici a není vyloučeno, že lokality opustí nebo se stáhnou do klidnějších partií nivy a okolní krajiny. Některé druhy netopýrů mají vysoké a střední letové výšky, takže hrozí kolize s projíždějícími vozidly a usmrcení přeletujících jedinců, i přes doprojektování zábran na mostních konstrukcích a ve vytipovaných místech trasy. Konkrétně jsou to druhy: netopýr večerní, netopýr severní, netopýr rezavý, netopýr nejmenší, netopýr hvízdavý a netopýr parkový. Zásah do biotopů hrozí také v případě hojných bezobratlých živočichů, u nichž se předpokládá plošný výskyt v širším řešeném území: ohniváček černočárny, mravenec, prskavec, svižník, zlatohlávek tmavý.

Agentura musí na tomto místě také upozornit na nevyřešený souběh tělesa přeložky a přeložky elektrického vedení (110 kV), který může být díky vzájemné blízkosti a nevhodnému rozdílu výšek značně kritický pro přeletující ptáky, a to pro prakticky všechny řády, významněji pak pro veslonohé, vrubozobé, brodivé, dravce, krátkokřídle a dlouhokřídle. Existuje vážná obava, že i přes případné zvýrazňovací ochranné prvky by letící jedinci nestihli změnit svou letovou výšku a naráželi by do vodičů. Lokalita se nachází mimo území CHKO, ale problematika je pro celé území spojitá a nelze ji řešit samostatně pouze pro část záměru. Kritické místo je navíc v blízkosti významných hnízdních a potravních lokalit a probíhá zde intenzivní přesun v rámci širšího území.

V souvislosti se stavbou dojde k silné fragmentaci území, což se může nepřímo negativně odrazit na stavu populací migrujících živočichů (obojživelníci, plazi, ptáci, netopýři a vydra říční) i dílčích metapopulací v oblasti (např. modrásci, chřástal polní). Zasaženy budou biotopy využívané pro shánění potravy nebo pro rozmnožování některých druhů ptáků: krahujec obecný, chřástal polní, čáp bílý, moták pochop, luňák červený. Negativně může nová liniová stavby ovlivnit přeletující jedince krkavce velkého nebo jeřába popelavého, který hnízdí na Stružnickém potoce a v okolí Manušických rybníků má potravní lokalitu.

Hluk a světelné rušení budou kontinuálně působit i po zprovoznění stavby a nepříznivě budou působit hlavně na vydru říční, ptáky a netopýry. V této souvislosti lze tedy hovořit o škodlivém zásahu do přirozeného vývoje a rušení ZCHD jmenovaných skupin. Závažným zásahem je přerušování letového koridoru mezi okrajem zástavby a lesním celkem západně od Manušic pro netopýry: netopýr Brandtův/vousatý, netopýr černý a netopýr velkouchý, u nichž není možné situaci v dohledné době řešit a hrozí, že letový koridor zcela opustí. Škodlivý zásah lze přitom uvažovat i u druhů rodu *Phengaris* (modrásek bahenní a modrásek očkovaný), kteří se sice podle aktuálních poznatků přímo v linii trasy nevyskytují, a to ani jejich vhodný biotop luční porosty s krvavcem totenem, ale jejichž přítomnost byla potvrzena v blízkosti záměru v nivě Šporky, kde nelze zcela vyloučit zásahy při pohybu stavební techniky v širším okolí stavby, případné odvodnění území pro stabilitu tělesa silnice a mostních pilířů, ruderalizaci a znečištění nebo svedení systému odvodnění z DUN do Šporky. Potenciál mají rovněž louky s živnou rostlinou krvavec toten, evidované v blízkosti Horní Libchavy, přestože autor aktualizovaného průzkumu je do revize nezahrnul a vliv vylučuje na základě botanických průzkumů z roku 2017 v souvislosti se záměrem „Suchá nádrž Šporka“ (O. Bílek, 2020).

Druhy křepelka polní, krutihlav obecný a vodouš kropenatý byly v dřívějších průzkumech zaznamenány v nivě Stružnického potoka, posledně jmenovaný druh byl také opakovaně pozorován v oblasti Manušických rybníků. Lokality výskytu se nachází mimo hranici CHKO, ačkoliv poměrně časté nálezy křepelky jsou známy z nivy Šporky a luk mezi Českou Lípou a Dolní Libchavou, ale též východně od obce Skalice (O. Bílek, 2020). Výskyt těchto druhů v okolí stavby tedy nelze zcela vyloučit.

Veřejný zájem obhajovaný z pozice zákona je v tomto správním řízení řešen z titulu ochrany zvláště chráněných druhů – akcent je přitom nutné dát na jejich vysoký celkový počet a vysoký podíl tzv. evropsky významných druhů. Realizací záměru by došlo k nevratnému narušení migračního koridoru nivy Šporky vysokého významu, ztrátě pobytových, hnízdních a potravních biotopů v širší oblasti a vzniku kolizních míst pro ptáky a netopýry s vysokým rizikem úhynu. Podstatné přitom je, že toto správním řízení řeší pouze část záměru. Dílčí lokality výskytu jednotlivých druhů přitom nelze vnímat samostatně, ale v prostorovém a funkčním kontextu. Dojde-li k fragmentaci území, zhorší se vzájemné vazby mezi jednotlivými populacemi, druhy se z území zcela stáhnou nebo sníží své početnosti. Přímá likvidace nebo narušení přírodního prostředí a biotopů druhů je přitom jen dílčí vliv, který lze pro potřeby výjimky více či méně kvantifikovat. Složitější je dohlédnout dosah a význam nepřímých vlivů a vlivů spojených s provozem komunikace, tj. například neustálé rušení hlukem a světlem, urbanizace prostředí, narušení přirozených funkčních vazeb, které se mohou projevit v delším časovém horizontu a nemusí být vůbec podchyceny (a pokud ano, stav obvykle nejde zvrátit).

Celková druhová bohatost řešeného území svědčí o zachovalosti prostředí a jeho zvýšeného významu pro udržení místních populací, jejichž stav je v některých případech nepříznivý a neměl by být dále zhoršován. O zachovalosti prostředí svědčí například zjištěné druhové spektrum skupiny bezobratlých. Z celkového počtu 41 projednávaných zvláště chráněných taxonů uvedených ve vyhlášce náleží pouhých 7 taxonů (17 % z celkového počtu) k bezobratlým živočichům. Těchto 7 taxonů reprezentuje řádově tisíce druhů dalších bezobratlých, které se v tomto přírodně velmi cenném a zachovalém prostředí v trase plánované přeložky reálně vyskytují a které budou její realizací postiženy stejně, ba v mnoha případech i ve větší míře. Bezobratlí ve skutečnosti tvoří 98 % všech živočišných druhů přítomných v trase přeložky. Desítky druhů jsou navíc klasifikovány v různých kategoriích červených seznamů (R. Hejda, J. Farkač & K. Chobot (eds), 2017; M. Řezáč, A. Kůrka, A. Růžička & P. Heneberg, 2015) a přestože nejsou zvláště chráněné podle vyhlášky a nevztahuje se na ně tato výjimka, z hlediska dopadů plánované výstavby dojde k poškození či ke zničení jejich populací. To se ve výsledku nepříznivě projeví na celkovému poklesu biodiverzity území. Z dalších speciálně nesledovaných skupin brouků bylo zjištěno větší množství vzácných až velmi vzácných stenotopních druhů, povětšinou vázaných na nenarušené břehy Šporky, vlhké nivní louky či mokřiny a na staré stromy.

Vypořádání námitek a návrhů účastníků řízení a důvody vedoucí k nepovolení výjimky:

1. Ohrožení ZCHD, přírodních složek prostředí a krajiny

Obec Horní Libchava:

Námítka: „Dojde k ohrožení kriticky ohrožených, silně ohrožených a ohrožených druhů zvláště chráněných živočichů a bledulí jarních. Dále dojde k narušení krajinného rázu (...). Problémy s přeložkou se přesunou do zemědělsky obhospodařovaných pozemků a zasáhne i PUPFL. Nesouhlas s přesunem frekventované komunikace do nedotčené krajiny s do blízkosti PP Manušické rybníky.“

Obec Skalice u České Lípy:

Námítka: „Touto stavbou by došlo k velkému zásahu do krajinného rázu, k rozbití zemědělsky obhospodařovaných pozemků, ale i pozemků zajišťujících funkci lesa v k. ú. Skalice u České Lípy.“

Obec Okrouhlá:

Námítka: „Touto stavbou by došlo k velké změně krajinného rázu, která by měla neblahý vliv na životní prostředí. Došlo by k rozbití zemědělsky obhospodařovaných pozemků.“

Sdružení Svobodná Ves (petice):

Námítky: „(a) Negativní vliv na krajinu a životní prostředí v CHKO České středohoří, dvou rezervací Natura 2000 i jiných cenných biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin (41 druhů/taxonů, 1 rostlina kategorie O, 6 živočichů kategorie KO, 21 živočichů kategorie SO, 13 živočichů kategorie O) a jejího okolí podél povodí Šporky. (b) Znehodnocení a úbytek aktivně využívané zemědělské půdy a z toho plynoucí snížení zemědělské soběstačnosti regionu (zmizí 200 000 m² orné a lesní půdy). (c) Úbytek vody v krajině. (d) Hrozba realizace investičních záměrů souvisejících s výstavbou přeložky silnice. Například výstavba v nové průmyslové zóně Skalice u České Lípy, Okrouhlé a celková industrializace údolí.“

Souhrnné vypořádání: Závažnost dopadu na zvláště chráněné druhy je předmětem tohoto správního řízení. Ostatní aspekty vlivu na vodní poměry, krajinu, přírodu, PUPFL nebo zemědělskou půdu mohou být zohledněny pouze potud, pokud nějak se těmito druhy souvisí (například potravní biotopy, místa rozmnožování, migrační koridory apod.). Připomínky jsou velmi obecné a do řešené věci nepřináší žádné zásadní skutečnosti.

2. Negativní ovlivnění životního prostředí obyvatel a dopravní zátěž

Obec Horní Libchava:

Námítka: „Dojde k dopadu na životní prostředí v nedaleké zástavbě nových rodinných domů, které byly postaveny až po provedení hlukové a rozptylové studie na dopad silnice I/9. Komunikace bude mít významný vliv na obyvatelstvo po celé trase (...).“

Obec Skalice u České Lípy:

Námítka: „Dojde k obrovské zátěži životního prostředí obyvatel dosud klidné obce.“

Obec Okrouhlá:

Námítka: „Stavbou silnice by došlo k zátěži životního prostředí obyvatel dosud klidné obce. V okolí naší obce (...) bude snížena pohoda bydlení v naší obci, bude snížena rekreační a turistická atraktivita v okolí naší obce.“

Sdružení Svobodná Ves (petice):

Námítky: „(a) Zásadně se zhorší životní podmínky a zdraví občanů, zejména zvýšením hlučnosti, prašnosti a výfukovými plyny a celkové zhoršení kvality života napříč celým údolím tj.: Dolní Libchava, Horní Libchava, Manušice, Častolovice, Skalice u České Lípy, Slunečná, Okrouhlá, Nový Bor. (b) Zásadní zvýšení intenzity dopravy v obcích a jejich okolí. (c) Snížení rekreační a turistické atraktivity obcí, příměstského rekreačního prostoru České Lípy a Nového Boru, znehodnocení nemovitostí v obcích z důvodu blízkého rušného dopravního tahu.“

Souhrnné vypořádání: Správní orgán pokládá deklarovaný veřejný zájem dotčených obcí, jejich obyvatel a petentů za podstatnou okolnost při rozhodování ve věci a tato byla náležitě zohledněna. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

Město Česká Lípa:

Námítky: „Město Česká Lípa má dlouhodobě deklarovaný zájem o odklonění průtahu silnice I/9 ze současné trasy vedené severojižním směrem přímo centrem města na trasu, která nebude protínat území města, čímž nepochybně dojde ke snížení zatížení životního prostředí desetitisíců obyvatel České Lípy. Tento svůj zájem město Česká Lípa prosazuje na základě společenské objednávky reprezentované názory obyvatel České Lípy i jeho představiteli již velmi dlouhou dobu (vedení přeložky silnice I/9 v projektované trase se v územních plánech města Česká Lípa objevuje opakovaně již od 80. let 20. století).“

Zatížení životního prostředí, zejména hlukem a dopravním zatížením z provozu současného průtahu silnice č. I/9 katastrem města Česká Lípa a jeho hustě obydlenými oblastmi je významné. Určitá část obyvatel obcí dotčených stavbou dojíždí do zaměstnání do průmyslové zóny v České Lípě a k tomu využívá stávající silnici I/9 včetně průjezdního úseku středem České Lípy, což by v případě odklonění trasy I/9 nebylo nutné.

Město Česká Lípa shrnuje pro potřeby posouzení veřejného zájmu na vydání kladného rozhodnutí v předemném správním řízení základní atributy veřejného zájmu ve vztahu k obyvatelům České Lípy:

1. Obyvatelé města Česká Lípa jsou trvale nadměrně zatěžováni tranzitním provozem na silnici I/9 v úseku od hasičské zbrojnice až ke křižovatce silnice I/9 s místní komunikací – odbočkou do místní části Lada a odbočkou k letišti.
2. Obyvatelé města jsou dále zatěžováni nadměrnou dopravou na jižním okraji historického centra města v důsledku dopravy vedené po silnici I/9 ve směru od Prahy na Děčín, kdy tato doprava využívá sjezdu ze silnice I/9 na silnici II/262 ve směru na Děčín. Tato komunikace je od sjezdu vedena po okraji historického centra města a dále hustě obydlenou oblastí ulice Děčínské až k výjezdu z České Lípy v části Dolní Libchava, kde by mělo dojít v rámci přeložky silnice I/9 k budoucímu napojení obchvatu silnice I/9 na silnici II/262 a tím prakticky k vyloučení dopravy vedené nyní výše zmíněnou trasou, tedy centrem města. Samotný střed historického centra města je vzdálen vzdušnou čarou 330 m od osy silnice I/9, přičemž provoz je zčásti veden ve výšce mostní konstrukce nad ulicí Moskevskou.
3. V mnoha úsecích současné trasy silnice I/9 na území České Lípy je obytná zástavba ve vzdálenosti menší než 30 m a hlukové zatížení obyvatel tak přesahuje přijatelné hodnoty. (V navazujícím textu jsou podrobně popisovány další úseky nacházející se ve vnitřním městě.)
4. V úseku silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem je intenzita provozu natolik velká, že je zde prakticky vyloučena bezpečná cyklo doprava. (...) I tento fakt je nepochybným dokladem skutečně nadměrného zatížení obyvatel obou měst stávající trasou silnice I/9.“

Vypořádání: Ke konkrétním lokalitám: Lokalita U Kola – zástavba v lokalitě vznikla podle leteckých snímků někdy mezi lety 2012 a 2015 a bylo předem zřejmé, že zde bude problém s hlukovou zátěží. Je tedy otázkou, proč v těchto místech byla zástavba realizována a proč dosud nebyla opatřena protihlukovými stěnami nebo jiným stavebně technickým prvkem či opatřením. Přestože úbytek dopravy na silnici I/9 situaci pomůže, není samo spásný, neboť intenzity dopravy zůstanou i nadále na vysoké úrovni a problém s hlukem nebude přeložkou nadobro vyřešen. Situace zástavby v těsné blízkosti hlavních tahů městem je problematická sama o sobě, o čemž svědčí i průtah silnice II/262. Ulice Sluneční – město poukazuje na problém překračování hlukových limitů, ze které bylo již sankcionováno Krajskou hygienickou stanicí, územním pracovištěm Česká Lípa. Přestože je ze strany města Česká Lípa namítáno, že „část tohoto hlukového zatížení jde nepochybně na vrub i nadměrnému provozu na silnici I/9“, byla tato příčina na základě provedených kontrolních měření hluku v ulici Sluneční vyvrácena a hluková zátěž byla jednoznačně přisouzena provozu vzniklému jednak po vybudování autosalonu SAN plus a supermarketu Lidl, ale především po propojení ulice Sluneční s komunikacemi u obchodního centra OBI (dle obsahu rozhodnutí č. j. KHSLB:04763/2019 ze dne 18. 3. 2019). Problém s navýšením dopravy je nicméně podle informací uvedených v citovaném rozhodnutí podle města Česká Lípa spatřován v přetížení silnice I/9, kdy část řidičů údajně využívá Sluneční ulici jako zdánlivě rychlejší alternativu k silnici I/9. Tuto souvislost je nutno pokládat za závažnou, neboť aktuální průjezdnost průtahu I/9 komplikuje situaci jinde ve městě. Sjezdy z části Stará Lada – bezpečné zajištění sjezdů na místní komunikace je opět problémem, který samotná přeložka I/9 evidentně nevyřeší – provoz v této části města je i v aktivní variantě pro výhledové roky 2030 a 2050 prognózován na 12 – 13 tisíc vozidel/den.

Cyklo doprava na silnici I/9 – bezpečný pohyb cyklistů mezi oběma městy je možné řešit alternativními způsoby a optimálně je směřovat zcela mimo významný dopravní tah silnice I. třídy. Takto významná komunikace bude pro cyklisty i řidiče vždy riziková. Navíc i po vymístění I/9 na objízdnu trasu zde zůstane provoz na poměrně vysoké úrovni. Podle zveřejněné informace o poskytnutých dotacích na webových stránkách města Nový Bor je rozběhnutý projekt „Lípa – Bor na kole“, jehož následná realizace by měla „přinést zvýšení bezpečnosti provozu na silnici I. třídy č. 9, kdy dojde k odklonu cyklistické dopravy z této vysoce frekventované silnice a současně dojde ke zvýšení atraktivity nabídky cyklostezek.“ Cyklo dopravu tedy nelze chápat jako závažný důvod pro vybudování přeložky.

K souladu s územním plánem lze konstatovat, že tato okolnost je obecně nutná pro možnost záměry v území realizovat. Slouží primárně pro plánování rozvoje území z hlediska funkčních a prostorových

vazeb a nijak nezakládá nárok na realizaci stavby a vydání zde řešené výjimky. Při schvalování územního plánu obvykle nejsou známy všechny skutečnosti v potřebném detailu nutné pro posouzení záměru.

Závěr: Předložené důvody pro stavbu přeložky I/9 z pohledu dopravní situace ve městě Česká Lípa jsou sice závažné a bezesporu spojené i s průtahem silnice I/9 centrem města, nicméně předestřené problémy jsou ze značné míry důsledkem některých změn, které nebyly na úrovni města řešeny koncepčně a do všech důsledků (výstavba obytných domů nebo velkých obchodních komplexů v těsné blízkosti významného dopravního tahu, rozvoj průmyslové zóny spojený s přepravou zboží nákladními automobily ad.). Problém s hlukem a emisemi z dopravy zejména podél význačných dopravních tepen jsou běžným problémem větších měst. I po odklonění části dopravy z průjezdu městem zůstane obytná zástavba zmiňovaná ve vyjádření v jejich blízkosti a bude se i nadále potýkat s překračováním imisních limitů.

V této souvislosti je také relevantní připomínka spolku Děti Země, který poukazuje na to, že „město nijak nedoložilo, jakou vlastní činností se snaží zmírňovat škodlivé vlivy automobilové dopravy na obyvatele a návštěvníky města“. Správní orgán pokládá deklarovaný veřejný zájem města Česká Lípa a jejich obyvatel za podstatnou okolnost při rozhodování ve věci a tato byla patřičně zohledněna. Rovněž byly zohledněny relevantní připomínky spolku Děti Země podané v reakci na vyjádření města Česká Lípa. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

Obec Okrouhlá:

Námítka: „V podkladech pro rozhodnutí chybí ještě důležitý aspekt, týkající se prostoru pro další možné rozšíření zastavěného území obce a prostor pro možné kvalitně a bezpečně připojení plánovaných komunikací (v místech plánovaného SO250) k nyní zavřené části silnice mezi MÚK Okrouhlá a silnicí III/2628. Stavbou I/9 v plánované trase bude obec nadále možné dopravně obsluhovat pouze jejím centrem po současné III/2628.“

Vypořádání: Z připomínky není docela jasné, zda se obec obává dopravní zátěže na silnici III/2628 a zda očekává omezení v rozvoji žádoucí zástavby obce nebo naopak rozvoj nežádoucí doprovodné zástavby spojené s přeložkou silnice I. třídy. Podle dopravní prognózy (Valbek, spol. s r. o., 01/2021) se na paralelních severojižních spojeních očekává pokles počtu vozidel, jmenovitě u silnice III/2628 Nový Bor – Skalice o více než 3 tisíce vozidel/den k roku 2052. Nicméně v úseku do obce Okrouhlá se četnosti dle prognóz tak razantně nemění a pohybují se okolo 200 – 300 vozidel/den (snížení o cca 90 vozidel/den v roce 2052 při realizaci přeložky). Silnice je překlenuta mostním objektem SO202, jiné místní komunikace nejsou k přeložce I/9 napojeny. Není zřejmé, jaký přesně problém je míněn v připomínce ohledně objektu SO250 (opěrná zeď) a jak se negativně projeví na obslužnosti obce a jejího okolí.

3. Potřebnost stavby – intenzita dopravy, nehodovost

Obec Skalice u České Lípy:

Námítka: „Upozorňujeme na výsledky prognózy dopravy pro účely ekonomického hodnocení souboru staveb na silnici I/9 vypracované firmou Valbek spol. s r.o. v lednu 2021, kde se vychází ze zjištěných údajů v intenzitě dopravy v r. 2016. Tyto prognózy se aktuálně již druhý rok zásluhou zvláště covidové pandemie nenaplnují. Tento propad v intenzitě dopravy dokresluje i výsledky nevlivnějších hráčů na trhu s prodejem pohonných hmot do automobilů (MOL, Benzina) ze kterých plyne, že v r. 2020 u nich došlo k propadu prodeje PHM o cca 20 % a v r. 2021 jsou stále v propadu cca 10 % pod čísla prodeje z r. 2019. Je otázkou, zda v této době má nejen ekologický, ale i ekonomický smysl stavět další komunikaci v naší lokalitě.“

Vypořádání: K datu zpracování dopravní prognózy byly k dispozici pouze výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016, což byl bezpochyby relevantní podklad. K výpočtům byla současně použita certifikovaná metodika pro zpracování prognóz intenzit automobilové dopravy (Technické podmínky TP 225). Lze souhlasit s reakcí žadatele, že „sčítání dopravy, intenzita, dopravní prognózy a ekonomické zhodnocení záměru jsou procesy, které se řídí příslušnými předpisy a metodikou a v souladu s těmito postupy je vypracován i projekt stavby.“ Je zjevné, že jakýkoliv výpočtový model v sobě zahrnuje určitou míru nejistoty. Nově jsou zveřejněna aktuální data z celostátního sčítání

dopravy 2021 (ŘSD ČR) – zjištěné četnosti vozidel se ovšem příliš neliší a lze předpokládat, že v modelu by se rozdíl zásadně neprojevil. S ohledem na řešené území by bylo nicméně účelné provést cílené šetření dopravních výkonů za účelem zmapování dopravních toků osobní i nákladní automobilové dopravy v širším území (včetně propojení s hlavními dopravními tahy u tranzitu) a důkladně tím zanalyzovat potřebnost modernizace komunikační sítě a vhodné způsoby řešení.

Spotřeba PHM je ovlivňována celou řadou faktorů. Klesající spotřeba paliva sice může nepřímo vypovídat o intenzitě dopravy, nicméně dílčí propad ve spotřebě pohonných hmot za zmíněné období posledních let 2019 – 2021 je přičítán pandemii koronaviru, která je epizodická a zjevně není klíčovým faktorem ovlivňujícím dlouhodobý trend v rozvoji dopravy. Jak analyzuje ČEPPO (V. Loula, 2020), souvislost s propadem spotřeby pohonných hmot měl i propad celého automobilového trhu, omezený volný pohyb osob, zastavení domácí rekreační turistiky, omezení průmyslových odvětví, osobní i veřejné dopravy (autobusy) a částečně i nákladní dopravy. Pokles poptávky po pohonných hmotách koresponduje s poklesem HDP a také se skutečností, že v první polovině roku 2020 klesl nákup nových osobních i nákladních automobilů. Vývoj spotřeby pohonných hmot ukazuje, že se v roce 2021 víceméně vrací na úroveň před pandemií koronaviru (ČEPPO, ČSÚ). Předložené argumenty zpochybňující prognózované intenzity dopravy hrají v trendech podružnou roli, jsou dočasného charakteru nebo nejsou průkazné. Trend vývoje početnosti automobilů lze lépe a jednoznačněji ilustrovat na vývoji početnosti vozidel zjišťované opakovaným celostátním sčítáním. Na dotčeném úseku silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor rozděleném na tři sčítací úseky počet vozidel v posledních 10 letech mírně narůstá, přesto je v roce 2020 srovnatelný s rokem 2005 (tis. vozidel/24 hod.): 10/12/16 (2000), 12/14/16 tis. (2005), 10/x/13 tis. (2010), 9/12/14 (2016), 13/14/16 (2020).

Sdružení Svobodná Ves (petice):

Námítka: „*Nebyla provedena chytrá studie dopravy, kde by se zjistil nejen počet vozidel, ale i odkud kam jedou. Z těchto čísel by vyplynula převažující dopravní obslužnost Česká Lípa-Nový Bor, která neklesne vybudováním přeložky silnice I/9 Nový Bor-Dolní Libchava.*“

Vypořádání: Předložené modely pracují s celkovými intenzitami vyjádřenými počty automobilů, přičemž se odhaduje, že dopravní tok mezi Českou Lípou a Novým Borem se rozdělí a bude dosahovat víceméně shodné úrovně na stávající silnici I/9 i nové přeložce. Správní orgán uznává oprávněnost námítky ohledně nezbytnosti prokázání potřeby přeložky I/9. Argumenty předložené žadatelem, kterými svůj záměr odůvodnil, byly shledány nedostatečnými. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

Námítka: „*Dlouhodobé neřešení vnitroměstské dopravy v České Lípě.*“

Vypořádání: Správní orgán nemá k vypořádání této námítky žádné podklady a ani město Česká Lípa ke svému vyjádření (č. j. 724 ze dne 24. 2. 2022) jakékoliv dopravní studie, koncepci nebo analýzy nepředložilo ani na ně neupozornilo. Přestože je průtah komunikace I/9 městem vážným problémem, není poukázáno na další dopravní komplikace, které samotná přeložka nevyřeší. O potřebnosti koncepcie dopravy pro město hovoří návrhová část Strategického plánu rozvoje města Česká Lípa na období 2017 – 2023, ale zřejmě nebyla dosud zpracována. Správní orgán uznává oprávněnost námítky ohledně analýzy dopravní situace ve městě Česká Lípa a zhodnocení role a významnosti silnice I/9 v kontextu městských a meziměstských dopravních toků. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (Děti Země):

Námítka: „*Předmětem je výstavba nové silnice I/9 z Nového Boru do Dolní Libchavy délky 5,95 km na území CHKO (z celkové délky 10,2 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. (...) ŘSD ČR ve své žádosti uvádí, že na stávající silnici I/9 se podle dopravního sčítání v roce 2016 dopravní intenzity pohybují kolem 10-15 tisíc voz/den. Podle názoru Děti Země jsou stávající i budoucí dopravní intenzity pro 2pruhovou silnici I. třídy kapacitně dostačující, takže nevidí nějaký veřejný a naléhavě převažující důvod pro výstavbu nové silnice. Jinak řečeno, ve spisu není odborná*

studie, která by dokládala, že dopravní intenzity na stávající silnici I/9 byly za 20 let, tj. do roku 2040 vyšší než 18 tisíc voz/den, kdy tento typ silnice ji dokáže pojmout.“

Vypořádání: Agentura pokládá tento argument za relevantní a byl v odůvodnění rozhodnutí zohledněn.

Námítka: „ŘSD ČR také v žádosti uvádí, že na stávající silnici I/9 je mnoho nehod, zejména v obcích, přes které silnice I/9 prochází. Nicméně Děti Země z veřejně dostupné mapy nehodovosti v letech 3/2016 až 3/2021 nezjistily, že by nehodovost vůči jiným silnicím v okolí, včetně I. třídy, významně vyšší. Během této doby nedošlo k žádnému úmrtí a ani k těžkému zranění, jak vyplývá z připojených 2 map se smrtelnými nehodami a s těžkými zraněními. Podle názoru Děti Země je stávající nehodovost (úmrtí a těžká zranění) průměrná vůči jiným silnicím I. třídy, takže ani z tohoto důvodu nevidí nějaký veřejný a naléhavě převažující důvod pro výstavbu nové silnice. Jinak řečeno, ve spisu není odborná studie, která by dokládala, že nehodovost na stávající silnici I/9 je nyní vysoká vůči jiným podobným silnicím v okolí. Přitom naopak vysoká je v České Lípě a v Novém Boru, což je zřejmě způsobeno hlavně vnitroměstskou dopravou, než průjezdní po I/9.“

Vypořádání: Agentura pokládá za relevantní námitku spolku Děti Země, aby žadatel doložil své tvrzení o potřebnosti přeložky, kde je nehodovost důležitým aspektem dokládajícím nevyhovující stav. V reakci na výše uvedené vyjádření poukazuje žadatel na to, že spolek „opomíjí nehody s lehkým zraněním nebo pouze s hmotnou škodou, kterých je na komunikaci naprostá převaha.“ Svě tvrzení ilustruje zobrazením nehod mezi roky 2016 a 2021 mezi světelně řízenou a okružní křižovatkou na výjezdu z České Lípy, kde bylo „na úseku o délce cca 300 m zaznamenáno 18 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 6 osob.“ K tomu lze dodat, že žadatel k ukázce použil velice frekventované místo u nákupních center při ulici Borská, kde se řada dalších nehod udála v prostoru mimo silnici I/9. Poměrně vysoké intenzity dopravy se ovšem v této části města očekávají i po realizaci přeložky. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

Město Česká Lípa:

Námítka: „Z posledního celostátního sčítání dopravy z roku 2020 publikovaného Ředitelstvím silnic a dálnic je navíc zřejmé, že se nepotvrzuje předpoklad snižování intenzity dopravy ve sledovaném úseku silnice I/9, ale naopak zde v průjezdním úseku Českou Lípou došlo mezi lety 2016 a 2020 k nárůstu intenzity v průměru o cca 20 %.“

Vypořádání: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 (v období 07/2020–06/2021) skutečně zaznamenalo zvýšení intenzity na řešeném úseku silnice I/9, a to i na území města. Tento fakt sám o sobě ale nic nevyovídá o dopravních směrech a tranzitu. Výsledky ani nijak nezohledňují uzavírky a dopravní omezení, která hrají při využívání dopravních spojnic zásadní roli. Konkrétní příklady uvádí ve své reakci spolek Děti Země a správní orgán pokládá tuto připomínku za relevantní. Blíže viz odůvodnění rozhodnutí.

4. Varianty trasování přeložky a proces EIA

Obec Okrouhlá:

Námítka: „Dosud nebyl proveden alternativní návrh silnice, který by byl šetrnější k životnímu prostředí, a nebyla dostatečně doložena potřeba pro tuto silnici. Jako zastupitelé obce Okrouhlá nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor. Obec Okrouhlá žádá o vypracování a předložení k posouzení plnohodnotných variant záměru zastaralého projektu z 90. let, úměrných jak cenou tak technickým možnostem“ a dále „posouzení dle velké EIA zákona č. 100/2001 Sb.“

Sdružení Svobodná Ves:

Námítka: Spolek požaduje „vypracování a předložení k posouzení plnohodnotných variant záměru (včetně varianty nulové a nula+, úměrných jak cenou, tak současným technickým možnostem) a to i v kontextu s variantami a aktualizacemi v dopravních koncepcích měst Český Lípa a Nový Bor“ a „posouzení projektu dle „velké EIA“ spolu v návaznosti na reálný stav trend a vývoj věci (k r. 2022 a dále), a na související zamýšlené dopravní stavby, např. přeložky 1/13.“

Souhrnné vypořádání: Neprovedení hodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („zákon EIA“) je v tomto řízení nerelevantní, neboť o tom rozhoduje jiný správní orgán v nezávislém procesu. Agentura nicméně souhlasí, že záměr měl být opětovně posuzován podle zákona EIA a Agentura jej požadovala v rámci zjišťovacího řízení k záměru v roce 2017, a to včetně doplnění variantního řešení s nižšími dopady na přírodu a krajinu, zejména na prostupnost krajiny a cenné biotopy s výskytem zvláště chráněných druhů (především na nivu Šporky a okolí EVL Manušické rybníky, EVL Cihelenské rybníky), s nižšími dopady na krajinný ráz a prvky územního systému ekologické stability (č. j. SR/1829/UL/2017-2 ze dne 28. 8. 2017).

S procesem EIA úzce souvisí problematika existence variantních řešení záměru. V rozsahu, kdy je předmětem žádosti též výjimka pro rostlinný či živočišný druh, který je předmětem ochrany podle práva Evropské unie, musí žadatel současně prokázat, že dosažení požadovaného efektu či výsledku nelze dosáhnout jiným uspokojivým způsobem (řešením). Taková řešení jsou často představována variantami záměru, v tomto případě variantami trasování obchvatu města Česká Lípa a řešením silničního spojení ve směru Nový Bor, přičemž dostatečnou oporu pro závěr, že „neexistuje jiné uspokojivé řešení“, nemusí poskytnout ani stanovisko EIA, jak upozorňuje závěr Nejvyššího správního soudu (sbírka č. 2/2016, ročník XIV): „K tomu, aby stanovisko EIA skutečně představovalo překážku pro zkoumání jiných možných podob záměru v rámci řízení podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, musí být v rámci procesu EIA posouzeny ty varianty záměru, které reálně připadají v úvahu. Jestliže posuzování vlivů na životní prostředí pomine některou variantu, která by mohla představovat menší zásah do předmětu ochrany zákona o ochraně přírody a krajiny, nezbyvá, než aby ji plnohodnotně posoudil orgán ochrany přírody v řízení o výjimce ze zákazu škodlivě zasahovat do vývoje zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.“ Ve zde projednávaném případě by bylo možné uvažovat například zkapacitnění a zabezpečení stávající komunikace I/9 a vedením obchvatu České Lípy jiným trasováním. V úvahu pro „řešení daného problému“ přichází i organizace dopravy nebo jiná dopravní opatření. Žadatel by měl tedy uspokojivě vypořádat i tato hlediska pro odůvodnění předloženého řešení potřeby, kterou ve své žádosti formuloval jako „požadavek na převedení radiální silniční dopravy mezi Českou Lípou a Novým Borem a především tranzitní dopravy na hraniční přechody do SRN, která je vedena centrem České Lípy“ a prokázat, že předestřený problém nelze jinak uspokojivě vyřešit.

Žadatel:

Námítka: Žadatel se ve svém vyjádření odvolával na zjišťovací řízení z roku 2017, jehož závěr zněl, že stavba nepodléhá dalšímu posuzování. Proto vyvozuje, že byla „prokázána realizovatelnost stavby ve vztahu se střety se zájmy ochrany životního prostředí.“

Vypořádání: Ve vztahu k ochraně zvláště chráněných druhů ovšem proces EIA nepokládá zákonný nárok na vydání výjimky podle § 56 zákona, neboť pro její udělení musí být splněna zákonná ustanovení, která se posuzují v samostatném správním řízení a která například zahrnují i prokázání veřejného zájmu a jeho převahu. Ve fázi Oznámení a ani Dokumentace například nemusí být záměr v takové technické rozpracovanosti, aby bylo ve všech ohledech zřejmé, že bude možné výjimku udělit (dle rozsudku NSS č. j. 8 As 63/2018-112 ze dne 12. 5. 2020).

K hodnocení záměru v procesu EIA (1999) správní orgán, obdobně jako někteří z účastníků řízení, podotýká, že tehdejší hodnocení nereflektuje aktuální stav. Věcně byla předmětem hodnocení komunikace kategorie S 11,5/80. Rovněž závěry a doporučení nebyly ani ze strany investora plně akceptovány – například omezení vlivu komunikace mělo být dosaženo vegetační výsadbou, která se ovšem v projektové přípravě omezila téměř výhradně na těleso komunikace (tedy násypy a zářezy) a zábory určené pro stavbu rozsáhlejší vegetační úpravy s clonící funkcí neumožňují (dle jednání správního orgánu se zhotovitelem dokumentace k DÚR). Také Krajský úřad Libereckého kraje ve svém rozhodnutí ve věci nepovolení výjimky upozornil na nesoulad dříve vydaného stanoviska EIA s aktuálním právním stavem.

5. Veřejný zájem

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (Děti Země):

Námítka: „Předmětem řízení je škodlivý zásah plánované silnice délky 5,95 km na území CHKO do biotopů 51 zvláště chráněných druhů organismů (včetně 1 rostliny), což je samo o sobě značným veřejným zájmem. Přitom stávající silnice neprochází napříč žádnou obcí, jako jinde v ČR, resp.: a) silnice se obcí Lada dotýká ve dvou místech, b) silnice obec Horní Pihel míjí či se jen lehce dotýká, c) silnice probíhá okrajem obce Pihel, nikoliv jejím středem, takže automobilový provoz lze omezovat technickými opatřeními. Naopak nová 3pruhová silnice má probíhat těsně malých obcí a dokonce přes území CHKO České středohoří, je v těsném kontaktu s řadou vodních ploch, včetně EVL Manušické rybníky, resp. prochází přes zalesněné kopce kolem Horní Libchavy apod. Jinak řečeno, nová 3pruhová silnice poměrně brutálně zasahuje do stávající mozaikovitě venkovské krajiny CHKO i do blízkosti EVL a do mnoha migračních koridorů, resp. do prvků ÚSES.“

„Za tohoto stavu podle názoru Děti Země není doloženo, že by výstavba nové 3pruhové silnice byla časově i věcně naléhavá, neboť předložené doklady 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 po celé ČR. Žádost je nutné doplnit o konkrétní odborné studie nebo žádost zamítnout.“

Vypořádání: K připomínce spolku Děti Země předložil reakci žadatel. Namítá, že Děti Země opomíjí vedení silnice intravilánem města Česká Lípa s tím, že „na průjezdním úseku o délce 2,1 km se nachází dvě světelně řízené křižovatky, jeden světelně řízený přechod pro chodce, jedna okružní křižovatka a tři úrovněvé křižovatky nebo sjezdy.“ K ovlivnění obcí podotýká, že „komunikace v České Lípě 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 místních obyvatel, včetně zranitelných účastníků provozu. K samotnému městu Česká Lípa je třeba připočítat dotčení dalších obcí na trase uvedených ve vyjádření Děti Země.“ Předmětem záměru je přeložka silnice I/9, nikoliv obchvat města Česká Lípa – v takovém případě je srovnání dotčených obcí na trase stávající a nové silnice regulární a správní orgán je uznává jako patřičné. Pokud žadatel odůvodňuje potřebu vymístění průtahu městem počtem ovlivněných obyvatel bydlících při páteřní komunikaci, musí přihlídnout také k tomu, že v této městské části zůstane vysoká zbytková intenzita dopravy a i z hlediska akustické situace bude hluk stále na vysoké úrovni (příkladem viz výpočtové body akustických studií V20 – Pihel 2, V21 – Borská 8, Česká Lípa a V22 – Sadová 586, Česká Lípa, kde budou pro rok 2050 hodnoty na hranici limitů a v noci i mírně přes). Zcela jinak se jeví situace při srovnání dotčených obcí mimo město Česká Lípa – zatímco v obci Pihel potrvá poměrně vysoká akustická zátěž a zlepšení dosáhne max. 4 dB, nově dotčeným obcím se i s instalací PHO zhorší akustická situace i o více než 10 a někde i o více než 20 dB (příkladem viz výpočtové body akustické studie V5, V6, V7, V9, V10, V11, V13, V14). Potřebnost přeložky v novém trasování a veřejný zájem na její výstavbě je zhodnocen v odůvodnění rozhodnutí.

Sdružení Svobodná Ves (petice):

Námítka: „Výstavbu a provoz přeložky silnice I/9 nelze považovat za záležitost tzv. veřejného zájmu. V souladu s judikaturou ČR je rozsah a obsah pojmu veřejného zájmu dynamický, může se měnit, často bývá podmíněn časem a místem aplikace normy a je nezbytné jej chápat jako zájem obecný či veřejně prospěšný. Dle Spolku SSV a petentů je nutné kompletní přehodnocení smysluplnosti záměru. Jde především podřízení záměru - dopravní koncepce ŘSD a kraje - novodobému veřejnému zájmu a platným celostátním koncepcím a strategiím udržitelného života (s nimiž je záměr v rozporu), a až následně navrhnout trasování s následným moderním dopravně-technickým řešením.“ Spolek upozorňuje na Vládní dokument „Česká republika 2030“ ve vztahu k „negativnímu zasažení krajiny, měst a obcí změně klimatu s častějším extrémním hydrometeorologickým jevům, zhoršování prostupnosti krajiny fragmentací liniiovými stavbami a její nedostatečnou schopností zadržovat vodu“ a cituje, že „další rozvoj a posilování infrastruktury musí dbát na to, aby působil co nejmenší vedlejší škody, např. fragmentaci krajiny nebo zábor půdy. Do roku 2030 je třeba podporovat bezemisní dopravu, páteří přepravy v regionech bude spolehlivá a čistá veřejná doprava. V tzv. Strategických cílech citovaného dokumentu se plánuje významné zvýšení počtu bezemisních a nízkemisních vozidel, dále nezvyšovat objemy tranzitní silniční nákladní dopravy, a naopak roli

železniční infrastruktury z hlediska tranzitu posilovat.“ Rozpor nachází ve zde deklarovaném veřejném zájmu vůči odůvodnění potřeby záměru.

Skalice u České Lípy:

Námítka: „V souvislosti s nyní velmi podporovanou elektromobilitou (a plánovaným zákazem spalovacích motorů v roce 2035) lze očekávat snížení emisí ze spalovacích motorů i hluku.“

Souhrnné vypořádání: Veřejné zájmy vyplývající z celostátních strategických dokumentů limitujících rozvoj dopravy ve vztahu k potřebám ochrany klimatu, krajiny a přírodního prostředí by měly být u záměru hodnoceny především na úrovni posuzování vlivů koncepcí a záměrů podle zákona EIA. Ve správním řízení je třeba nahlížet tyto souvislosti výhradně ve vztahu k řešeným ZCHD. Zohlednění obecných premis při zvažování veřejného zájmu u konkrétní stavby je obtížně uchopitelné – v daném případě lze očekávat, že vysoké dopravní intenzity budou přetrvávat do výhledového roku 2050 a během tohoto období velmi pravděpodobně nedojde k natolik zásadní obměně vozového parku a rozvoji elektromobility, aby se projevila radikálním snížením hluchnosti a produkcí emisí výfukových plynů. Teoreticky si lze představit, že opatření směřující k útlumu využívání vozidel s konvenčním pohonem by mohla být nějakým způsobem zapracována do modelových situací s dlouhodobým časovým měřítkem, s nimiž pracují dopravní predikce, jenže v tuto chvíli je těžké předpovídat, jaká bude v České republice situace. Podle dokumentu „Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050“ (Ministerstvo dopravy) „bude nástup elektromobility pozvolnější než v jiných (zejména západoevropských) zemích, nicméně k roku 2050 však bude elektromobilita i u nás velmi rozvinutá, protože automobilky už nebudou auta na konvenční pohon patrně vyrábět vůbec nebo jen v omezené míře. Poptávka bude ovšem silně záviset na cenové dostupnosti a při vyšších cenách je velmi pravděpodobné, že masivnější nástup elektromobility povede k nižší poptávce na vlastnění vozidel.“

Další z obecně pojatých okruhů veřejného zájmu je ochrana volného nefragmentovaného prostoru a udržení příznivé hydrologické bilance v území, což je zájem mluvící ve prospěch zde posuzované věci, tj. zachování příznivých životních podmínek pro zvláště chráněné druhy.

Žadatel:

Námítka: „Celospolečenská potřeba realizace stavby je jednoznačně vyjádřena ve strategických materiálech zpracovaných na celostátní úrovni (PÚR, DSS), tak na úrovni krajské a místní samosprávy (ZÚR, ÚPD).“ Žadatel tyto dokumenty cituje i s konkrétními odkazy na příslušné koridory.

Vypořádání: Připomínka vypořádána v odůvodnění rozhodnutí.

Obec Skalice u České Lípy:

Námítka: „Obec nevidí veřejný a naléhavý důvod pro výstavbu nové silnice I/9 v úseku Dolní Libchava – Nový Bor. Obec se domnívá, že teoreticky může dojít k drobnému snížení dopravy po stávající trase, ale naopak dojde k většímu zatížení jiných částí města Česká Lípa a okolních obcí.“ Dále k vyjádření města Česká Lípa reaguje tím, že „záměrem přeložky silnice I/9 není splnění hlukových limitů u stávajících objektů (což uvádí i žadatel o stavbu v rámci jím učiněných podání). Vybudováním přeložky proto nedojde ke snížení hluku (kdy snížení hluku je jedním z hlavních argumentů města, proč v přeložce vidí veřejný zájem).“ K tomu ještě dodává, že obchvat, který je pro město zásadní, lze řešit i jiným způsobem než přeložkou silnice I/9, tj. napojením na stávající trasu.

Obec Okrouhlá:

Námítka: „Žadatel o výjimku, na základě dostupných podkladů pro rozhodnutí, nepředložil validní podklady a veřejný zájem převažující nad ochranou občanů, krajiny a životního prostředí.“

Město Česká Lípa:

Námítka: „Veškeré uvedené skutečnosti dle názoru odvolatele jednoznačně svědčí ve prospěch veřejného zájmu obyvatel České Lípy na snížení intenzity provozu na současné trase silnice I/9 vedené tímto městem a tím na snížení dopadů emisí a hluku z provozu na této komunikaci. Toho nelze dle odvolatele dosáhnout jiným způsobem, než změnou trasy silnice I/9 mimo centrální část

města. Možná opatření zmiňovaná správním orgánem v rozhodnutí, jako např. mimoúrovňové přechody silnice I/9, by s velkou pravděpodobností mohla přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na současné trase této silnice v severní části průtahu, nicméně neměla by žádný efekt na snížení hlukového zatížení přilehlých částí města.“

Souhrnné vypořádání: Veřejný zájem na vymístění průtahu silnice I/9 centrem města Česká Lípa správní orgán uznává. Stávající situace je příčinou zhoršených životních podmínek obyvatel a komplikuje i dopravní výkony na tahu I/9 a bezpečnost silničního provozu. Meritem věci je, že město Česká Lípa prokazatelně potřebuje „obchvat“, zatímco řešený úsek I/9 je „navazující stavbou“ nebo „přeložkou“ tahu Česká Lípa – Nový Bor a jako taková je i posuzována. Věcně problematické je zde systémové propojení hlavních tahů plánovaných přeložek I/9 a I/13 a jejich svázání s obchvatem České Lípy, který je zčásti představován stavbou I/9 Dubice – Dolní Libchava. Vymístěný tah I/9 by tedy převzal jen polovinu očekávané dopravní zátěže stávajícího spojení Česká Lípa – Nový Bor a navíc by podle modelu posílil související silniční tahy směrem k České Lípě – silnici II/262 Žandov – Česká Lípa a III/2624 Stvolínky – Česká Lípa (Valbek spol. s r. o., 01/2021). Pozitivní efekt přeložky pro město je možné pokládat za prokazatelný (ovšem možná pouze z krátkodobého hlediska), ale není prokazatelná její potřebnost vůči současnému úseku mimo území měst Česká Lípa a Nový Bor, včetně zohlednění dopadu na nově zasažené obce a obce, u nichž bude přeložkou druhotně vyvolána zvýšená frekvence dopravy. Žádoucího účinku snížení emisí z automobilové dopravy ve městě Česká Lípa nemusí být přítom dosaženo dlouhodobě – vlivem přerozdělení dopravních proudů může dojít k dalšímu postupnému navyšování počtu vozidel (viz také odůvodnění rozhodnutí).

Ostatní připomínky:

Sdružení Svobodná Ves (petice):

Námítka: „Dlouhodobě minimální zájem komunálních politiků na úrovni obcí a kraje připustit občany k otevřené debatě nad projektem přeložky silnice. Neznalost a neochota politiků se seznámit s podrobnostmi a negativním dopadem na život, související s výstavbou přeložky silnice I/9.“

Vypořádání: Připomínka je pro posouzení nerelevantní.

Obec Okrouhlá:

Námítky: „Požadujeme, aby projektová dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení obchvatu I/9 Nový Bor byla v souladu s územním plánem obce Okrouhlá. Požadujeme, aby na přemostění v obci Okrouhlá SO202 – Most na I/9 přes přeložku silnice III/2628 v km 0,174 byla vybudována protihluková stínění – C pro vyloučení přenosu hluku do obce Okrouhlá. Požadujeme, aby v km 0,25 stavby byl vybudován biokoridor pro migraci zvěře.“

Vypořádání: Připomínky jsou v rámci řízení nerelevantní – soulad s územním plánem a protihluková opatření nejsou předmětem zde řešené věci a měly by být posuzovány v rámci řízení o umístění a povolení stavby. Umístění migračního koridoru by bylo součástí vypořádání v případných dalších krocích správní úvahy, za předpokladu, že by byly splněny předchozí podmínky pro povolení výjimky. Správní orgán však skončil u prvního kroku neprokázání veřejného zájmu a dalšími kroky se již nemusí zabývat.

Posouzení záměru a odůvodnění výroku rozhodnutí:

V souladu s ust. § 49 odst. 1 zákona jsou zvláště chráněné rostliny chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích a chráněn je rovněž jejich biotop. V souladu s ust. § 50 odst. 1 zákona jsou zvláště chráněni živočichové chráněni ve všech svých vývojových stádiích a chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Činnosti zakázané jsou definovány v ust. § 49 odst. 1, resp. § 50 odst. 2 zákona. Podle ust. § 56 odst. 1 zákona lze výjimku z tohoto zákazu povolit v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Žadatel důvody

veřejného zájmu neformuloval. V konkrétním případě podle povahy záměru je proto uvažován pouze důvod v odst. 2 pod písm. c), a to 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.

V souladu s posloupností kroků, které je třeba následovat ve správní úvaze o udělení výjimky (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 2/2015-251 ze dne 12. 11. 2015 a č. j. 5 As 180/2015-51 ze dne 16. 5. 2017), se správní orgán musel nejprve zabývat otázkou, **zda záměr představuje veřejný zájem.**

Ze strany žadatele je proklamováno, že plní celospolečenskou objednávku realizace stavby vyjádřenou ve strategických dokumentech státní správy i krajské a místní samosprávy. K tomu správní orgán objasňuje, že celospolečenská potřeba a označení stavby za veřejně prospěšnou je jiné měřítko, než které se posuzuje v případě doložení veřejného zájmu. Ten je nutné posuzovat s přihlédnutím ke konkrétní situaci (viz rozsudek NSS č. j. 8 As 63/2018-112 ze dne 12. 5. 2020). Zahnutí záměru do koncepcí nelze nárokovat vydání výjimky podle § 56 zákona.

Veřejný zájem je na straně žadatele spatřován v ochraně veřejného zdraví obyvatel dotčených obcí v blízkosti stávající silnice I/9, kde silnice převádí vysoké intenzity dopravy. Nevyhovující situace je zejména při průchodu městy a obcemi, proto se plánují stavby směřující ke zkapacitnění, zvýšení bezpečnosti a odstranění průtahů (především radiální doprava a tranzit do SRN). Potřeba přeložky je zdůvodňována (a) vysokými intenzitami dopravy, kterým nebude stávající silnice I/9 v roce 2050 kapacitně vyhovovat, (b) zajištění bezpečného provozu snížením nehodovosti a ochranou zranitelných účastníků silničního provozu (cyklisté, pěši), (c) snížením zátěže hlukem a emisemi z dopravy obyvatel České Lípy a obcí, kterými prochází silnice I/9, (d) zajištění kvalitního dopravního spojení.

Posouzení existence důvodů veřejného zájmu na výstavbě přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava:

(a) Intenzita dopravy, dopravní zátěž a kapacita silnice I/9

Žadatel potřebu přeložky silnice I/9 zdůvodňuje vysokou intenzitou dopravy: V okolí České Lípy překračují intenzity podle celostátního sčítání dopravy 10 tis. vozidel/den. Takto vysoké intenzity jsou nevyhovující zejména při průchodu městy a obcemi, a proto se zde plánuje či je v realizaci celá řada staveb směřujících ke zkapacitnění, zvýšení bezpečnosti a odstranění průtahů mezi městy a obcemi.

Z dostupných informací byly intenzity dopravy pro řešený soubor staveb přeložky silnice I/9 modelovány ve třech dokumentech, a to „Prognóza intenzit dopravy pro oblast Českolipska a okolí“ (Valbek spol. s r. o., 11/2015), „I/9 Nový Bor – Dolní Libchava: Prognóza intenzit dopravy“ (Valbek spol. s r. o., 05/2019) a „Soubor staveb na silnici I/9: Prognóza dopravy pro účely ekonomického zhodnocení“ (Valbek spol. s r. o., 01/2021). Přestože žadatel citované dokumenty v rámci správního řízení i přes výzvu k doplnění žádosti neposkytl a nebylo možné je (s výjimkou studie 01/2021) dohledat ani na dostupných veřejných platformách, lze údaje z nich nalézt v akustických studiích (EKOLA group, spol. s r. o., 05/2017 a 07/2019), konkrétně v podobě mapových výřezů s liniovými kartodiagramy vyjadřujícími pro definované úseky komunikací předpokládané intenzity dopravy.

Vzhledem k časovému odstupu zdrojových materiálů (původní a aktualizované verze) jsou v kartodiagramech dopravních prognóz z let 2015, 2019 a 2021 odchylky v očekávaných počtech vozidel pro výhledové stavy v letech 2030 a 2050, které se pohybují až na úrovni tisíců vozidel/den (viz přehledné tabulky níže). Tyto odlišnosti by měly být náležitě okomentovány a vysvětleny, stejně jako prognóza dopravní zátěže a především přerozdělení dopravních proudů pro „nulový scénář“ při zachování stávajícího stavu a pro „aktivní scénář“ po realizaci přeložky v řešeném území, včetně varianty s přeložkou silnice I/13 Děčín – Manušice. Změny jsou vysvětlovány aktualizovaným celostátním sčítáním dopravy, konkrétně nižším skutečným růstem dopravy mezi lety 2010 a 2016, než se v roce 2010 předpokládalo, a úpravou koeficientů růstu dopravy dle TP 225 (Valbek spol. s r. o., 01/2021). Přesto je možné nalézt odlišnosti i mezi studiemi z let 2019 a 2021, jejichž podkladem bylo shodně sčítání z roku 2016.

Výhledový rok 2030/2035

Úsek (orientačně)	EKOLA 05/2017 (Valbek 11/2015)		EKOLA 07/2019 (Valbek 05/2019)		Valbek 01/2021	
	nulový	aktivní	nulový	aktivní	nulový	aktivní
Česká Lípa – centrum	17 570	15 240	13 930	9 300	15 060	9 580
Česká Lípa – S okraj města	15 970	10 400	17 020	12 250	17 990	12 510
Silnice I/9 – Lada - Pihel	15 970	10 400	14 830	9 750	15 880	9 880
Přeložka I/9 – Dubice	x	10 500	x	9 610	x	9 450
Přeložka I/9 – Manušice	x	9 840	x	8 830	x	9 210

Výhledový rok 2050/2052

Úsek (orientačně)	EKOLA 05/2017 (Valbek 11/2015)		EKOLA 07/2019 (Valbek 05/2019)		Valbek 01/2021	
	nulový	aktivní	nulový	aktivní	nulový	aktivní
Česká Lípa – centrum	19 740	16 010	14 690	10 030	15 600	10 040
Česká Lípa – S okraj města	17 490	12 150	17 910	13 050	18 420	12 870
Silnice I/9 – Lada - Pihel	17 490	12 150	15 340	10 160	16 260	10 120
Přeložka I/9 – Dubice	x	13 210	x	10 270	x	9 860
Přeložka I/9 – Manušice	x	15 520*	x	13 470*	x	9 630

*) Varianta 1 – s přeložkou I/13 (Manušickou spojkou)

Z výřezů převzatých kartodiagramů (EKOLA group, spol. s r.o., 05/2017 a 07/2019) lze vyčíst, že úsek stávající silnice I/9 mezi Českou Lípou a Novým Borem bude při zachování stávajícího stavu dosahovat prognózované intenzity v roce 2030 odhadem 15 970, resp. 14 830 vozidel/den a v roce 2050 odhadem 17 490, resp. 15 340 vozidel/den. Nejzatíženější úsek je shodně identifikován v centru České Lípy a při výjezdu v severní části města a odhaduje se na 17 až 18 tisíc vozidel/den. Nověji namodelované dopravní situace se podstatným způsobem rozcházejí se závěry starší studie (Valbek spol. s r. o., 11/2015). Prognózované četnosti dopravy pro rok 2050 zde totiž ukazují, že v centru města Česká Lípa budou i přes výstavbu přeložky a obchvatu nadále dosahovat vysokých intenzit, a to nad 16 tisíc vozidel/den, zatímco nověji zpracované prognózy jsou ve svých předpovědích výrazně optimističtější (přes 10 tisíc vozidel/den). Zřetelně se prognózy odlišují také v případě využití přeložky v dílčích úsecích Dubice – Dolní Libchava – Nový Bor ve výhledovém roce 2050, kde hraje důležitou roli připojení přeložky silnice I/13 u Manušic.

Z prognózovaných intenzit ve variantě aktivního scénáře vyplývá, že po realizaci přeložky bude území celkově výrazně zatíženější dopravou, která se rozdělí na obě komunikace, než v případě ponechání stávajícího stavu (počty vozidel by byly dokonce stále mírně vyšší na současné komunikaci). Nová přeložka by přitom měla pravděpodobně pojmout především tranzit nákladních automobilů. Díky zbývajícím kapacitám obou paralelních komunikací může dojít k efektu dopravní indukce (viz níže), způsobeného novou dopravní nabídkou. Dále je třeba zdůraznit klíčový fakt, totiž že dopravní model z roku 2019 zahrnuje v aktivní variantě pro výhledový rok 2050 také plánovanou přeložku silnice I/13, která mění předpokládané dopravní intenzity. Manušická spojka by tak podle propočtů přispěla k dopravní zátěži na nové přeložce o několik tisíc vozidel/den.

Na základě výše uvedeného správní orgán usuzuje, že standardně zpracované dopravní prognózy pracující s celostátním sčítáním dopravy jsou příliš schematické a nejsou pro podporu záměru dostatečně robustní. Nelze z nich vyčíst, jakou dopravní zátěž představuje samotná tranzitní doprava, včetně návaznosti na hraniční přechody se SRN, jaký význam má pro průjezd Českou Lípou dopravní obsluha a osobní doprava související se zdejšími nákupními centry a velkými supermarkety nebo jaký vliv má na dopravní proudy komplex obchodů v ulici Borská (součást tahu I/9) na výjezdu z České Lípy. Tyto faktory jsou důležité pro zhodnocení, jaký podíl činí na tahu I/9 meziměstská a vnitroměstská doprava, kterou plánovaná přeložka neodcloní. Taktéž nejsou zanalyzovány budoucí stavy dopravní zátěže v nově zasažených obcích podél přeložky I/9 a jmenovitě pak v obci Dolní Libchava (kumulace se silnicí II/262). „Kromě zjišťování intenzit dopravy (...) bývají v dopravně inženýrské praxi zjišťovány i další charakteristiky dopravy jako je trasa jízdy vozidel (nutno provést směrový dopravní průzkum nebo dotazový průzkum)“ (Bartoš, 2012) – tyto údaje však odůvodnění záměru zcela postrádá. Samotné intenzity dopravy z celostátního sčítání také nijak nezohledňují uzavírky a dopravní omezení, která hrají při využívání dopravních spojnic

zásadní roli. Některé příklady z let 2019 – 2021 předložil ve svém vyjádření spolek Děti Země a s ohledem na územní vazbu i časovou shodu dopravních omezení a uzavírek s termínem celostátního sčítání je relevantní tyto okolnosti při interpretaci dopravní zátěže zohledňovat. Dostupné dopravní prognózy sice využívaly sčítání z let 2010 a 2016, nicméně těmito souvislostmi se ve svých výstupech vůbec nezabývaly i přesto, že omezení na silniční síti mohou být zdrojem dočasného přesměrování dopravních toků a zkreslovat tím výsledky.

Překročení normované kapacity stávající silnice I/9 pokládá správní orgán za relevantní argument z důvodu doložení tvrzení o potřebnosti přeložky, kde je kapacita jedním z limitů vůči budoucímu stavu. Z tohoto důvodu si vyžádal doplnění žádosti o odborné studie modelující vývoj dopravní intenzity na stávající silnici I/9 nad její normovanou maximální kapacitu 18 000 vozidel/den, a tím i prokázání okamžité či výhledové potřeby její přeložky (výzva č. j. SR/1829/UL/2017-21 ze dne 12. 6. 2021 a opakovaná výzva SR/1829/UL/2017-30 ze dne 6. 10. 2021, požadavek pod bodem č. 1). Žadatel požadavky odmítl s odůvodněním, že „*Požadavek na doplnění studií neřešících přímý dopad stavby na životní prostředí (např. kapacitní výpočty, analýza dopravní nehodovosti) považujeme za nadbytečný, výstupy z těchto specializovaných studií by neměly ovlivňovat rozhodování o výsledku podané žádosti.*“ Správní orgán proto při zhodnocení tohoto problému vycházel z dostupných podkladů, jejichž vypovídací hodnota je pro řádné posouzení omezená.

Dopravní intenzity a případné překročení maximální normované kapacity stávající silnice I/9 sice neřeší přímý dopad stavby na životní prostředí, jak se vyjádřil žadatel, ale tyto parametry jsou důležité pro podpoření argumentace ohledně dopravních potřeb v území a tím veřejného zájmu na realizaci záměru. Požadavek na upřesnění tvrzení žadatele byl zároveň vznesen ve vazbě na samotný obsah žádosti, v níž je význam stavby zdůvodňován „*růstem dopravy v dotčeném území*“, potřebou „*zajistit kvalitní dopravní spojení, které plyne z požadavků zátěží uvažovaných v dopravních modelech pro výhledový rok 2050*“ a tvrzením, že „*realizace obchvatu podstatně odlehčí stávající silnici I/9 a to především v úseku průjezdu města Česká Lípa a spojení mezi Novým Borem a Českou Lípou*“. Žadatel by měl na základě dodaných dokumentů podložit očekávaný efekt z hlediska zásadního odlehčení dopravní zátěže způsobené vysokými intenzitami dopravy v okolí a v centru České Lípy (nad 10 tisíc vozidel/den), jakož i při průchodu dotčenými městy a obcemi. Odlehčení České Lípě by měl přinést zejména obchvat, zatímco zde projednávaný záměr je „*jednou ze tří navazujících staveb*“. Také v reakci na obdržená vyjádření ve správním řízení žadatel odůvodňuje záměr odlehčení zástavbě: „*hlavním cílem stavby je odvedení zbytné dopravy mimo průjezdní úsek města Česká Lípa a mimo průjezdní úseky dalších obcí a snížení negativních dopadů na obyvatele*“. Zpracované dopravní prognózy ani detailnější model s patřičným odůvodněním však žadatel ani po opakované výzvě k doplnění žádosti nedoložil. Z dostupných podkladů tak nelze rozklíčovat, jaké jsou zde (zejména v kontextu průchodu silnice I/9 Českou Lípou) dopravní směry a jak je okolí a navazující území dopravně využíváno. Namodelovaný pokles intenzit na stávající silnici I/9 zhruba o 36 % (Valbek spol. s r. o., 01/2021) však spíše naznačuje, že pro vyšší dopravní zátěž existují i jiné příčiny a potřeba přeložky tak zůstává diskutabilní.

Na připomínku spolku Děti Země ohledně kapacity žadatel reagoval následovně: „*Zmiňovaná normovaná kapacita se opírá o údaje z ČSN 73 6101, tab. 5 pro kategorijský typ S 11,5. Zde je uvedeno rozpětí 12 – 18 tisíc vozidel/den. Tento údaj však platí pouze pro volnou trasu. Vyjádření zcela ignoruje, že významná část trasy je vedena v intravilánu, s ovlivněním křižovatkami, které kapacitu snižují. Tvrzení, že daný tah jako celek je schopen pojmout 18 tisíc vozidel/den je proto mylné.*“ Dále poukazuje na podstatné okolnosti, že „*intenzita dopravy téměř 17 tisíc vozidel/den byla dosažena již pro výchozí rok 2019 právě v průjezdním úseku Českou Lípou*“ a že „*při intenzitách blížících se vyčerpání kapacity komunikace není tato schopna plnit jak funkci tranzitní, tak funkci obsluhy území*“. Argumentace žadatele se opírá o průjezdní úsek intravilánem města Česká Lípa. Nekomentuje však navazující úsek a možnosti jeho zkapacitnění v původní stopě. Stávající silnici kategorijského typu S 11,5 lze v odůvodněných případech upravit na uspořádání 2+1 v rámci modernizace kapacitně nevyhovující dvoupruhové komunikace (Radimský a Matuszková, 2019). Kapacita je ve větší míře limitována kapacitou křižovatek – podle orientačního přehledu, který ve své práci uvádí F. Hruban (2021), by měly křižovatky v České Lípě očekávaným intenzitám vyhovovat, ale konkrétně není tato problematika v žádném z dodaných podkladů žadatelem zhodnocena a nelze s jistotou tvrdit, že křižovatky obstojí i v dopravních špičkách. Nutno uznat, že v případě zkapacitnění opatření neřeší problém s hlukem a znečištěním ovzduší, avšak může zvýšit

bezpečnost provozu. Žadatel se přitom vůbec nezaobíral problémem, zda je toto řešení možné a jaké přínosy měly provedené stavební úpravy na silnici I/9 v nedávné době. Data z dopravních prognóz se ale i v nulových scénářích drží s určitou rezervou pod normovanou kapacitou, přičemž 18 tisíc vozidel/den je předpovídáno pouze pro severní okraj České Lípy při okružní křižovatce na výjezdu z města (17 910 vozidel/den – Valbek 05/2019, 18 420 vozidel/den – Valbek 1/2021). V tomto místě je zvýšený provoz do jisté míry způsoben přítomností obchodního centra, který přitahuje osobní automobilovou dopravu i generuje potřebu dopravní obslužnosti nákladními automobily.

Závěr: Vzhledem k tomu, že potřebnost přeložky I/9 z důvodu její nevyhovující kapacity v budoucnu (nad 18 tisíc vozidel/24 hod.) žadatel nedoložil a že ani z dostupných dat a studií tato skutečnost jednoznačně nevyplývá, respektive panují o tomto tvrzení pochybnosti, nepokládá potřebu přeložky I/9 z kapacitních důvodů za věrohodně prokázanou.

(b) Zvýšení bezpečnosti a nehodovost

Potřebnost záměru žadatel spatřuje také ve zvýšení bezpečnosti u plánovaných staveb v řešeném území. Cílem přeložky je odvedení zbytné dopravy a omezení vlivu na obyvatele, včetně zranitelných účastníků provozu.

Pro argumentaci potřeby přeložky silnice I/9 měla být předložena data o nehodovosti a jejich příčinách s tím, že by měla být uvážena i možná opatření pro zlepšení bezpečnosti na stávající komunikaci I/9 v úseku Česká Lípa – Nový Bor (např. proti srážkám se zvěří osazením oplocení, ochrana obydlí protihlukovými stěnami apod.). Správní orgán proto seznal oprávněnou námitku spolku Děti Země, aby žadatel doložil své tvrzení o potřebnosti přeložky, kde je nehodovost důležitým aspektem dokládajícím nevyhovující stav. Z tohoto důvodu si vyžádal doplnění žádosti o odbornou studii dokládající dopravní nehodovost a její příčiny na stávající silnici I/9 v řešeném úseku Česká Lípa – Nový Bor, resp. exaktní porovnání se situací na podobných silnicích I. třídy vedoucích mimo zastavěná území v okrese Česká Lípa či jinde v České republice, doplněnou o model očekávaného vývoje/výhledu dopravní nehodovosti na tomto úseku silnice (výzva č. j. SR/1829/UL/2017-21 ze dne 12. 6. 2021 a opakovaná výzva SR/1829/UL/2017-30 ze dne 6. 10. 2021, požadavek pod bodem č. 2). Žadatel doplnění odmítl s odůvodněním, že „*Požadavek na doplnění studií neřešících přímý dopad stavby na životní prostředí (např. kapacitní výpočty, analýza dopravní nehodovosti) považujeme za nadbytečný, výstupy z těchto specializovaných studií by neměly ovlivňovat rozhodování o výsledku podané žádosti.*“ Správní orgán proto při zhodnocení tohoto problému vycházel z dostupných zdrojů. Veřejně dostupná zdrojová data o nehodovosti je potřeba z hlediska odůvodnění stavby ale určitým způsobem interpretovat – k tomu není správní orgán příslušný, ba naopak je potřeba, aby tuto úvahu provedl sám žadatel. Žadatel se však tímto aspektem odůvodnění vůbec nezaobíral.

Své tvrzení o vysoké míře nehodovosti ilustruje žadatel pouze zobrazením nehod mezi roky 2016 a 2021 mezi světelně řízenou a okružní křižovatkou na výjezdu z České Lípy, kde bylo „*na úseku o délce cca 300 m zaznamenáno 18 dopravních nehod, při kterých bylo zraněno 6 osob.*“ K tomu lze dodat, že žadatel k ukázce použil velice frekventované místo u nákupních center při ulici Borská, kde se řada dalších nehod udála v prostoru mimo silnici I/9. Poměrně vysoké intenzity dopravy se ovšem v této části města očekávají i po realizaci přeložky. Snížením intenzity dopravy je také zpravidla spojeno se zvýšením rychlosti. V důsledku toho nemusí být dosaženo optimálního přínosu z hlediska redukce dopravního proudu.

Nicméně lze soudit, že odlehčení dopravnímu tahu a vymístění tranzitní dopravy situací do určité mírylepší. Je rovněž ke zvážení, že technické provedení nové přeložky s mimoúrovňovými křižovatkami bez pochyb zajistí pro podíl převedené dopravy bezpečnější podmínky napojení a převedení komunikací, jak upozorňuje žadatel. Přesto důsledky nehod při vyšších rychlostech a při vyšším podílu nákladních automobilů a kamionů mohou mít naopak závažnější následky (např. četné mostní estakády mohou v zimě silně promrzat). Komentář žadatele k nehodovosti na stávajícím úseku I/9 se opět opírá o průchod zástavbou České Lípy a nevěnuje se zbylému úseku ani příčinám dopravních nehod v kontextu, který je třeba řešit. Pokud žadatel argumentuje zlepšením bezpečnosti, měl by svá tvrzení jednoznačně doložit. Na tzv. rizikové mapě ČR (ÚAMK, EuroRAP), kde jsou vybrané hlavní silnice hodnoceny podle míry rizika nehody s možností těžkého

zranění nebo smrti, je silnice I/9 hodnocena již od roku 2005 se středně nízkým rizikem, tedy na úrovni 2 ze škály mezi 1 a 5 (poslední prezentovaná mapa je k roku 2016). Tento údaj může být určitým zjednodušením, ale jistou výpovědní hodnotu má, a to pro srovnání v rámci celé silniční sítě. Nejnižší riziko (úroveň 1) mají převážně jen některé úseky dálnic, zcela výjimečně i silnice nižších tříd.

Správní orgán na základě dohledaných informací zjistil, že o nevyhovujícím stavu dopravní situace na řešeném úseku silnice I/9 z hlediska bezpečnosti a v souvislosti s vysokými dopravními intenzitami svědčí mimo jiné fakt, že byly v nedávné době provedeny rekonstrukční stavební úpravy v rozsahu staničení cca km 72,800 – 77,350. Účelem bylo zlepšení dopravně technického i stavebního stavu komunikace (úprava nivelety, náhrada stávající opěrné zdi délky 69 m za vyztužený svah). Zhodnocení předmětného úseku z hlediska základních problémů a rizik pak podrobně uvádí ve své bakalářské práci J. Skočdopole (2018): „*Za městem Česká Lípa následuje dlouhý úsek bez směrových oblouků až do obce Pihel. Vozovka zde prošla v roce 2016 až 2018 kompletní rekonstrukcí. Součástí rekonstrukce je i částečné rozšíření krajnice. Přesto je šířkové uspořádání pro takto vysoké intenzity nevyhovující. Nachází se zde navíc velké množství sjezdů k účelovým komunikacím, které jsou velmi nebezpečné. Odbočování na tyto komunikace je možné pouze při minimálních rychlostech, to omezuje a ohrožuje dopravu na hlavní silnici. Dalším problémem jsou výškové oblouky na rovném úseku. Oblouky zhoršují viditelnost protijedoucích vozidel a rovný úsek řidiči často využívají k předjíždění ve vysoké rychlosti. Výsledkem jsou pak časté nehody. Průjezd obcí Pihel je poměrně krátký a řidiči zde často nedodržují povolenou rychlost. Tomu napomáhá i rovný úsek před začátkem obce a absence prvků zklidnění dopravy. Kombinace větší rychlosti a směrového oblouku v obci je nebezpečná zejména pro křižovatku se silnicí III/26845, na které jsou velmi špatné rozhledové poměry. Další část úseku, který prošel rekonstrukcí, pokračuje za obcí Pihel až k obchvatu kolem Nového Boru. Zde došlo ke zvýšení poloměru výškového oblouku a k celkové rekonstrukci velmi nevhodné křižovatky se silnicí III/26850. Zde docházelo k vážným nehodám zejména při levém odbočení. Nově je zde zřízen odbočovací pruh, místo pro přecházení a autobusové zastávky.*“ Autor upozorňuje na současné vysoké intenzity dopravy, přičemž nejvyšších intenzit dosahuje mezi městy Česká Lípa a Nový Bor. Dále poukazuje na to, že na tomto úseku bylo k roku 2015 evidováno 8 tzv. nehodových lokalit.

Lze bezpochyby souhlasit s tím, že vyšší intenzity dopravy s sebou nesou riziko četnějších dopravních nehod, obzvláště v kritických místech (křižovatky, nepřehledná stoupání). Ze zveřejněných dat o dopravních nehodách lze vyčíst, že na tomto úseku jsou mezi příčinami velmi časté srážky se zvěří a chyby řidiče (nedostatečný odstup, nezvládnuté řízení, nepřiměřená rychlost ad.). Nehody v kritických místech (odbočování, křižovatky, stoupání) pak představují malý podíl všech evidovaných dopravních nehod. Z informací uvedených v žádosti a vyjádření žadatele ani z dostupných zdrojů není zřejmé, zda nehodovost na řešeném úseku silnice I. třídy je skutečně na úrovni, která v kontextu prognózované zvýšené intenzity dopravy představuje problém, jenž nelze uspokojivě řešit alternativně, tj. stavebně technickými úpravami nebo organizací dopravy. V žádosti ani jiných zdrojích však není dohledatelná informace o tom, jak byla opatření pro zvýšení bezpečnosti účinná a zda popsány problémy na modernizovaném úseku i nadále přetrvávají. Zhodnocení účinnosti provedené rekonstrukce silnice I/9 však buď nebylo provedeno, nebo není k dispozici a žadatel se touto okolností vůbec nezabýval.

Závěr: Vzhledem k tomu, že potřebnost přeložky I/9 z důvodu zvýšení bezpečnosti v porovnání se současným stavem, a to s ohledem na míru nehodovosti a závažnost dopravních nehod, žadatel dostatečně nedoložil a že ani z dostupných dat a studií tato skutečnost jednoznačně nevyplývá, nepokládá potřebu přeložky I/9 z těchto důvodů za věrohodně prokázanou. Žadatel nijak nevyvrátil možnost řešení alternativně, tedy modernizací stávající silnice I/9.

(c) Dopravní situace a zátěž emisemi ve městě Česká Lípa vs. nově dotčené obce

Vysoké intenzity dopravy na průtahu městem Česká Lípa jsou bezesporu argumentem, který je nutno uznat při zvažování potřeby obchvatu města. Nežádoucí je zejména tranzit a průjezd nákladních automobilů, které zhoršují životní prostředí i dopravní a situaci ve městě. Strategický plán rozvoje města Česká Lípa pro období 2017 – 2023 konstatuje, že „*nejintenzivnější dopravní zatížení je patrné na pozemní komunikaci I/9, která slouží k napojení města na hlavní směry*“, a také

upozorňuje na to, že „*hlukovým znečištěním jsou v České Lípě převážně zasaženy domy a byty v okolí pozemních komunikací I/9 a II/262. Jedná se o hodnoty, které přesahují stanovené limity 55 dB ve dne a 45 dB v noci.*“ Obě komunikace jsou pochopitelně také významným liniovým zdrojem znečištění ovzduší. Podrobnější analýzy dopravní situace však nejsou v předložených podkladech uvedeny a žadatel odmítl jiné podklady nebo studie pro účely správního řízení předložit jako nerelevantní pro projednávanou věc. Jak ovšem upozorňuje Bartoš (2012), má celostátní sčítání dopravy svá úskalí a omezení, která je nutné vzít v potaz: „*V zastavěných územích, kde bývají připojeny další pozemní komunikace a zdroje a cíle dopravy, se skutečná intenzita dopravy na sledovaném úseku výrazně mění a využití údajů je nutno zvážit se znalostí konkrétního umístění stanoviště ručního měření na profilu komunikace.*“ Z hlediska uvážení potřebnosti obchvatu města Česká Lípa, a to v souvislosti s předloženým trasováním přeložky I/9, proto nepokládá správní orgán za dostatečně doložené, že obchvat je nutné řešit způsobem vymístění dopravy i ze stávající silnice I/9. Obchvat České Lípy je jedním problémem, zatímco přeložka silnice I/9 je druhým problémem a žadatel (investor) je v některých argumentech spojuje a v jiných rozděluje na „nezávislé“ a „navazující“ stavby.

Dále není zanalyzováno, zda ve sledovaném období nedošlo k takové změně dopravního chování (např. změna organizace dopravy, nová komunikace, nové obchodní zařízení, intenzivní rezidenční výstavba mimo velká města apod.), která mohla intenzity dopravy výrazně ovlivnit. Sdružení Svobodná Ves například na svých webových stránkách k petici uvádí, že „*Tranzitní doprava činí i po dostavbě D8 a D10 a zrušení TiR přechodu v Rumburku již minimum oproti minulosti.*“ Zohlednili se doba, kdy byla přeložka navržena (EIA 1998), lze bezpochyby usuzovat, že takové změny nastaly, aniž by bylo jakkoliv komentováno, zda a jakým způsobem se mohly na dopravních intenzitách projevit. Jak se například uvádí ve Strategickém plánu města Česká Lípa, „*byl na území města na silnici I/9 mezi léty 2005 a 2010 zaznamenán výrazný pokles těžkých motorových vozidel (pokles v roce 2010 na 60 – 67 % stavu v roce 2005) a znatelný pokles u osobních a dodávkových vozidel (pokles na 86 – 96 % stavu v roce 2005)*“, ale příčiny tohoto poklesu nejsou objasněny a ani následný vývoj v této podrobnosti není komentován. Ilustrativní jsou rovněž příklady problémů, na něž upozorňuje ve svém vyjádření město Česká Lípa (viz bod 2. vypořádání námitek) a které lze zčásti připisovat rozvoji obytné zástavby a výstavbě obchodních center. Jejich přítomnost akceleruje dopravní zátěž ve městě a podstatným způsobem mění dopravní směry, jak se ukázalo na případu obchodního centra OBI. Zejména s ohledem na přetrvávající výhledovou zátěž přímo ve městě, kdy je provoz v této části města i v aktivní variantě pro výhledové roky 2030 a 2050 předpovídan na úrovni 12 – 13 tisíc vozidel/den, lze konstatovat, že závadná dopravní situace České Lípy by se samotnou přeložkou silnice I/9 nevyřešila. Na druhou stranu na aktuální obsazení a průjezdnost průtahu I/9 reagují řidiči využíváním alternativních (rychlejších) tras pro průjezd městem, což ještě více komplikuje situaci v přilehlých městských částech. Podrobnější vhled je nezbytné získat i v případě dopravní obslužnosti výrobních areálů v okrajových částech města (např. JZ průmyslová zóna), které se v posledních deseti letech rozrůstají či rozšiřují svou kapacitu a úměrně s tím se navyšují i počty nákladních vozidel a kamionů přepravujících suroviny a zboží. Zajímavé je zmínit, že se v dokumentacích k záměrům z hlediska nároků na dopravu operovalo s plánovanou přeložkou silnice I/9, a tudíž se problém s dopravou postupně kumuloval, aniž by byly dopravní vazby průběžně řešeny. Podrobnější analýza dopravních směrů a intenzit by měla vnést do problému více potřebných informací.

Při zvažování existence a míry veřejného zájmu na stavbě přeložky je třeba přihlídnout k veřejnému mínění, které zčásti představují dotčené obce a zčásti přímá vyjádření veřejnosti například v podobě petic. V posuzované věci byla předložena petice Sdružení Svobodná Ves, čítající podle sdružení 1487 petentů (828 listinná podoba, 659 elektronická podoba, stav k 6. 3. 2022), kde je poukazováno na zhoršení prostředí, zvýšení zátěže hlukem a zplodinami, narušení rekreačního potenciálu v okolí města Česká Lípa i znehodnocení nemovitostí v blízkosti významného dopravního tahu. Petici podpořili podle sdělení Sdružení Svobodná Ves i občané měst Nový Bor a Česká Lípa. Došla nesouhlasná vyjádření ovšem nepopírají, že by si dopravní situace na silnici I/9 nezasloužila řešení. V nesouhlasech je ale kritizováno navržené trasování, které se dotkne několika obcí a jejich obyvatel a především nevratně poznamená krajinu a dochované přírodní hodnoty vysokého regionálního významu. V několika vyjádřeních je proto zdůrazňován požadavek na předložení plnohodnotného variantního řešení, a to v kontextu aktualizace dopravních koncepcí měst Česká Lípa a Nový Bor,

kteřá tvořív křitické dopřavní uzly pro regionálně významné komunikační tahy. V této souvislosti je upozorňováno na hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona EIA, které pro záměr neproběhlo, a posouzení komplexu souvisejících zamýšlených staveb (přeložka I/13).

Zatímco dotčené obce se bránily aktivním zapojením do správního řízení již od jeho zahájení, město Česká Lípa se v rámci řízení vyjádřila až po oznámení pokračování v řízení. Město Česká Lípa přitom konkrétně nedoložilo, zda a jakým způsobem se snaží nepříznivou dopřavní situaci ve městě řešit, například poukazem na zpracované dopřavní studie a analýzy, strategické materiály, dopřavní opatření apod. Město Nový Bor, jehož se přeložka rovněž přímo dotýká, jak územně tak navazujícími stavbami, se v rámci řízení nevyjádřilo vůbec a není znám ani jeho postoj k záměru nebo veřejný zájem, na který by poukazovalo. Přitom se lze oprávněně domnívat, že vytvořením další kapacitní komunikace se rapidně zvýší dopřavní zátěž i v Novém Boru a přilehlých obcích.

Dopřavní modely ukazují, že dotčené obce budou ovlivněny srovnatelnou mírou intenzity dopřavy jako stávající tah I/9, přičemž při napojení přeložky I/13 se mohou četností vyšplhat na 13 tisíc vozidel/den. Nová komunikace na sebe navíc stáhne většinu těžkých nákladních vozidel a tranzit osobních automobilů a svou existencí dále podpoří využívání stávajících silničních spojnic na Českou Lípu: II/262 Žandov – Česká Lípa a III/2624 Stvolínky – Česká Lípa (Valbek spol. s r. o., 01/2021). Na druhou stranu je váženo ulehčení městu Česká Lípa, které správní orgán pokládá za nezpochybnitelné, avšak závadná dopřavní situace s vysokými intenzitami dopřavy by se tím zcela nevyřešila.

Podrobné zhodnocení vlivu na okolní obce z hlediska intenzity dopřavy nebylo v žádosti předloženo (viz také text k intenzitě dopřavy), s výjimkou akustických a rozptylových studií. Křitickým místem se z tohoto pohledu jeví hlavně situace v obci Dolní Libchava, která bude obehnaná přeložkou s výhledovou zátěží 9 – 10 tisíc vozidel/den (v případě Manušické spojky ještě vyšší) a současně negativně ovlivňovaná silnicí II/262, u níž se v souvislosti s realizací záměru očekává navýšení dopřavy na úroveň kolem 6 tisíc vozidel/den. Vybraný úsek této silnice v průchodu intravilánem byl již zařazen jako „křitické místo“ s prioritou II. v akčním plánu pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Libereckého kraje a je zde navrhována rekonstrukce povrchu.

Obtížně uchopitelná pro interpretaci akustické situace je pak kombinace přeložek I/9 a I/13 a zdroje hluku z komunikací nižších tříd, na nichž dojde ke změnám v dopřavních intenzitách. Výpočty se rozcházejí mezi jednotlivými studiemi o několik dB, přestože nulový scénář pro akustickou studii Manušické spojky počítá s realizací přeložky I/9 (EKOLA group, spol. s r. o., 2020) a měl by logicky odpovídat aktivnímu scénáři v akustické studii pro přeložku I/9 (EKOLA group, spol. s r. o., 2019). Ve výpočtových bodech u Manušic V9 a V10 dělá rozdíl cca 4 dB – pokud by se přidala přeložka I/13, může lokalita překračovat hygienický limit 60/50 (den/noc). Na přeložce I/9 jsou přitom navrženy 4 protihlukové stěny (PHS) a vymezení dalších 8 je pro stavbu ponecháno v podobě územních rezerv. Problém s hlukem v nové trase se tedy bude řešit i po zprovoznění na základě skutečné situace. Totéž obsahuje akustická studie k přeložce I/13 (EKOLA group, spol. s r. o., 2020).

Pro posouzení takto komplikované situace by bylo žádoucí zpracovat detailní analýzu s vyhodnocením odhadu počtu osob exponovaných hlukem, vymezení problémů a situací, které je třeba zlepšit. To se týká především města Česká Lípa a obce Dolní Libchava, kde se budou problémy s překračováním hygienických limitů evidentně nadále objevovat. Pokud by se porovnával podíl zasažených obyvatel (připomínka žadatele o přítomnosti panelových domů poblíž silnice I/9), je zjevné, že městská zástavba bude vždy v tomto ohledu křitičtější než zástavba v menších sídlech nebo roztroušená zástavba. Město Česká Lípa by proto mělo aktivně řešit problém s hlukem z dopřavy a přijímat potřebná nápravná opatření. V rámci správního řízení však žádné podklady a relevantní materiály nepředložilo a správní orgán je musel dohledávat. Problematiku například řeší Liberecký kraj, který si nechal v nedávné době zpracovat akční plány protihlukových opatření. Pro silnici I/9 byla zhotovena strategická hluková mapa a na jejím základě identifikována tzv. „křitická místa“, pro která jsou navržena opatření pro ochranu budov před nadměrným hlukem. Na dopřavním tahu I/9 jsou to dvě místa na ulici Děčínská a jedno místo v ulici Borská v České Lípě, dvě místa v Chotovicích a jedno v Novém Boru. Ve všech případech se jedná o domy těsně u silnice. Jako opatření se navrhuje snížení rychlosti na 40 km/hod., čímž lze docílit snížení hluku z osobní dopřavy až o 4 dB (EKOTOXA s. r. o., 2014). Prakticky se ovšem takové omezení rychlosti na průtahu může nepříznivě odrazit na zhoršení průjezdnosti, tvoření kolon a zvýšení nehodovosti v důsledku chování

řidičů (nedodržování rychlosti, nebezpečné předjíždění, hledání alternativních objízdných tras apod.) a výsledný efekt opatření může být naopak kontraproduktivní. Očekávaný přínos ke snížení hluku ilustruje závislost redukce hluku na redukcii dopravy (EKOLA group, spol. s r. o., 2019). Pokles dopravní intenzity na polovinu přináší pokles hladiny akustického tlaku až o 3 dB. Pokles o 10 dB by přinesl až odklon 90 % dopravy, což může u obchvatů některých obcí skutečně nastat. V tomto případě je díky přeložce očekáván pokles dopravy o slabých 36 % a snížení hluku by se pohybovalo cca kolem 2 dB. Výpočtové body podél průtahu I/9 Českou Lípou se tak těsně přiblíží hygienickým limitům, ale k radikálnímu zlepšení tímto opatřením nedojde.

Vlivy nové silnice s četnými mostními estakádami lze ovšem vztáhnout i na větší vzdálenosti díky konfiguraci terénu (a může se dotknout například i obce Slunečná) – úroveň hlukové zátěže sice nemusí přesahovat tabulkové zákonné limity, ale neustálý pozadový hluk v jinak více méně klidné krajině je rovněž rušivý, zvláště za nepříznivých povětrnostních podmínek. Závěry akustických studií jsou v posouzení starého a nového úseku silnice I/9 nevyvážené a činí velmi obecné a vcelku očekávatelné závěry: výstavbou přeložek I/9 a I/13 selepší hluková zátěž na stávajících tazích. Konkrétně pro kontrolní výpočtové body v blízkosti současného vedení trasy I/9 dojde ke snížení „až o - 4,0 dB/- 3,2 dB v roce 2030 a - 3,8 dB/- 3,1 dB v roce 2050“ (EKOLA group, spol. s r. o., 2017/2019), jenže akustickou situaci z hlediska trvalého přesahování limitů i po realizaci přeložky nijak dále nekomentují, ačkoliv k ní bude na exponovaných lokalitách i nadále docházet. Naopak pro přeložku se závěry studií spokojují s konstatováním, že „hygienický limit pro hluk 60/50 (den/noc) bude výpočtově splněn“, což je sice v zásadě cílový výstup studie, jenže problematika by si zasloužila detailnější a komplexnější vyhodnocení. Ve studii se například nijak nehodnotí, že v řadě výpočtových bodů dojde ke zvýšení akustické zátěže o více jak 10 dB, někde dokonce až o 20 dB (včetně nočních hodin), protože bude přiveden zdroj hluku do jinak klidných lokalit s výchozí hodnotou pod 30 dB (k roku 2019). Řešené území se svým charakterem může řadit mezi tzv. tiché oblasti ve volné krajině, které by měly být chráněny, aby zde nedocházelo k navýšení akustického zatížení a uchovaly si význam pro odpočinek a rekreaci obyvatel. Zvýšený požadavek na udržení nízké zátěže hlukem a světlem indikuje také vysoká biologická hodnota území daná mimo jiné přítomností řady zvláště chráněných druhů. K tomu lze dále připočíst veřejný zájem formulovaný ve strategických dokumentech pro udržitelný rozvoj (jak mimo jiné upozorňuje spolek Sdružení Svobodná Ves), a to ochranu půdy, krajiny, ekosystémů a biodiverzity ve vztahu ke zhoršování prostupnosti krajiny liniovými stavbami, udržování vody v krajině a zajištění ekosystémových služeb. Důraz je nutné klást především na oblasti zahrnuté do CHKO, protože právě jejich posláním je zajistit územní ochranu.

Problematika akustické zátěže je natolik složitá, že úvahu o odhadu počtu hlukem ovlivněných osob a obytných objektů nad mezní hodnotou nemůže učinit správný orgán a ani to není jeho role, neboť důkazní břemeno leží na žadateli. Správný orgán má za to, že žadatel dostatečně nedoložil své tvrzení o potřebnosti přeložky z důvodu hlukové zátěže a neprovedl důkladné zhodnocení kritických míst ani nedoložil jiné možnosti řešení a jejich odhadovaný efekt z hlediska zlepšení či naopak zhoršení situace.

Obdobně nebyly doloženy argumenty týkající se zátěže nadlimitními koncentracemi škodlivin z automobilové dopravy, a to z hlediska případného překračování imisních limitů podél komunikace I/9. Rozptylové studie (ECO-ENVI-CONSULT, 2017, 2019) pouze vágně vyhodnocují, že „realizace záměru (jako rozdíl mezi stávajícím a novým stavem) k imisní zátěži bude znamenat u obytné zástavby u stávajících komunikací pokles příspěvků k imisní zátěži“, což je vcelku očekávatelný efekt. Naopak chybí zhodnocení imisní zátěže podél nového trasování i ve vztahu k topografii terénu (použití modelování nemusí podchytit některé terénní útvary jako menší údolí nebo terénní nerovnosti, neboť přesnost výpočtu profilu terénu mezi zdrojem a referenčním bodem závisí na dostatečné hustotě referenčních bodů v síti – rozptylové studie jsou postaveny na metodice, která není použitelná pro výpočet znečištění ovzduší ve velmi členitém terénu a uvnitř městské zástavby pod úrovní střech budov např. na křižovatkách nebo v kaňonech ulic. V závěrech dále nejsou zhodnocena místa, kde se imisní situace značně zhorší – například přípojka přeložky I/9 u Nového Boru, plánované propojení I/9 a I/13 u Manušic nebo souběh hlavních dopravních tahů u Dolní Libchavy.

Závěr: Není důsledně a věrohodně doloženo, že přeložka silnice I/9 v předloženém trasování je skutečně potřebná a že nelze dopravní problém průtahu silnice I/9 městem Česká Lípa řešit jiným způsobem, tedy samostatným či jinak řešeným obchvatem. Existuje pochybnost o veřejném zájmu na tomto konkrétním řešení, protože zasáhne několik obcí, kde dojde k celkovému zhoršení prostředí, přičemž v některých místech bude souběh komunikací znamenat novou nebo akcelerovanou závažnou dopravní zátěž. Přeložka by městu Česká Lípa sice prokazatelně odlehčila, ale problém se znečištěním, hlukovou zátěží a vyššími dopravními intenzitami by zásadním způsobem nevyřešila a efekt odklonu dopravy o 36 % by mohl být díky hrozící dopravní indukci pouze krátkodobý.

(d) Zjištění kvalitního dopravního spojení – potřebnost přeložky I/9 v novém trasování

V argumentaci o potřebnosti přeložky se opakovaně naráží na kombinaci obchvatu města Česká Lípa a přeložky silnice I/9, což je způsobeno navrženým trasováním. Zatímco doložení potřebnosti vymístění průtahu I/9 centrem Česká Lípa je z hlediska dopravního odlehčení nezpochybnitelné, v případě přesunutí trasy I/9 mezi městy Česká Lípa a Nový Bor není průkazně doloženo, zejména při zvážení přesunu dopravní zátěže jinam.

Správní orgán současně vznáší pochybnosti ohledně vyřešení dopravní zátěže variantou přeložky I/9, a to z důvodu efektu tzv. dopravní indukce. Například P. Kurfürst (2002) tento jev vysvětluje následovně: „*Jak dokazují četné empirické výzkumy, zvýšení celkové kapacity vede k nárůstu celkového objemu dopravy. Po zkapacitnění komunikace obvykle dochází ke zvýšení její dopravní zátěže. Po zprovoznění nové komunikace, která má nahradit stávající, obdobně dojde ke zvýšení zátěže obou. Objem dopravy vzroste jednak o dopravu přeměrovanou z jiné trasy, denní doby či jiného druhu dopravy, jednak o dopravu indukovanou, tedy o jízdy, které by se dříve vůbec neuskutečnily.*“ Nově vzniklá přeložka i původní silnice I/9 budou mít podle předložených prognóz kapacitní rezervu a mohou tedy pojmout mnohem více automobilů, než je namodelováno. Dopady indukce jsou vysvětlovány i takto (T. Cach, 2015): „*V méně saturovaném systému dojde po zvýšení kapacity nejprve k uvolnění, dlouhodobě ale nová kapacita přiláká tolik dopravy, že se zahltí také návazné komunikace – úzká hrdla se přesunou jinam. V případě, že nová komunikace měla chránit obytnou oblast, může dojít k saturaci, při které se zaplní jak objízdná komunikace, tak komunikace původní, kterou měla nová kapacita chránit. To je nazýváno síťovým efektem.*“ Je upozorňováno také na to, že dopravní modely předpovídající změny dopravních intenzit po otevření nové dopravní stavby popsaný efekt dopravní indukce přehlížejí, čímž mohou přeceňovat přínos dopravní stavby pro životní prostředí. Dopravní modely jsou obvykle zpracovávány s tzv. „pevnými maticemi přepravních vztahů“ a nepředpokládají tedy přesuny mezi jednotlivými druhy dopravy či změny délky cesty v důsledku dopravní indukce a redukce a ani síťový efekt. Na problematiku dopravní indukce naráží ve své připomínce také spolek Děti Země.

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. V žádosti však chybí zhodnocení těchto opatření a jejich účinnost. Není zřejmé, zda závady stále přetrvávají a jsou takového charakteru, že enormně zhoršují nehodovost a plynulost provozu (viz komentář k bodu b). Vazby silnice I/9 na hraniční přechody a jejich důležitost pro mezistátní dopravní spojení také nebyly v žádosti žádným způsobem komentovány a nelze si o nich udělat představu, která by obhájila žadatelem prezentovaný veřejný zájem.

Problematickou a nedořešenou otázkou je v této věci plánovaná přeložka silnice I/13 v úseku Děčín – Manušice (Manušická spojka), která na návrhovou přeložku dopravně navazuje a je součástí návrhu koridoru D8 (Knínice) – Děčín – Manušice – Nový Bor (viz zakres koridoru v ZÚR ÚK a ZÚR LBK). Z toho lze vyvodit, že tento plánovaný dopravní tah je hlavním důvodem pro stavbu přeložky silnice I/9 vedenou v předloženém trasování tak, aby došlo k žádoucímu a nejméně dopravně i technicky komplikovanému propojení obou komunikací. Přestože se Manušická spojka objevuje v některých dřívějších dopravních modelech, například v rámci akustické studie pro potřeby zjišťovacího řízení přímo pro přeložku silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava (EKOLA group, spol. s r.o., 2017), jakož i v nedávné době zpracovaných dopravních modelech pro zjišťovací řízení pro Manušickou spojku (Valbek spol. s r.o., 2019), není součástí aktualizované dopravní prognózy (Valbek spol. s r.o., 2021), a to s odvoláním na objednatel ŘSD ČR: „*Do modelu pak nebyla po*

konzultaci s objednatelem dopravní prognózy zahrnutá stavba I/13 Děčín – Manušice, která se přímo napojuje na řešenou stavbu I/9 Nový Bor – Dolní Libchava a její zadefinování tak ve stavu bez projektu není možné.“ Zahrnutí Manušické spojky je naopak jako variantní řešení prognózovaného stavu nezbytné, neboť se tím zásadně změní dopravní vytiženost přeložky I/9 (varianta s Manušickou spojkou v tomto úseku počítá ve výhledovém roce 2050 s počtem cca 13 tisíc vozidel namísto zhruba 9 tisíc vozidel při nulovém scénáři bez Manušické spojky).

Závěr: Je zjevné, že předložené jednovariantní trasování přeložky I/9 sleduje zamýšlené propojení s plánovanou přeložkou I/13 (Manušická spojka). Potřeba přeložky silnice I/9 musí být proto jednoznačně deklarována ve vztahu k dalším, navazujícím dopravním stavbám a tyto je nutné důsledně zahrnout mezi kumulativní vlivy.

Správní orgán ve svém rozhodování postupoval podle zásady materiální pravdy dle ustanovení § 3 správního řádu, tedy takovým způsobem, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Z výše uvedeného odůvodnění však vyplývá, že v předložené žádosti a doložených podkladech žadatelem byly shledány nejasnosti až rozpory a svá tvrzení o potřebnosti přeložky silnice I/9 hodnověrně a prokazatelně nedoložil. Správní orgán v rámci řízení vyvinul snahu získat nezbytné podklady, a proto opakovaně vyzval žadatele o doplnění žádosti s jasně vyjmenovaným okruhem témat a otázek, které bylo třeba vypořádat. Žadatel doplnění odmítl s tím, že jej pokládá za nadbytečné a samoučelné a neprojevil žádnou snahu tento stav napravit. Správní orgán se pokusil opatřit si informace z veřejně dostupných zdrojů, nicméně v tomto ohledu nemůže suplovat roli žadatele, neboť důkazní břemeno leží výhradně na něm. Stojí rovněž za zmínku, že žadatel se obdobně stavěl k požadavkům vzneseným Krajským úřadem Libereckého kraje v rámci jím vedeném řízení o výjimce na související část stavby přeložky a výjimka mu ze stejných důvodů nebyla udělena.

Přestože záměry veřejné silniční infrastruktury jsou většinou pojímány jako veřejný zájem, nelze bez dalšího stanovit, že by stavba komunikace v daném provedení *a priori* zcela automaticky veřejný zájem naplňovala a že vždy záleží na konkrétní posuzované situaci a konkrétním přínosu z aktuálně vnímaného veřejného zájmu. Stejně jako v posuzovaném případě přeložky silnice I/9 může dojít ke střetu různých hodnot považovaných za veřejné zájmy, které si mohou konkurovat a mohou být v dané situaci považovány za tak či onak hodnotné (Vomáčka a kol., 2018). V daném případě byla také zvažována relevance nesouhlasných usnesení obcí zasažených zamýšlenou novostavbou a předloženou peticí proti její výstavbě. Silnými veřejnými zájmy stojícími proti posuzovanému záměru novostavby silnice I. třídy jsou také deklarovaná potřeba ochrany krajiny a ekosystémových funkcí a potřeba přizpůsobení se klimatickým změnám a na straně dopravy podpora udržitelné mobility, energetické úspory v dopravě nebo snaha o snižování emisí a přesun nákladní dopravy ze silniční na ekologičtější způsoby dopravy.

K vážení veřejných zájmů popsaných v předchozím textu odůvodnění lze doplnit, že podle ustanovení § 56 odst. 1 zákona lze výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů udělit v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze navíc výjimku povolit jen tehdy, pokud je dán některý z vyjmenovaných důvodů (uvedených v odstavci 2), neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhů z hlediska ochrany. Předmětem výjimky je celkem 41 taxonů ZCHD uvedených ve vyhlášce (tj. 39 jmenovitě uvedených druhů + 1 rod mravenec + 1 podřád netopýři s 11 druhy). Celkem 11 taxonů spadá pod § 56 odst. 1 zákona, zbylých 30 taxonů jsou druhy, které jdou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství. Takto vysoký počet ZCHD, které jsou předmětem výjimky, je dokladem přírodní zachovalosti a hodnoty zdejších ekosystémů a na ně navázaných druhů. Žadatel v žádosti ani v doplnění žádosti neuvádí žádný z důvodů uvedených v § 56 odst. 2 zákona, nezabývá se neexistencí jiného uspokojivého řešení a ani neuvádí pro jednotlivé taxony, zda povolovaná činnost u nich neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu z hlediska jejich ochrany. Je třeba opakovaně zdůraznit, že důkazní břemeno leží jen na žadateli, který musí správní orgán přesvědčit o oprávněnosti svého požadavku.

Závěr:

Správní orgán uzavírá, že přetrvávají důvodné pochybnosti o naléhavých důvodech veřejného zájmu na realizaci záměru v předložené podobě a že žadatel neuvedl konkrétní vymezení jím obhajovaného veřejného zájmu, jak vyžaduje ustanovení § 56 odst. 2 zákona. V takovém případě není možné žadateli povolení výjimky v souladu se zákonnými ustanoveními § 56 odst. 1 a odst. 2 zákona vydat. Z těchto důvodů rozhodl správní orgán tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Správní orgán skončil u prvního kroku správní úvahy tím, že nebyl prokázán veřejný zájem, a dalšími kroky se již nemusí zabývat, neboť není splněna základní podmínka pro udělení výjimky.

Poučení o odvolání:

Proti tomuto rozhodnutí je možné v souladu s ustanovením § 81 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, podat odvolání do patnácti dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu životního prostředí, podáním učiněným u Agentury (AOPK ČR, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří, na adrese uvedené v záhlaví). V případě, že písemnost bude uložena u provozovatele poštovních služeb, lhůta pro podání odvolání se počítá ode dne převzetí rozhodnutí, nejpozději však od desátého dne ode dne jejího uložení. Včas podané odvolání má odkladný účinek. V odvolání se uvede, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy, nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné.

Otisk úředního razítka

(podepsáno elektronicky)

Ing. Petr Kříž
Ředitel regionálního pracoviště,
RP Správa CHKO České středohoří

Rozdělovník:

Obdrží účastníci řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Valbek, spol. s r. o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec 3 (v zastoupení žadatele Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 549/56, 145 05 Praha 4) – DS

Obdrží účastníci řízení dle § 27 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Obec Okrouhlá, na adrese Obecní úřad Okrouhlá 36, 473 01 Nový Bor – DS

Obec Skalice u České Lípy, na adrese Obecní úřad Skalice u České Lípy 377, 471 17 Skalice u České Lípy – DS

Město Česká Lípa, na adrese Městský úřad Česká Lípa, nám. T. G. Masaryka 1/1, 470 01 Česká Lípa – DS

Obec Horní Libchava, na adrese Obecní úřad Horní Libchava 60, 471 11 Horní Libchava – DS

Obdrží zapsané spolky, které uplatnily u Agentury požadavek na poskytování informací dle § 70 zákona č. 114/1992 Sb.:

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 866/50a, 602 00 Brno – bez datové schránky
Sdružení Svobodná Ves, Skalice u České Lípy 257, 471 17 Skalice u České Lípy – DS

Na vědomí:

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství – DS

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec – DS

Obec Slunečná, na adrese Obecní úřad Slunečná 377, 473 01 Slunečná

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Sběrka listin ÚSOP – po nabytí právní moci