

Krajskému úřadu Libereckého kraje
odboru životního prostředí a zemědělství
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2
IDDS: c5kbvkw
K č. j.: KULK 22115/2026
Ke sp. zn.: OŽPZ 420/2023 OZOP

Podání činí: Sdružení Svobodná Ves, ič: 68429258, Skalice u České Lípy č.257, 471 17

Věc: doplnění k vyjádření k řízení o povolení výjimky ze zákazů týkajících se zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů u stavby přeložky silnice I/9 Nový Bor – Dolní Libchava

V Nové Boru 17.5.2026

Dosavadní průběh řízení a shrnutí stanovisek spolku

Spolek Svobodná Ves se řízení o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. účastní dlouhodobě a uplatnil již několik podání .Ve všech těchto podáních spolek konzistentně namítá zejména:

1. **Nekoherenci a nevhodnost podkladů pro vážení veřejného zájmu – zejména dopravně inženýrského posouzení, které neoddělitelně mísí vlivy jiných staveb pouze v „aktivní“ variantě, zatímco v „nulové“ variantě je ignoruje. V důsledku toho nejsou nulová a aktivní varianta srovnatelné a nelze objektivně zjistit skutečný přínos posuzovaného úseku I/9 Nový Bor – Dolní Libchava.**
2. **Vadné stanovení nulové (výhledové) varianty – nulová varianta je fakticky ztotožněna s výchozím stavem roku 2022-2014 a nepromítá se do ní např. úsek I/9 Dubice–Dolní Libchava, který má být uveden do provozu již v roce 2026 a zásadně mění dopravní zatížení v širším centru České Lípy. Dále ignoruje vliv již hotových (a dalších plánovaných a možných) rekonstrukcí na původní trase. To vede k systematickému nadhodnocení přínosů přeložky.**
3. **Rozpory mezi daty, reálným stavem, predikcemi a závěry znalců a KÚ – zejména v nadhodnocené predikci růstu dopravy a tím vlivu imisí, hluku a zdravotních rizik (Rozptylová a akustická studie, Hodnocení zdravotních rizik apod) u konkrétních sledovaných bodů.**
4. **Nedostatečné posouzení jiných uspokojivých řešení – krajský úřad ani žadatel neprokázali a neodůvodnili, že neexistují jiná reálná řešení (modernizace stávající I/9, technicko-inženýrská opatření, jiné vedení trasy), která by byla z hlediska ochrany přírody a dotčených obcí šetrnější. Varianta přeložky je prosazována bez odpovídajícího srovnání nákladů a přínosů s alternativami.**

5. **Nedostatečné zohlednění sociálních, krajinných a ekosystémových dopadů – rozhodnutí KÚ zúžilo pohled na „veřejný zájem“ převážně na dopravní hlediska v centru České Lípy, zatímco environmentální, krajinářské a sociální dopady na menší obce a dotčené biotopy byly bagatelizovány nebo zcela opomenuty.**
6. **Opomenutí petice a stanoviska obcí a dotčené veřejnosti – KÚ ve svém rozhodnutí nevypořádal petici s několika stovkami podpisů ani nesouhlasná stanoviska obcí Skalice u České Lípy a Okrouhlá, přestože tato podání upozorňují na zásadní negativní dopady záměru na obce v trase (Manušice, Horní a Dolní Libchava, Nový Bor aj.), a na absenci EIA a variantních řešení (jenž považují tak vyšší stovky lidí za reálné a proveditelné a odůvodněné).** Tato opomenutí představují vadu řízení. Petice zmiňuje výše zmíněné body 1-5. Vypořádání těchto bodů bez zevrubného odůvodnění, v důsledku pouhou formou „vzali jsme petici na vědomí“ považujeme vůči petentům za nedostatečné.

Na těchto závěrech spolek Svobodná Ves trvá a má za to, že ani po předchozích rozhodnutích a rozsudku soudu nebyly shora uvedené zásadní rozpory v podkladech odstraněny či přesvědčivě vysvětleny.

Spolek Svobodná Ves doplňuje vyjádření daty, jenž mají konkrétní vliv na výše zmíněné body 2 , 3 a 4.

překládáme tyto nové podklady
k bodu č.2 vadné stanovení nulové varianty:

Zamlčení klíčových informací žadatelem a porušení povinnosti správních orgánů rozhodovat podle materiální pravdy

Spolek upozorňuje na zásadní nedostatek, který se týká správního řízení o povolení výjimky a má přímý dopad na objektivitu přijatého rozhodnutí, a to jak v původním řízení, tak při tomto novém projednání věci:

1. Zamlčení klíčových informací žadatelem (ŘSD)

Žadatel, Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), v průběhu původního řízení nezohlednil a v podkladech neodrážel zásadní změnu akustické situace ve městě Česká Lípa na stávající trase silnice I/9. **V městské zástavbě České Lípy byly na stávající I/9 instalovány oboustranné protihlukové stěny v délce cca 700 metrů, které významně mění a snižují hlukovou zátěž v dotčené lokalitě.**

Tyto protihlukové stěny byly v plánu a ve výstavbě v průběhu řízení a dnes jsou plně v provozu. Jde tedy o reálně existující opatření, které:

- prokazatelně zlepšuje akustickou situaci v úseku (i dle tvrzení ŘSD), kterou žadatel odůvodňoval zásadní přínos přeložky, a přeložku označoval za jediné možné řešení
- prokazatelně zlepšuje bezpečnostní situaci v úseku (dle tvrzení ŘSD), kterou žadatel odůvodňoval zásadní přínos přeložky, a přeložku označoval za jediné možné řešení
- **není zohledněno** v akustických podkladech (hluková studie, nulové varianty 2030/2050), na jejichž základě je přeložka posuzována (a ve zrušeném rozhodnutí KULK výjimka povolena).

Tímto opomenutím je nulová varianta (ve všech výhledových scénářích) uměle zhoršena mimo realitu a přínosy přeložky naopak nadhodnoceny, protože s již realizovaným protihlukovým opatřením na stávající I/9 vůbec do 2050 nepočítá. Fakticky se tak porovnává „budoucí stav s přeložkou“ s již záměrně nereálným a zastaralým „nulovým stavem bez protihlukových opatření“, přestože tato opatření již byla vybudována a fungují.

Současně je nutné zdůraznit, že **ŘSD těmito aktuálními údaji o hlukové zátěži a změně stavu na stávající I/9 prokazatelně disponuje**. Stavba za 300mil Kč není přehlédnutelná drobnost. ŘSD je navíc i investorem PHS a muselo data použít při projekci i povolení rekonstrukce mostu na této trase v intravilánu České Lípy, kde byly nově instalovány protihlukové stěny v délce cca 700 m v centru.

Realizace stavby i její protihluková funkce byly prezentovány samotným ŘSD v tiskové zprávě o ukončení stavby (uveřejněné na webu ŘSD). Je tedy zřejmé, že žadatel měl k dispozici aktuální hluková data, výhledy a technické podklady vztahující se k tomuto úseku, avšak tato data nebyla v řízení přiznána /doložena a promítnuta do nulových variant ani do akustických a dopravně-bezpečnostních podkladů předkládaných ve správním řízení o výjimce.

z tiskové zprávy ŘSD:

*...„Cílem rekonstrukce je prodloužit životnost mostu o minimálně 30 let, zvýšit jeho zatížitelnost a zároveň **zlepšit bezpečnost a snížit hlukovou zátěž**. Proto **instalujeme nové protihlukové stěny**. Nové šířkové uspořádání na mostě umožní v budoucnu například umístit na most cyklostezku, případně oboustranný plnohodnotný chodník pro pěší,“* doplnil ředitel Správy Liberec Jan Wohlumth.

Opravovaný most je estakádový silniční most délky 726 m, který tvoří významnou část průtahu silnice I/9 městem Česká Lípa

Základní informace:

Název stavby: I/9 Česká Lípa, most 9-053

Zhotovitel: Společnost Česká Lípa, EDIKT a IDS – Inženýrské a dopravní stavby

Doba výstavby: 2024–2026

Cena stavby dle smlouvy: 297,33 mil. Kč bez DPH

zdroj: <https://kraje.rsd.cz/liberecky/hlavni-prutah-ceskou-lipou-je-opet-otevren-estakada-na-i-9-se-vraci-do-plneho-provozu/>



2. Povinnost rozhodovat podle materiální pravdy

Správní orgány jsou povinny přihlédnout k tomu, že během řízení došlo k zásadnímu zlepšení hlukové situace na stávající I/9 v České Lípě díky realizaci protihlukových stěn, a zohlednit tuto skutečnost:

- jak při posouzení nulové varianty,
- tak při vážení údajného „veřejného zájmu“ na nové přeložce oproti ochraně přírody a zvláště chráněných druhů.

Tím, že protihlukové stěny a jejich reálný vliv na hlukovou zátěž a opatření zlepšující bezpečnost nebyly promítnuty do nulové varianty ani do hodnocení přínosů záměru, dochází k porušení § 50 odst. 3 správního řádu, neboť rozhodnutí nebude vydáno na základě úplně a spolehlivě zjištěného stavu věci.

Za současné situace, je neudržitelné nadále pracovat s nulovými variantami a akustickými podklady, které tyto již realizované a funkční změny vůbec nereflektují. Jakékoliv další potvrzení výjimky podle § 56 ZOPK na základě takto zastaralých a neúplných dat by bylo v rozporu s povinnostmi správních orgánů rozhodovat podle materiální pravdy a v rozporu se zásadou ochrany veřejného zájmu.

Z uvedených důvodů navrhuje, aby správní orgán:

- konstatoval, že dosavadní podklady neodpovídají skutečnému stavu hlukové zátěže, a je o věci důvodná pochybnost
- konstatoval, že dosavadní podklady neodpovídají skutečnému stavu o bezpečnosti na stávající I/9 , a je o věci důvodná pochybnost
- nevyužíval stávající akustické , bezpečnostní i zdravotní studie jako relevantní podklady pro dokazování převahy veřejného zájmu záměru
- a bez jejich aktualizace (včetně zohlednění již realizovaných protihlukových opatření na stávající I/9) další výjimku **nepovolil**.
- Vyzval žadatele k nápravě a prověřil i další ovlivněné podklady žadatele (hodnocení zdravotních rizik, bezpečnost dopravy atd)

3. Vadné stanovení nulové (výhledové) varianty - vliv úseku I/9 Dubice–Dolní Libchava

Ve stejném smyslu upozorňujeme na stejnou situaci s dostavovaným úsekem I/9 Dubice–Dolní Libchava (zprovozněn má být konec května 2026!sic) tedy v současnosti. zdroj:

<https://kraje.rsd.cz/liberecky/i-9-dubice-dolni-libchava-vystavba-okruzni-krizovatky-prinese-dopravni-omezeni/>

Nulová varianta je ve všech podkladech fakticky ztotožněna s výchozím stavem roku 2022 a **nepromítá se do ní ani již realizovaný úsek I/9 Dubice–Dolní Libchava**, který brzy zásadně mění dopravní zatížení v širším centru České Lípy. V nulové variantě pro roky 2030 a 2050 je tak nadále pracováno s nereálným stavem „bez této stavby“, přestože její vliv na dopravní proudy a tím i na hlukovou a emisní zátěž v území **můžeme považovat za předvídatelnou a brzkých týdnech reálnou!** Tento chybný postup vede k **systematickému nadhodnocení přínosů přeložky**, protože srovnává hypotetický budoucí stav s přeložkou **s nereálnou „nulovou“ situací, která neodpovídá skutečnému ani předvídatelnému vývoji dopravního systému v území.**

k bodu č.3: Rozpory mezi daty, reálným stavem, predikcemi a závěry znalců a KÚ – zejména v nadhodnocené predikci růstu a složení dopravy,

Upozorňujeme **nově dostupná data - Aktuální sčítání ŘSD (Celostátní sčítání dopravy 2025)** (<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2025>)

To prokazuje systematické snížení intenzit provozu v klíčových úsecích stávající I/9 Česká Lípa-Nový Bor oproti roku 2020 (průměrně –607 voz./den na úsek; průměrné snížení ≈ –4,40 %). Tyto reálné údaje nejsou promítnuty v doposud užitých rozptylových ani akustických studiích a nulových variantách, na jejichž základě je posuzována výjimka. Výtah dat (ŘSD – Celostátní sčítání dopravy 2025 vs. 2020):

Úsek 4-1145: 7 379 (2025) vs 7 922 (2020) — změna: –543 voz./den (–6,86 %)
Úsek 4-1144: 7 379 (2025) vs 7 922 (2020) — změna: –543 voz./den (–6,86 %)
Úsek 4-1143: 12 241 (2025) vs 12 833 (2020) — změna: –592 voz./den (–4,62 %)
Úsek 4-1233: 15 370 (2025) vs 16 018 (2020) — změna: –648 voz./den (–4,05 %)
Úsek 4-1150: 15 370 (2025) vs 16 018 (2020) — změna: –648 voz./den (–4,05 %)
Úsek 4-1156: 10 437 (2025) vs 10 977 (2020) — změna: –540 voz./den (–4,92 %)
Úsek 4-0336: 10 048 (2025) vs 10 490 (2020) — změna: –442 voz./den (–4,21 %)

Tyto čísla ukazují kulminaci výkonů dopravy a tím i snížení jejích negativních dopadů a důvodné pochybnosti o datech, respektive tvrzeních a na nich vystavěných odůvodněních žadatele.

Důsledky pro posouzení záměru

- **Nižší skutečné intenzity provozu a klesající trend přímo snižují projekci emisních a hlukových zátěží; závěry rozptylových a akustických studií mohou být tímto výrazně ovlivněny.**
- **Pokles dopravy snižuje předpokládané přínosy navrhované přeložky** (zejména v oblasti snížení hluku a emisí) a tedy i celospolečenskou oprávněnost investice, ačkoliv negativa , především zábor půdy zůstává nezměněn.
- **Pokles vytížení zpochybňuje smysluplnost a účelnost a veřejný zájem pro realizace přeložky** v navrhovaném rozsahu a její přínos, respektive ukazuje potřebu přehodnocení variant (včetně modernizace stávající trasy a již realizovaných protihlukových opatření).

Opakovaná upozornění a petice:

Na tuto kumulaci poklesu oproti původním projekcím ŘSD jsme správní orgány i žadatele opakovaně upozorňovali, včetně formální petice podepsané stovkami občanů dotčených obcí. Tyto opakované námitky, nyní podložené zmíněnými daty, dosud nebyly řádně vypořádány.

Žádáme, aby správní orgán:

1. uznal jako důkaz a podklad aktuální údaje ŘSD (Sčítání dopravy 2025),
2. vyžádal aktualizaci rozptylové a akustické studie , dopravního posouzení, vlivu na bezpečnost a rizika atd. a přepoččet nulových i aktivních variant s využitím dat 2025 (včetně zohlednění již realizovaných protihlukových opatření a přelivů dopravy dle),

3. do doby provedení těchto aktualizací pozastavil další rozhodnutí o definitivním povolení výjimky.
4. Vyžádal si novou dopravní prognózu a predikci výkonů dopravy využívající lokálních dat z 2025
5. přehodnotil ocenění veřejného zájmu **(jeho naléhavost a rozsah) s ohledem na snížené vytížení stávající trasy a již realizovaná protihluková opatření,**
6. zvážil, zda při reálně nižší dopravní poptávce převažují zájmy ochrany přírody a místních obyvatel nad zdůvodněním rozsahu a investičními náklady plánované přeložky.
7. Tímto navrhuje zajistit, aby rozhodnutí o výjimce skutečně odráželo aktuální dopravní realitu a poměr veřejných zájmů byl posuzován podle materiální pravdy a reálných aktualizovaných dat.

Citace zdroje Sčítání dopravy 2025, Ředitelství silnic a dálnic ČR – Celostátní sčítání dopravy 2025 (online databáze). Dostupné z: <https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2025> (stav kontrolován 05/17/2026).

K bodu 4: Nedostatečné posouzení jiných uspokojivých řešení – krajský úřad ani žadatel neprokázali, že neexistují jiná reálná řešení

Existence jiných uspokojivých řešení (variant), které byly dlouhodobě ignorovány

Spolek Svobodná Ves dlouhodobě upozorňuje, že přeložka I/9 v podobě prosazované ŘSD **není jediným možným řešením**. Z podkladů předložených spolkem Děti Země, zejména z vyhledávací studie „Silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor, modernizace“ (4/2026, Ing. Kalčík), jasně vyplývá, že existují **reálné, technicky zpracované varianty**, které mohou:

- zlepšit bezpečnost a plynulost dopravy,
- snížit hluk a emise,
- a přitom způsobit **nižší škodlivý zásah** do přírody a půdy než varianta ŘSD.

1. Jaká jiná řešení jsou doložená

Studie identifikuje zejména tato řešení:

1. **Modernizace stávající I/9 („nulová varianta plus“)**
– úpravy stávající trasy v kritických úsecích (Česká Lípa, Pihel), třetí pruh ve stoupání, úpravy křižovatek, lokální rozšíření, využití stávajících koridorů.
2. **Západní 2pruhový obchvat České Lípy + přeložka I/9 u Pihelu**
– trasa cca 5 km + 2,5 km přeložky (kategorie S 9,5/90 a S 13,5/90), kratší koridor mimo CHKO, méně dotčených druhů a menší zábor půdy.
3. **Východní průtah Českou Lípou s tunely + přeložka I/9 u Pihelu**
– trasa cca 2,7 km se dvěma tunely (440 m hloubený + 700 m ražený) + 2,5 km přeložky, vysoká plynulost dopravy, minimální nové zpevněné plochy, velmi omezené zásahy do krajiny.

Tyto varianty nejsou jen teoretické úvahy – jsou zpracovány autorizovaným projektantem s technickým, dopravním i investičním hodnocením.

2. Tunelová varianta a odvedení dopravy ze severní části České Lípy

Tunelová varianta řeší přímo to, co podklady ŘSD označují za nejproblematičtější – **severní část České Lípy**. Vedením tranzitní a regionální dopravy do tunelu se stávající průtah v obytné zástavbě mění převážně na **místní obslužnou komunikaci** s výrazně nižší dopravní zátěží, hlukem i emisemi.

Nejde tedy o částečné odlehčení ve smyslu „cca 28 % dopravy“, jak předpokládá aktuální dopravní model ŘSD pro přeložku I/9, ale o odvedení prakticky veškeré minoritní tranzitní i majoritní regionální a cílové dopravy mimo obytné území. V severní části města tak zůstává převážně místní doprava a charakter klidné obytné zóny, což je kvalitativně jiný efekt, než jaký může dosáhnout varianta přeložky dle ŘSD.

3. Tunelová varianta a „úspora řidičských hodin“

ŘSD u přeložky I/9 argumentuje „úsporou řidičských hodin“ jako významným celospolečenským přínosem a jedním z pilířů veřejného zájmu. Tento princip se však **ještě silněji** uplatní u tunelové varianty:

- přímá trasa v tunelu, bez světelných křižovatek a lokálních omezení, umožňuje stabilní návrhové rychlosti 70–90 km/h,
- **časové úspory se týkají prakticky veškeré tranzitní a regionální dopravy v nejzatíženějším úseku, nikoli jen cca 28 % dopravy, s níž pracuje model ŘSD pro přeložku.**

Pokud tedy má být „úspora řidičských hodin“ skutečně brána jako významný celospolečenský přínos, tunelová varianta přináší **vyšší časový přínos na jednotku dopravního výkonu** a zasahuje mnohem větší část dotčené dopravy.

4. Relevantnost variant z hlediska § 56 ZOPK

Z kombinace údajů ve studii a podkladů AOPK/Děti Země vyplývá, že tyto varianty:

- zasahují **kratší úseky**, většinou mimo CHKO,
- mají **podstatně menší zábor** zemědělské půdy I. a II. třídy i lesní půdy (tunelová varianta cca 0,51 ha I.+II. třídy vs. cca 21,61 ha u varianty ŘSD),
- dotýkají se **menšího počtu zvláště chráněných druhů a rodů** než 10,16 km dlouhá přeložka dle ŘSD.

Varianty jsou přitom z hlediska ochrany přírody výhodné nejen tím, že mají **nižší počet dotčených taxonů**, ale také tím, že díky kratší trase a menším záborům území zasahuje i **menší počet jedinců** těchto druhů. Menší délka nového koridoru, menší zábory a vedení mimo CHKO se přímo promítají do nižšího počtu zničených biotopů, nižší fragmentace krajiny a menšího rozsahu kompenzačních opatření.

Z hlediska kritéria § 56 ZOPK („rozsah a míra škodlivého zásahu“) tedy tunelová varianta jednoznačně vychází příznivěji než 10,16 km dlouhá přeložka dle ŘSD. Ta vychází nejhůře.

5. Jak byly varianty (ne)posouzeny

V řízení o výjimce:

- nebylo provedeno **plnohodnotné porovnání** těchto variant s přeložkou ŘSD,
- KÚ ani ŘSD neprokázaly, že tyto varianty **nejsou** schopné naplnit deklarované veřejné zájmy (bezpečnost, hluk, emise, úspora času),
- neproběhl úplný proces EIA s variantami, přesto KÚ fakticky převzal tezi o „jediném možném řešení“.

To je v rozporu s judikaturou (např. KS Brno 31 A 68/2022 – Žebětín, 31 A 98/2022 – Třebíč), podle níž v případě absence úplné EIA musí orgán ochrany přírody v řízení podle § 56 ZOPK **sám věcně posoudit** otázku jiných uspokojivých řešení, včetně nulové a „nulové plus“ varianty.

6. Závěr a návrh

Spolek Svobodná Ves:

- považuje za prokázané, a plně se ztotožňuje se s argumentací Děti Země, že **existují jiná uspokojivá řešení**,
- dlouhodobě na jejich existenci a potřebě seriózního posouzení **upozorňuje** (včetně petice a předchozích vyjádření),
- a má za to, že žadatel ani KÚ **nedoložili neexistenci** těchto řešení, jak požaduje § 56 odst. 1 a 2 ZOPK.

Navrhujeme proto, aby:

1. KÚ/AOPK **výslovně založil do spisu** vyhledávací studii „Silnice I/9 Česká Lípa – Nový Bor, modernizace“ a související podání Děti Země. A označil tyto varianty jako možné.
2. Ve svém rozhodnutí **věcně a přezkoumatelně posoudil**, zda výše uvedené varianty:
 - **mohou naplnit tvrzený veřejný zájem** (včetně časových úspor a odvedení dopravy z obytné zástavby)
 - mají nižší rozsah škodlivého zásahu do biotopů a jedinců ZCHD.
 - mají širší kladný dopad na dopravu i obytné zóny, neboť ovlivňují prakticky 100 % dopravního výkonu v řešeném úseku (zejména tunelová varianta), zatímco současný dopravní model ŘSD u přeložky I/9 počítá jen s „úlevou“ ve formě odvedení cca 28 % dopravy na novou trasu,
 - **ve spojení s variantou obchvatu Pihelu zároveň řeší i humanizaci současné trasy (zklidnění, omezení tranzitu, místní obsluha, úpravy prostoru)**, k níž se ŘSD i kraj v minulosti opakovaně hlásili, avšak dosud ji konkrétně nenavrhli ani nevyčíslili; náklady těchto humanizačních opatření na stávající trase by přitom měly být při rovném srovnání připočteny k celkovým nákladům na variantu nové přeložky.
3. Pokud se takové posouzení neprovede, **nelze uzavřít**, že podmínka „neexistence jiného uspokojivého řešení“ je splněna, a výjimku proto **nelze znovu povolit**.

Shrnutí závěrů a návrhů spolku Svobodná Ves

Spolek konstatuje, že dosavadní podklady pro řízení o výjimce jsou neúplné, nekoherentní a nezohledňují zásadní nové skutečnosti (realizovaná protihluková opatření, uvedení úseku Dubice–Dolní Libchava, data sčítání dopravy 2025). To vede k vadnému stanovení nulové varianty, nadhodnocení přínosů přeložky a k porušení povinnosti rozhodovat podle materiální pravdy. Krajský úřad nedostatečně posoudil jiné reálné varianty (modernizace „nulová plus“, obchvat, tunelová varianta) a opomenul vypořádat petici a stanoviska obcí. Spolek navrhuje, aby správní orgán požadoval aktualizaci dopravních, akustických a rozptylových studií včetně zpracování realizovaných opatření a dat 2025, věcně posoudil navržené alternativy, dočasně pozastavil rozhodnutí o nové výjimce a až po úplné a průkazné aktualizaci podkladů rozhodnutí vydal. Do doby nápravy nelze podle spolku považovat podmínku „neexistence jiného uspokojivého řešení“ za splněnou.

V Novém Boru 17.5.2025

Spolek s omluvou zasílá své vyjádření s mírným zpožděním oproti doporučené lhůtě, nicméně předložené datové podklady jsou veřejně dostupné či KÚ známé.

Děkujeme, BcA. Vojtěch Starosta DiS. , místopředseda spolku