



Ministerstvo dopravy – Odbor infrastruktury a  
územního plánu

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Č. j.: 101/2014-910-IPK/2



## VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OZNÁMENÍ O PODÁNÍ ROZKLADU

Ministerstvo dopravy jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic a rychlostních silnic ve smyslu ustanovení § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, **povolilo** svým rozhodnutím č.j.: 504/2013-910-IPK/7 ze dne 17.01.2014 podle § 115 stavebního zákona stavbu: „D1 Modernizace – úsek 18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 Velké Meziříčí západ“.

Dne 17.02.2014 byl proti rozhodnutí zaslán rozklad subjektu Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno, IČ: 67010041.

Ministerstvo dopravy v souladu s ustanovením § 86 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zasílá stejnopis podaného rozkladu všem ostatním účastníkům řízení a vyzývá je tímto, aby se k němu vyjádřili nejpozději **do 11.03.2014**, a to na adresu: Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu, nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Příloha: Rozklad subjektu Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, Cejl 48/50, 602 00 Brno, IČ 67010041.

V Praze 17. února 2014

Ing. Josef Kubovský  
ředitel  
Odbor infrastruktury a územního plánu

MĚSTYSE MĚŘÍN Náměstí 106 594 42 Měřín		Zpracovatel:
Došlo: 18.2.2014		Ukládací znak:
Číslo jednací: 111-149/14		



**Toto oznámení musí být vyvěšeno nejméně po dobu 15 dnů na úřední desce následujících úřadů:**

- 1) Ministerstvo dopravy, nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1 (na úřední desce a elektronicky s možností dálkového přístupu)
- 2) Úřad městyse Měřín, Měřín 106, 594 42 Měřín
- 3) Obecní úřad Blížkov, Blížkov č 79, 594 42 Měřín
- 4) Obecní úřad Stránecká Zhoř, Stránecká Zhoř 35, 594 42 Měřín
- 5) Obecní úřad Lavičky, Lavičky 90, 594 01 Velké Meziříčí

**MĚSTYS MĚŘÍN**

Vyvěšeno dne: 18. 5. 2014 Naměst. č. 594 42 Měřín Sejmuto dne: .....  
 IČ: 002 94 799 DIČ: CZ00294799  
 Tel: 590 644 222

**Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Ministerstva dopravy.**

(Razítko a podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí rozhodnutí.)

**Rozdělovník:**

*obecní úřady (k vyvěšení veřejné vyhlášky):*

1. Úřad městyse Měřín, Měřín 106, 594 42 Měřín
2. Obecní úřad Blížkov, Blížkov č 79, 594 42 Měřín
3. Obecní úřad Stránecká Zhoř, Stránecká Zhoř 35, 594 42 Měřín
4. Obecní úřad Lavičky, Lavičky 90, 594 01 Velké Meziříčí

*dále obdrží:*

5. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
6. Viapont, s.r.o., Vodní 13, 602 00 Brno

**Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Ověřuji pod pořadovým číslem **57077081-25299-140217124625**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z 2 listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Ověřující osoba: **Jana Kučerová**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

**V Praze dne 17.02.2014**



57077081-25299-140217124625

**Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu**  
Cejl 48/50, 602 00 Brno, mobil 603 574 289, dz.brno@ecn.cz, IČ 67010041

Ministr dopravy

*prostřednictvím*

Ministerstva dopravy  
Odboru infrastruktury a ÚP  
Nábř. L. Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1  
posta@mdcr.cz

Zasláno e-mailem se zaručeným elektronickým podpisem

16. 02. 2014

**Rozklad proti vydání stavebního povolení pro záměr „D1 Modernizace – úsek 18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 Velké Meziříčí západ“ – k č.j.: 504/2013-910-IKP/7 ze dne 17. 1. 2014 (26 SO)**

Ministerstvo dopravy (dále jen MD) veřejnou vyhláškou ze dne 17. 1. 2014, č.j.: 504/2013-910-IKP/7, která byla zveřejněna dne 17. 1. 2014, na základě žádosti ŘSD ČR ze dne 22. 7. 2013 oznámilo vydání stavebního povolení pro záměr „D1 Modernizace – úsek 18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 Velké Meziříčí západ“.

Záměr představuje změnu dokončené stavby dálnice D1 v km 134,014-141,200, tj. délky 7,186 km, která obsahuje 8 mostů, 4 propustky, 2 odpočívky atd. Stávající parametry D 26,5/120 se změní na D 28/120, takže dojde k rozšíření dálnice D1 o 1,5 metru. Stavební náklady jsou odhadnuty na 860 mil. Kč (bez DPH) a modernizace proběhne během 1,5 roku ve 4. etapách, a to do 31. 12. 2017.

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) jako účastník předmětného stavebního řízení podávají tímto v zákonné lhůtě do 17. 2. 2014 tento

**r o z k l a d**

a žádají, aby stavební povolení bylo dle § 152 odst. 5 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád) zrušeno a věc vrácena k novému projednání a rozhodnutí. Napadáno je rozhodnutí v celém rozsahu.

**Odůvodnění:**

**1. Žádost o přezkum závazných stanovisek podle § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb.**

Podklady pro vydání stavebního povolení tvoří i závazná stanoviska dle § 149 odst. 1 správního řádu a dle § 110 odst. 2 písm. d) stavebního zákona. Děti Země proto dle § 149 odst. 4 správního řádu žádají MD, aby zajistilo přezkum zákonnosti VŠECH vydaných závazných stanovisek ve spisu příslušnými nadřízenými orgány, přičemž z opatrnosti uvádějí pojem „všech“, neboť z rozhodnutí není zřejmé, jaký podklad je závazným stanoviskem a jaký ne.

Děti Země určitě žádají o přezkum zákonnosti vydání 4 závazných stanovisek těchto správních orgánů:

- 1) závazné stanovisko MěÚ Velké Meziříčí, odboru ŽP ze dne 12. 4. 2013, č.j. ŽP/10391/2013/ 2313/2013-vrano (souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona)

- 2) závazné stanovisko MěÚ Velké Meziříčí, odboru ŽP ze dne 27. 2. 2013, č.j. ŽP/3565/2013 847/2013-kriz (souhlas dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. se zásahem do VKP a dle § 12 odst. 2 cit. zákona k zásahu do krajinného rázu povolením stavby)
- 3) závazné stanovisko MěÚ Velké Meziříčí, odboru ŽP ze dne 27. 2. 2013, č.j. ŽP/3564/2013 834/2013-TUNKR (souhlas se zásahem do 50 metrů od okraje lesa dle § 14 odst. 2 lesního zákona)
- 4) závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Kraje Vysočina ze dne 11. 3. 2013, č.j. KHSV/01937/2013/JI/HOK/Sme

Pokud nadřízené orgány zjistí, že závazná stanoviska k povolení záměru byla vydána v rozporu s § 3 a § 50 odst. 4 správního řádu, pak Děti Země navrhuje, aby byla dle § 149 odst. 4 správního řádu změněna nebo dle § 149 odst. 5 správního řádu v rámci přezkumných řízení zrušena.

### 1.1. K zákonnosti závazného stanoviska dle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona

V napadeném stavebním povolení je pod **podmínkou č. 34, písm. b)** uvedeno: „*Během výstavby nesmí dojít k poškození břehů a koryta vodního toku... Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou skladovány na břehu a v blízkosti vodního toku.*“

Děti Země považují poslední větu za neurčitou a obtížně kontrolovatelnou, zvláště ve vztahu k riziku znečištění vodních toků a jejich niv. Není totiž zřejmé, co je míněno pojmem „v blízkosti“. Děti Země proto požadují, aby příslušný krajský úřad napadené závazné stanovisko **dle § 149 odst. 4 správního řádu změnil**, a to v podmínce č. 2 tak, že bude uložena jednoznačně a bude ji možné bezpečně kontrolovat.

Návrh změny závazného stanoviska v podmínce č. 2:

„*Během výstavby nesmí dojít k poškození břehů a koryta vodního toku... Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou skladovány na břehu do vzdálenosti 100 metrů od okraje vodního toku.*“

### 1.2. K zákonnosti závazného stanoviska dle § 4 odst. 2 a § 12 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb.

V napadeném stavebním povolení je pod **podmínkou č. 35 písm. a)** uvedeno: „*Oplocení dálnice (SO 18-801) bude řešeno tak, aby zabraňovalo živočichům vnikat na dálnici a současně je navádělo do bezpečných průchodů pod dálnici... V okolí průchodů je vhodné doplnit oplocení protioslnivými clonami.*“

Děti Země považují vydání společného závazného stanoviska pro různé zásahy za nesprávné, neboť příslušný orgán ochrany přírody by měl na ochranu každé části cenné přírody vydat příslušné závazné stanovisko.

Děti Země proto požadují, aby příslušný krajský úřad napadené závazné stanovisko **v přezkumném řízení dle § 149 odst. 5 správního řádu zrušil** a uložil MěÚ, aby vydal zvláště závazné stanovisko dle § 4 odst. 2 cit. zákona a zvláště dle § 12 odst. 2 cit. zákona. Tím bude jednoznačně zřejmé, které podmínky a z jakého důvodu byly uloženy pro kterou konkrétní cennou část přírody.

### 1.3. K zákonnosti závazného stanoviska dle § 14 odst. 2 lesního zákona

V napadeném stavebním povolení je pod **podmínkou č. 36** uloženo pět podmínek na ochranu okraje lesa v pásmu šířky 50 metrů. Nicméně Děti Země se domnívají, že takto zajištěná ochrana není důsledná.

Děti Země proto požadují, aby příslušný krajský úřad napadené závazné stanovisko **dle § 149 odst. 4 správního řádu změnil** tak, že bude doplněno aspoň o dvě níže navržené podmínky. Tím bude zaručeno, že okraj lesa bude skutečně ochráněn od stavební činnosti, neboť je velmi citlivý na znečištěné ovzduší a na mechanická poškození.

Návrh na uložení nové podmínky na ochranu před nežádoucí činností stavebních strojů a člověka:  
*„Při stavbě nesmí v pásmu do 50 metrů od okraje lesa žádnou činností strojů a ani osob dojít k poškození a znečištění okraje porostů a lesních pozemků.“*

Návrh na uložení nové podmínky na ochranu před nežádoucí činností dopravních prostředků:  
*„Při stavbě nesmí být v pásmu do 50 metrů od okraje lesa povoleny žádné pojezdové komunikace a ani parkovací plochy pro stavební stroje a dopravní prostředky.“*

#### 1.4. K zákonnosti závazného stanoviska KHS na ochranu veřejného zdraví

V napadeném stavebním povolení je pod **podmínkou č. 37** uloženo pět podmínek na ochranu veřejného zdraví, resp. splnit limity hluku. Děti Země považují za nesprávné a v rozporu se základním účelem zákona o ochraně veřejného zdraví, aby před vydáním stavebního povolení **nebylo jednoznačné, kde se budou nacházet zařízení staveniště a zda na nich budou pracovat stroje či zařízení, které budou produkovat škodlivé emise a škodlivé intenzity hluku.** Tyto skutečnosti je podle Děti Země nutné znát, aby bylo zřejmé, že stavební činností nedochází k porušování limitů a pokud ano, tak zda jsou učiněna veškeré eliminační opatření, která musejí být technicky i časově reálná.

Je proto nelogické, aby v napadeném závazném stanovisku byly uloženy poněkud **nejasné podmínky č. 4 a č. 5,** jestliže žadatel zřejmě neví, kde budou zařízení staveniště, zda a v jakém množství bude možné použít mobilní drtiče stavebního odpadu, mobilní betonárku apod., anebo zda bude moci použít hlučnější stroje.

Nelze proto přijmout alibistický postup KHS, že až tyto základní informace bude žadatel vědět, tak až po vydání stavebního povolení a bez účastníků stavebního řízení se budou vypracovávat nové hlukové (rozptylové?) studie a na základě nich se budou v novém závazném stanovisku KHS ukládat nové podmínky na ochranu ovzduší a dodržení limitů hluku.

Naopak je nezbytné, aby v hlukové studii jako podkladu pro vydání stavebního prostředí byly simulovány různé modelové varianty, z nichž mj. z plošného hlediska vyplyne, do jakých míst (kam) budou zasahovat různé modelové intenzity hluku. Tímto způsobem tak může dojít k určení ploch, kde je buď zcela či jen částečně nežádoucí, aby na nich pracovaly významné zdroje hluku, příp. i škodlivých emisí.

Děti Země proto požadují, aby Ministerstvo zdravotnictví napadené závazné stanovisko KHS **dle § 149 odst. 5 správního řádu zrušil** (z důvodu nesprávného uložení podmínek č. 4 a č. 5) a uložil žadateli pro vydání nového závazného stanoviska KHS vypracovat novou hlukovou (a příp. i rozptylovou) studii, která na základě 2-3 modelových situací vytipuje místa s přípustnými liniemi limitu hluku. Současně by měl žadatel zpracovatelům této studie navrhnout několik míst, kde by chtěl umístit zařízení staveniště, která musejí být známá již před vydáním stavebního povolení.

KHS pak až na základě této nové hlukové (příp. rozptylové) studie vydá ke stavebnímu řízení nové závazné stanovisko. Jedině tak bude možné posoudit, že umístění zařízení staveniště a použití „škodlivějších“ strojů nebude v rozporu s veřejnými zájmy chráněnými např. lesním zákonem, zákonem č. 114/1992 Sb. apod.

#### 2. K absenci stanoviska EIA, příp. závěrů zjišťovacího řízení pro modernizaci dálnice D1

Děti Země ve svých námitkách ze dne 4. 12. 2013 upozornily, že mezi podklady žádosti by mělo být stanovisko EIA, které je dle § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. podkladem pro všechna navazující správní řízení. Povinností správních orgánů je pak jeho relevantní podmínky zahrnout do správního rozhodnutí a současně odůvodnit, proč zbývající podmínky zahrnuté nebyly.

Dále Děti Země připomněly, že v příloze č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. je v kategorii I pod bodem 9.3 jako jeden z typů záměrů, který podléhá povinnému posuzování, uvedeno i „rozšiřování... dálnic a rychlostních silnic“. Pro povolení rozšíření dálnice D1 o 1,5 metru tak mělo být vydáno souhlasné stanovisko EIA, příp. aspoň závěry zjišťovacího řízení (pozn.: pro rozšíření dálnice D1 na 6 pruhů pod názvem „Dálnice D1 – Mirošovice - Kývalka, zkapacitnění“ vydalo MŽP souhlasné stanovisko EIA ze dne 19. 3. 2010, č.j. 10217/ENV/10).

**MD požadavek Děti Země, aby ve spise bylo buď stanovisko EIA pro předmětnou modernizaci dálnice D1 (rozšíření o 1,5 metru) nebo aspoň závěry zjišťovacího řízení zamítlo.**

**MD se ve svém odůvodnění opřelo o tyto hlavní argumenty:**

- 1) Z vyjádření MŽP ze dne 4. 10. 2011, zn.: 73085/ENV/11 vyplývá, že záměr modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka v podobě rozšíření krajnice o 1,5 metru nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí, pokud nedojde ke zvýšení jízdních pruhů (na šest) a pokud budou vyloučeny významné vlivy na předmět ochrany ptačích oblastí (PO) a evropsky významných lokalit (EVL).
- 2) Záměr obě podmínky MŽP splňuje, takže není nutné vést zjišťovací řízení a ani proces EIA s vydáním stanoviska EIA, neboť k rozšíření krajnice dálnice dochází jen v úsecích, kde je nyní šířka jízdního pásu menší než 11,5 metru – nedojde tak ke zvýšení dopravní kapacity dálnice. Současné příslušné orgány ochrany přírody nepotvrdily významné vlivy na PO a EVL.
- 3) Souhlasné stanovisko EIA ze dne 19. 3. 2010, č.j. 10217/ENV/10 pro záměr „Dálnice D1 – Mirošovice - Kývalka, zkapacitnění“ není podkladem pro povolovaný záměr modernizace dálnice D1.

Děti Země s tímto postupem MŽP i s názorem MD nesouhlasí a svůj názor opírají o níže uvedené důvody.

Podle ust. § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. jsou předmětem posuzování záměry uvedené v příloze č. 1 v kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo **rozsahem** dosáhne příslušné limitní hodnoty. Tyto záměry a změny záměrů podléhají posuzování vždy. Podle písm. b) citovaného ust. jsou dále předmětem posuzování změny záměru uvedeného v příloze č. 1 v kategorii I, pokud má být významně **zvýšena jeho kapacita a rozsah** nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny podle písmene a). Tyto změny záměrů podléhají posuzování jen na základě požadavku v závěrech zjišťovacího řízení.

Předmětná stavba je zcela nepochybně „rozšířením“ dálnice D1, jak mj. dokládá str. 2 napadeného stavebního povolení: „*Současně bude provedeno její rozšíření tak, aby v základním příčném uspořádání byla šířka každého jízdního pásu min. 11,5 m.*“ Je tedy podle názoru Děti Země zřejmé, že stavba měla být posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, přinejmenším mělo proběhnout zjišťovací řízení.

Podle článku 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011 (dále jen směrnice EIA) musejí být v řízení o povolení záměru, který podléhá posuzování, zohledněny výsledky jednání a informace shromážděné podle článků 5, 6 a 7 této směrnice, tzn. i všechny informace o záměru, které jsou v dokumentaci EIA a dále také stanoviska dotčených orgánů a připomínky dotčené veřejnosti).

V letech 2007–2010 byl podle zákona č. 100/2001 Sb. posouzen záměr „Dálnice D1 – Mirošovice – Kývalka, zkapacitnění“ s rozšířením D1 na šest pruhů. V tomto úseku se nachází i úsek, jehož se týká napadené stavební povolení. Proces EIA byl ukončen vydáním souhlasného stanoviska EIA ze dne 19. 3. 2010, č.j. 10217/ENV/10.

Je tedy zřejmé, že požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. i směrnice EIA může záměr rozšíření dálnice o 1,5 metru vyhovět jedním ze dvou těchto způsobů:

- 1) **novým posouzením záměru rozšířit dálnici D1 o 1,5 metru v úseku Mirošovice – Kývalka** jako záměru podle bodu 9.3 přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., kategorie I, a tedy dle § 4 odst. 1 písm. a) tohoto zákona (proběhlo by celé posouzení vlivů na životní prostředí a vydalo by se stanovisko EIA), nebo
- 2) **využitím souhlasného stanoviska EIA ze dne 19. 3. 2010 pro rozšíření dálnice D1 na šest pruhů** (a dalších podkladů z tohoto procesu EIA), což ovšem předpokládá pečlivé prověření, do jaké míry je rozšíření D1 o 1,5 metru rozdílné a jaký má tato skutečnost vliv na životní prostředí a přírodu.

Před vydáním stavebního povolení však nedošlo k žádnému z výše uvedených postupů. Ve spise není jak souhlasné stanovisko EIA ze dne 19. 3. 2010, č.j. 10217/ENV/10 s rozšířením D1 na šest pruhů, ani další podklady. **MD tak nepostupovalo dle § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve vztahu k tomuto stanovisku EIA.** V napadeném stavebním povolení tedy nejsou jednak zahrnuty relevantní podmínky tohoto souhlasného stanoviska ze dne 19. 3. 2010 a jednak chybějí důvody, proč jiné jeho podmínky zahrnuty nebyly.

Napadené stavební povolení je tak vydáno v rozporu se zákonem, neboť nedošlo k posouzení předloženého záměru na životní prostředí, příp. nebyly mezi jeho podmínky uloženy žádné relevantní podmínky ze stanoviska EIA ze dne 19. 3. 2010 pro rozšíření dálnice D1 na šest pruhů. Přitom se jedná o záměr, který spadá pod bod 9.3 přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., kategorie I.

### 3. K absenci územního rozhodnutí pro modernizaci dálnice D1

Děti Země ve svých námitkách ze dne 4. 12. 2013 upozornily, že mezi podklady žádosti by mělo být územní rozhodnutí, neboť záměrem dojde ke změně plochy (zvýší se zábor půdy). Nejde tak o stavební úpravu, která by územní rozhodnutí nevyžadovala, neboť dochází ke změně šířky a tím i půdorysu stavby dálnice D1. A k doložení splnění podmínek tohoto územního rozhodnutí by pak bylo nutné vydat **závazné stanovisko dle § 15 odst. 2 stavebního zákona**, které by bylo obligatorní součástí žádosti o vydání stavebního povolení.

MD požadavek Děti Země, aby do spisu bylo přiloženo **územní rozhodnutí pro předmětnou modernizaci dálnice D1 zamítlo**. MD současně zamítlo do spisu přiložit **závazné stanovisko dle § 15 odst. 2 stavebního zákona**, neboť ve spise má **vyjádření stavebního úřadu MěÚ Velké Meziříčí ze dne 6. 2. 2013, č.j. VÝST/2235/2013 976/2013-ro, že povolovaná modernizace je v souladu se záměry územního plánování.**

MD se ve svém odůvodnění opřelo o tyto hlavní argumenty:

- 1) Záměr k vydání stavebního povolení územní rozhodnutí nepotřebuje, neboť jde o **změnu dokončené stavby**, pro kterou se územní rozhodnutí nevydává.
- 2) Záměr k vydání stavebního povolení **závazné stanovisko dle § 15 odst. 2 stavebního zákona nepotřebuje**, neboť **stavební úřad MěÚ Velké Meziříčí vydal dne 6. 2. 2013, č.j. VÝST/2235/2013 976/2013-ro vyjádření dle § 15 odst. 2 stavebního zákona**, že záměr je v souladu se záměry územního plánování.
- 3) Dále MD odkazuje na zákon č. 13/1997 Sb., podle kterého je **dálniční těleso**, které je ohraničené patami náspů nebo hranami zářezů, **součástí dálnice**. Povolovaným záměrem tedy **dojde jen k úpravě dálničního tělesa**, takže **nedochází k dalšímu záboru půdy** nebo ke změně šířky nebo půdorysu dálnice D1.

Děti Země s tímto právním názorem MD **nesouhlasí**, neboť je nezákonný a nepřezkoumatelný pro nedostatek přesvědčivých a doložitelných důvodů, přičemž tento svůj názor opírají o níže uvedené důvody.

Podle § 76 odst. 1 stavebního zákona (ve znění k podání žádosti o vydání stavebního povolení dne 19. 7. 2013) lze umísťovat stavby nebo zařízení, jejich změny, měnit jejich vliv na využití území, měnit využití území a chránit důležité zájmy v území **jen na základě územního rozhodnutí nebo územního souhlasu**. Z žádného ustanovení stavebního zákona nevyplývá, že by předmětnou stavbu bylo možné umístit bez vydání územního rozhodnutí (viz také § 79 odst. 2 a odst. 6 stavebního zákona), i kdyby šlo o změnu dokončené stavby.

Podle § 2 odst. 3 stavebního zákona se stavbou se rozumí všechna stavební díla, která vznikají stavební nebo montážní technologií, **bez zřetele na jejich stavebně technické provedení**, použité stavební výrobky, materiály a konstrukce, na účel využití a dobu trvání. Podle § 2 odst. 4 stavebního zákona, pokud se v tomto zákoně používá pojmu stavba, rozumí se tím i její **část nebo změna dokončené stavby**. Je pak tedy logické, že **územní rozhodnutí mělo být vydáno v každém případě**, tzn. i v případě změny dokončené stavby.

Stavební zákon pak za „změnu dokončené stavby“ považuje dle § 2 odst. 5 **cit. zákona NÁSTAVBU, PŘÍSTAVBU a STAVEBNÍ ÚPRAVY** (u nich se zachovává vnější půdorysné i výškové ohraničení stavby).



Vzhledem k půdorysnému **rozšíření dálnice D1 o 1,5 metru** (tzn. na jedné straně vozovky se dle ČSN 73 6101 krajnice z normovaných 2,5 metru rozšíří na nadstandardních 3,25 metru, přičemž krajnice tvoří součást vozovky a dálničního tělesa) se přitom **nemůže jednat o STAVEBNÍ ÚPRAVU** dle § 2 odst. 5 písm. c) **stavebního zákona**, která by toto územní rozhodnutí nevyžadovala (viz rozsudek NSS ze dne **17. 2. 2012, č.j. 5 As 13/2011-97**). Nemůže se tak uplatnit ani výjimka z povinnosti územní rozhodnutí podle § 79 odst. 6 stavebního zákona vydat.

Pokud tedy mělo být vydáno územní rozhodnutí, což se nestalo, pak logicky muselo být následně vydáno i **závazné stanovisko dle § 15 odst. 2 stavebního zákona ve smyslu § 149 správního řádu**, kterým se ověřuje splnění podmínek tohoto územního rozhodnutí. Toto závazné stanovisko ve spise chybí. Vydání pouhého vyjádření obecného stavebního úřadu dle § 15 odst. 2 stavebního zákona je tak chybné.

To, že souhlas obecného stavebního úřadu podle § 15 odst. 2 stavebního zákona je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 správního řádu, potvrzují rozsudky Městského soudu v Praze ze dne **14. 12. 2011, č.j. 10A 149/2010 – 74-80** (povolení silnice R4901) a Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne **24. 10. 2012, č.j. 15A 29/2010 – 188** (povolení dálnice D8-0805), přičemž MD oba rozsudky má.

Napadené rozhodnutí je tak vydáno v rozporu se zákonem, neboť ve spise **chybí územní rozhodnutí**. Záměr totiž nepředstavuje dle § 2 odst. 5 písm. c) stavebního zákona stavební úpravu, pro kterou se dle § 79 odst. 6 stavebního zákona územní rozhodnutí či územní souhlas nevydává. V návaznosti na tuto skutečnost je další závažnou vadou napadeného rozhodnutí to, že chybí i **závazné stanovisko dle § 15 odst. 2 stavebního zákona**, jehož zákonnost by bylo možné dle § 149 odst. 4 správního řádu v rámci rozkladového řízení přezkoumat.

### 3. Ke zvolené metodě modernizace dálnice D1

Děti Země se ve svých námitkách ze dne 4. 12. 2013 v bodě č. 2 také vyjádřily ke zvolené metodě modernizace dálnice D1, kterou považují za nevhodnou, neboť je nejen časově i finančně náročná, ale také intenzivněji zasahuje do životního prostředí a přírody v území, které je automobilovým provozem značně dotčené. Děti Země proto upozornily, že existuje rychlejší a levnější metoda, kterou může být tzv. **fragmentace povrchu tělesa dálnice D1 s rozšířením vozovky směrem do dělicího pruhu**. Náklady by se tak mohly snížit cca na třetinu a doba stavebních prací by mohla být o polovinu kratší. Vybraná metoda má přitom stát asi 22 mld. Kč a práce mají probíhat více než 7 let, takže vlivy na životní prostředí mohou být zbytečně vyšší a časově delší.

MD k bodu č. 2 námitek Děti Země uvádí, že se k němu nemůže vyjadřovat, neboť musí respektovat žádost ŘSD ČR, které si zvolenou metodu (technické řešení) modernizace zvolilo.

Děti Země tedy z opatnosti pro ministra dopravy podrobněji uvádějí alternativní způsob zlepšení povrchu dálnice D1 její **rekonstrukcí**, která by mohla úspěšně **nahradit** ŘSD ČR časově a finančně vybranou náročnou **metodu kompletní výměny povrchů**. Metodou ŘSD ČR má po 7 letech za cenu 22 mld. Kč dojít k rozšíření dálnice D1 o 1,5 metru na jejích okrajích a ke zbourání velkého množství ze 40 dálničních nadjezdů, které ještě nedosáhly ani poloviny své životnosti. Výsledkem tak bude jen **nový povrch a nová svodidla**. Rozšíření dálnice D1 o třetí pruh se plánuje nejdříve za 40-50 let, kdy budou nové nadjezdy již opět v polovině své životnosti.

Mezi odbornou veřejností je při tom známo, že oprava dálnice D1 by se dala provést **rychleji a levněji s použitím metody fragmentace povrchu vozovky a s jejím rozšířením směrem do dělicího pruhu dálnice**. Náklady na rekonstrukci dálnice D1 by se tak mohly snížit z 22 mld. Kč na cca 8 mld. Kč. Navíc by se až o polovinu, tzn. na cca 3,5 roku, mohla zkrátit doba provádění stavebních prací a tím i dopravních omezení.

MD přitom od ledna 2013 disponuje stanoviskem skupinou odborníků pod vedením Jiřího Petráka, z něhož vyplývá, že dálnice D1 byla projektována způsobem, který po dožití jejích povrchů předpokládal opravu

betonových vozovek překrytím novými asfaltovými vrstvami. Tento způsob opravy může být až 3x rychlejší a až 3x levnější a při dobré kontrole kvality díky navýšení tloušťky vozovky zajišťuje její dlouhodobou životnost a umožňuje zavedení optimálního systému hospodaření s vozovkami.

Přitom přitom dálnice D1 nejeví žádné významné poruchy podloží. Pokud někde tyto poruchy jsou, nic nebrání tomu, aby se tato místa lokálně opravila. Příkladem deset let staré opravy překrytím fragmentované betonové vozovky (fragmentací se rozumí rozbití stávající betonové desky na malé kry, cca do jednoho metru čtverečního) je rekonstrukce přivaděče Benešov – Mirošovice, který byl ještě v horším stavu, než je nyní dálnice D1.<sup>1</sup>

Výhodou metody fragmentace a následného překrytí asfaltovými vrstvami je dále prakticky neomezená doba životnosti vozovky. Každých 12 až 15 let se na vozovce vymění povrchová vrstva asfaltu (4 cm) a vozovka získá opět požadované vlastnosti.

**Metoda fragmentace stávajícího povrchu dálnice D1 v úseku Mirošovice – Kývalka přitom zahrnuje shodné zbývající práce, jako má vybraná metoda ŘSD ČR, což dokládá níže uvedený přehled prací:**

- navýšení příčného sklonu na 2,5% a v obloucích
- zlepšení délky vzestupnic a sestupnic
- rozšíření přídatných pruhů u Exitů a odpočívek
- modernizace zádržného systému
- ochrana pevných překážek, pilířů atd.
- telepaučké dovybavení dálnice, SOS-DIS
- oplocení dálnice proti průniku živočichů
- ponechání stávajících rozhledů pro zastavení
- moderní bezpečná svodidla a moderní kolektory pro sítě
- nová podélná kanalizace

Důkazem mohou být i tyto mediální výstupy odborníků:

8. 11. 2011, časopis Silnice a železnice č. 4/2011, autoři: Doc. Ing. Luxemburk František CSc., Ing. Valentin Jan Ph.D. a Ing. Mondschein Petr Ph.D.

<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rekonstrukce-d1-z-jineho-pohledu-duvody-a-rizika-zamysleneho-reseni/>

*„Výsledné řešení lze v zásadě považovat za konsensuální hybrid, který s uplatněním nejlepší technické praxe nemá příliš společného... Z našeho pohledu je diskutabilní, jakým způsobem bude technicky rekonstrukce provedena, zda předpokládané rozšíření o 1 m je smysluplné a zda je skutečně v budoucnosti reálná dostavba dalších 2 m budoucího nového odstaveného pruhu. Navržený způsob opravy totiž v tuto chvíli vůbec neřeší kapacitní možnosti dálnice D1. Obecně by mělo být zvažováno takové řešení, které bude technicky i ekonomicky obhajitelné a nepovede k dalšímu diskutabilnímu a mediálně vděčnému případu přiměřenosti investovaných veřejných prostředků.“*

3. 7. 2012, Hospodářské noviny, rozhovor pana Emila Šlachty, otce dálnice D1:

<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rekonstrukce-d1-z-jineho-pohledu-duvody-a-rizika-zamysleneho-reseni/>

**\* HN: Ministerstvo dopravy navrhuje opravit dálnici tak, že se kompletně odstraní její povrch. Je to podle vás správné?**

*Takhle se to dělá jen výjimečně, že by se vykopal ten cementobeton úplně. Jen když je úplně špatný podklad silnice. Chci tím říct, že není potřeba cementobeton z povrchu odstraňovat, že by byl sám o sobě špatný.*

**\* HN: Čili je zbytečné odstraňovat nerovný povrch dálnice?**

*V Německu po válce řešili stejné problémy. Dělalí to ale tak, že povrch staré dálnice rozbili na kusy, aby se spáry nepropokopírovaly, když na ni pak položili nový kryt. Jinak ve světě se to obvykle opravuje tak, že se položí*

<sup>1</sup> odkaz na video s aplikací metody fragmentace na úseku Mirošovice – Benešov před 10 lety: <http://youtu.be/MP71ERb4Nu8>  
a na krátký záběr z téže silnice z března 2011. tj. po 10 letech užívání: <http://youtu.be/JH6lmiziNZxg>

nový povrch rovnou na ten starý. To vyžaduje patnáct nebo dvacet centimetrů asfaltového betonu. Existuje také předpjatý beton, kde nemusí být tolik spár.

\* HN: Takže by se D1 mohla opravovat jinak a levněji?

Šlo by to udělat za výrazně nižší náklady.

\* HN: A když se D1 bude nyní opravovat stejně, jako když jste ji tehdy stavěli, budou tam tedy za 40 let stejné hrboły jako nyní?

Ty schody na spárách můžou vzniknout i dřív. Rozhodující je, jak navrhnou konstrukci a jaké použijí stavební materiály.

22.–23. 11. 2012, přednáška na akci „Seminár Ivana Poliačka“ v Bratislavě. Autoři Zuzana Formanová, doc. Ing. František Luxemburk, CSc., Ing. Bohuslav Novotný, DrSc.

„Nejzásadnější připomínkou ovšem zůstává to, že navrhované řešení vůbec nepřihlíží ke zkušenostem z opravy vozovky dálnice D1 v úseku Praha – Mirošovice a rychlostní silnice I/3 Mirošovice – Benešov prováděné v letech 1996 – 1999, resp. 2002. Zde bylo využito technologie často užívané v zahraničí, která je založena na principu segmentace breakerem, která se provede po odbroušení degradované povrchové vrstvy betonové desky. Na takto ošetřený povrch se provede buď asfaltová membrána, nebo se položí pružná mezivrstva SAL, na kterou se položí dvouvrstvý asfaltový kryt... Použití technologie osvědčené na prvních kilometrech stejné dálnice by mohlo vést k zásadnímu snížení finanční náročnosti.“

I když výše uvedené názory a skutečnosti mají spíše odborný a ekonomický charakter, mají vliv i při právních postupech a při posuzování vlivů na životní prostředí, tzn. při vydávání stavebních povolení pro modernizaci dálnice D1. Podle § 2 odst. 4 správního řádu (a ve vztahu k § 177 odst. 1 správního řádu) musejí správní orgány při svých postupech dbát o to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem.

Podle § 14 odst. 1 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku ČR a jejím vystupování v právních vztazích musí být majetek státu využíván účelně a hospodárně, přičemž organizační složky státu (jakou je ŘSD ČR) jsou povinny počínat si tak, aby svým jednáním majetek nepoškozovaly a neodůvodněně nesnižovaly jeho rozsah a hodnotu anebo výnos z tohoto majetku. Je tedy zřejmé, že skutečnosti o zvolené metodě modernizace dálnice D1 nemohou být správními orgány (MD či ministrem dopravy) opomíjeny.

Je pak logické, že by zvolená metoda zlepšení jízdních podmínek na dálnici D1 měla být posouzena také z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., neboť se během tohoto procesu mohou za účasti odborné i laické veřejnosti posoudit i různé varianty těchto metod (viz § 5 odst. 4 a § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.).

Společně s vyhodnocením vlivů takových variant by se měly vyhodnotit i vlivy na obyvatelstvo a sociálně-ekonomické vlivy (viz Příloha č. 4, část D, bod I.1. zákona č. 100/2001 Sb.). Pokud ale k takovému hodnocení dle zákona nedošlo, má tato skutečnost významný vliv i na procesní stránku předmětného stavebního řízení, neboť pak nelze dle § 3 správního řádu tvrdit, že vybraná metoda je v souladu s účelem zákona č. 100/2001 Sb.

RNDr. Miroslav Patrik  
vedoucí výboru klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem dle zákona č. 227/2000 Sb. (v souladu např. s § 37 odst. 4 správního řádu, § 37 odst. 2 soudního řádu správního apod.). Kvalifikovaný certifikát sériové číslo 1454286 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA 2 (ověření osobních certifikátů na [http://www2.postsignum.cz/icz\\_szng\\_pcu/certSearch](http://www2.postsignum.cz/icz_szng_pcu/certSearch)). Doručení této podepsané zprávy potvrďte prosím neprodleně v souladu s § 2 odst. 5 vyhlášky č. 496/2004 Sb., o elektronických podatelkách.