



Karel Havlíček  
místopředseda vlády,  
ministr průmyslu a obchodu  
a ministr dopravy

V Praze dne 12.03.2020

Č. j.:17/2020-510-RK/3

Vážený,

ministr dopravy jako věcně příslušný správní orgán podle § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), po projednání v rozkladové komisi, sděluje k závaznému stanovisku Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 15. března 2016, č. j. 178/2016-910-IPK/2, a to v souvislosti s odvoláními: 1) pobočného spolku Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, IČO: 67010041, se sídlem Cejl 866/50a, 602 00 Brno, 2) spolku Krajina Dluhonice, z.s, IČO: 26531437, se sídlem U Zbrojnice 46/3, Přerov V – Dluhonice, 750 02 Přerov, 3) pana Milana Tomečka, nar. 28. července 1952, bytem Dluhonice 8, 750 02 Přerov, 4) spolku "VODA Z TETČIC z.s.", IČO: 22678956, se sídlem Hybešova 178, 664 17 Tetčice,

podanými proti rozhodnutí Magistrátu města Olomouce, odboru stavebního, ze dne 19. listopadu 2019, č. j. 82/2019, spis. zn. S-SMOL/175637/2018/OS, jímž byla povolena změna územního rozhodnutí ve věci stavby „**Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov**“, toto:

**„Podle § 149 odst. 5 správního řádu se závazné stanovisko Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 15. března 2016, č. j. 178/2016-910-IPK/2, p o t v r z u j e.“**

#### **Odůvodnění:**

Ministerstvu dopravy byla doručena žádost Krajského úřadu Olomouckého kraje, odboru strategického rozvoje kraje, oddělení stavebního řádu, (dále „krajský úřad“), ze dne 5. února 2020, č. j. KUOK 20224/2020, spis. zn. KÚOK/16802/2020/OSR/7515, v níž v souvislosti s odvoláními podanými

proti rozhodnutí Magistrátu města Olomouce, odboru stavebního, ze dne 19. listopadu 2019, č. j. 82/2019, spis. zn. S-SMOL/175637/2018/OS, jímž byla povolena změna územního rozhodnutí ve věci stavby „**Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov**“ (dále „rozhodnutí magistrátu“), podle ustanovení § 149 odst. 5 správního řádu žádá o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 15. března 2016, č. j. 178/2016-910-IPK/2 (dále „závazné stanovisko ministerstva“).

Žádost ve věci potvrzení nebo změny závazného stanoviska ministerstva, kdy je ve smyslu § 149 odst. 5 správního řádu příslušným nadřízeným správním orgánem ministr dopravy, posoudila rozkladová komise, která dospěla k následujícím závěrům, s nimiž se jako příslušný nadřízený správní orgán Ministerstva dopravy ztotožňuje. Rozkladová komise přitom vycházela ze spisového materiálu vedeného Ministerstvem dopravy pod spis. zn. 178/2016-910-IPK, a z podkladů předaných krajským úřadem v rámci žádosti o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska.

Z předložených písemností vyplývá, že Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu, jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic podle § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon č. 13/1997 Sb.“), na základě žádosti investora, Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4, zastoupeného společností Dopravoprojekt Brno a.s., IČO: 46347488, se sídlem Kounicova 271/13, 602 00 Brno, uplatnilo podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., pod č. j. 178/2016-910-IPK/2, ze dne 15. března 2016 souhlasné závazné stanovisko z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy s vydáním změny územního rozhodnutí pro stavbu „**D1 0136 Říkovice – Přerov**“.

V rámci odvolacího řízení vedeného krajským úřadem ve věci předmětného územního rozhodnutí předložil krajský úřad k žádosti o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska ministerstva nadřízeným správním orgánem kopie odvolání podaných 1) pobočným spolkem Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, 2) spolkem Krajina Dluhonice, z.s, 3) panem Milanem Tomečkem, 4) spolkem "VODA Z TETČIC z.s.", s tím, že tato odvolání podaná účastníky řízení směřují i proti obsahu závazného stanoviska ministerstva, přičemž žádá o vyjádření ke všem námitkám uplatněným v odvoláních týkajících se předmětného závazného stanoviska ministerstva a postupu příslušného správního orgánu. Nad rámec žádosti bylo mezi postoupenými podklady obsaženo rovněž společné odvolání Ing. Pavla Ježíka a MUDr. Heleny Ježíkové, které směřuje rovněž proti závaznému stanovisku ministerstva. K tomu následně krajský úřad uvedl, že se jedná o opožděné odvolání, nicméně by uvítal, kdyby i tyto námitky byly posouzeny společně s ostatními.

Jak je patrné ze spisu, odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy jako příslušný dotčený orgán státní správy vydal předmětné závazné stanovisko ministerstva na základě žádosti zástupce investora, společnosti Dopravoprojekt Brno, a.s., podané dne 21. prosince 2015 pod č. j. KPO-2015-003250. Tato žádost byla následně dne 7. března 2016 doplněna o stanovisko Ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky a prevence kriminality ze dne 25. ledna 2016, č. j. MV-13786-2/OBP-2016, a dále o souhlas ze dne 29. dubna 2016 Ředitelství silnic a dálnic ČR s odchylným řešením od čl. 11.2 a tab. 21 ČSN 73 6101. Ministerstvo tak dle ustanovení § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., uplatnilo závazné stanovisko v územním a společném územním a stavebním řízení z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy. Při posuzování výše uvedené žádosti vycházelo ministerstvo z předložené projektové dokumentace „D1 0136 Říkovice – Přerov Aktualizace DUR“ z 10/2015, č. zakázky 15-023-A1-DUR, zpracované společností Dopravoprojekt Brno a.s. (Pozn.: Jedná se o aktualizaci původní dokumentace pro územní rozhodnutí – DUR, zpracované v roce 2005, na jejímž základě Magistrát města Přerov, stavební úřad, vydal původní územní rozhodnutí ze dne 3. března 2006 č. j. SÚ-3229/2005-KI, o umístění stavby „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“. Avšak příprava stavby byla následně zastavena a nedošlo tak k vydání stavebního povolení.).

V rámci pokračování přípravy stavby v roce 2015 bylo třeba reagovat na novou situaci a změny oproti původnímu územnímu rozhodnutí si vyžádaly uvedenou aktualizaci DUR. Předmětem této aktualizace DUR je úprava technického řešení jednotlivých detailů stavby „Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“, především úprava řešení mimoúrovňové křižovatky Přerov – sever a úprava technického řešení estakády v km 82,973 přes Bečvu a železniční trať Olomouc – Přerov. Při posouzení aktualizované DUR z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy lze konstatovat, že posuzovaná projektová dokumentace byla zpracována v zásadě v souladu s platnými normami a technickými předpisy. Výjimku tvoří vzdálenost mimoúrovňových křižovatek (MÚK) Přerov – sever a Přerov – západ, která od konce připojovacího pruhu MÚK Přerov – sever k začátku odbočovacího pruhu MÚK Přerov – západ činí 1 871 m a od konce připojovacího pruhu MÚK Přerov – západ k začátku odbočovacího pruhu MÚK Přerov – sever činí 1 801 m. V tomto případě byl pro vzdálenost křižovatek vydán souhlas s odchylným řešením č. 10/2016 od článku 11.2 a tab. 21 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, a to s platností po dobu trvání stavby. Důvodem vydání souhlasu s odchylným řešením byla nutnost respektování polohy a napojení stávající dopravní sítě a zároveň nezbytnost zajištění dopravní obslužnosti uvažované oblasti včetně připojení stávající silnice I/55 i budoucí dálnice D55 na dálnici D1 a připojení uvažovaných rozvojových zón. Vzhledem k uvedenému tak bylo z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy vydáno souhlasné závazné stanovisko ministerstva.

V případě odvolání pana Milana Tomečka vůči závaznému stanovisku ministerstva zřejmě směřuje námitka, že trasa dálnice přes zastavěné území Dluhonic je v rozporu s ustanovením § 8 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. (Viz „*Odkaz, že trasu dálnice přes zastavěné území, která odporuje zákonu, odsouhlasil dotčený orgán na úseku státní správy pozemních komunikací, tak i Policie ČR vypovídá o úrovni těchto orgánů, pokud rovnou nechtěly snížit svou vážnost.*“)

K tomu lze uvést, že dle ustanovení § 8 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., *dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným (dále jen „průjezdni úsek dálnice“ nebo „průjezdni úsek silnice“), pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.* Stávající průjezdná doprava po silnicích I/55 a I/47 včetně těžké nákladní dopravy je vedena širším centrem města Přerov po kapacitně nedostačujících komunikacích s nevyhovujícím šířkovým i směrovým uspořádáním, s množstvím úrovnových křižovatek. Na těchto komunikacích, kde se pohybují rovněž chodci a cyklisté, jsou časté dopravní kongesce, které nepřispívají k plynulosti ani bezpečnosti provozu a mají negativní vliv na životní podmínky obyvatel města. Právě z těchto důvodů je připravena výstavba dálnice D1, která tranzitní dopravu odvede mimo širší centrum města. Tranzitní doprava je tedy dnes vedena územím statutárního města Přerov. Statutární město Přerov se dělí na 13 částí, přičemž jednou z těchto částí je část Přerov V – Dluhonice. Zastavěným okrajem této části je nyní navržena předmětná stavba dálnice D1, po které bude převáděna převážně průjezdná doprava, jež dnes prochází se všemi negativními důsledky přes širší (a rovněž zastavěné) centrum města Přerov. Z uvedeného vyplývá, že vedení dálnice přes část Přerov V – Dluhonice není v rozporu, ale naopak je v souladu s ustanovením § 8 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., neboť dálnice D1 bude zastavěným územím Dluhonic (jako součásti statutárního města Přerov) v krátkém úseku převádět převážně průjezdnou dopravu, která je dnes vedena (zastavěným) územím širšího centra stejného statutárního města Přerov. Námitka je tak nedůvodná.

Z obsahu odvolání spolku "VODA Z TETČIC z.s." není zcela zřejmé, zda vůbec a z jakých konkrétních důvodů napadá závazné stanovisko ministerstva. Odvolatel zde uplatňuje toliko námitku nebezpečnosti křižovatky (viz bod 11 odvolání), kdy odkazuje na příložený dopis zn. 05/2018 ze dne 4. května 2018, kterým doplnil své námitky uplatněné v rámci řízení o změně územního rozhodnutí, v němž upřesňuje s odkazem na portál senátorky RNDr. Jitky Seitlové, že se jedná o rizika mimoúrovňové křižovatky Přerov – sever. Dále v bodě 14 odvolání obecně uvádí, že, cit.: „*podává odvolání proti všem závazným stanoviskům, které jsou třeba jen zmíněny v jednotlivých námitkách do prvního stupně řízení, fakticky tedy v námitkách odvolacích.*“

K těmto námitkám lze nejprve uvést, že problematika bezpečnosti silničního provozu (tj. nebezpečnosti křižovatky) není předmětem činnosti tohoto spolku. Dle výpisu ze spolkového rejstříku je hlavním účelem, cílem a posláním spolku ochrana přírody a krajiny, ochrana životního prostředí, prosazování a ochrana veřejných zájmů, ochrana zvířat. Dále podle ustanovení § 16 odst. 2 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., v územním, stavebním a ve společném územním a stavebním řízení je dotčeným orgánem příslušným k uplatnění stanoviska z hlediska zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci Ministerstvo vnitra, jde-li o dálnici. Jak je patrné, problematikou bezpečnosti MÚK Přerov – sever se Ministerstvo vnitra zabývalo, přičemž v závazném stanovisku ze dne 25. ledna 2016, č. j. MV-13786-2/OBP-2016, uvedlo, že s umístěním předmětné stavby souhlasí, a to se dvěma podmínkami (zvětšit příčný sklon a umístit stožár VVN). Toto stanovisko časově předcházelo a bylo podkladem pro vydání závazného stanoviska ministerstva.

Nad rámec pro dokreslení situace lze k uvedené problematice uvést, že původně byla navržena standardní trojlístková MÚK Přerov – sever se semidirektní rampou ve směru Hulín – Olomouc. Tato dokumentace byla v roce 2011 podrobena expertízám s cílem úspor na uvedené stavbě. Další požadavek na úpravu tvaru křižovatky vzešel od statutárního města Přerov, které nesouhlasilo s přímým napojením zbytkové dopravy ve směru od Olomouce do Přerova (ve variantě trojlístek) a požadovalo i zpomalení vozidel od Olomouce při vjezdu do města Přerov. Neméně důležitý byl i požadavek zajistit dopravní napojení stávající I/55 (výhledově II/655) do všech směrů předmětné křižovatky (v podstatě se jednalo o „páté“ rameno křižovatky). Všem těmto požadavkům vyhovoval konečný návrh útvarové křižovatky okružního principu. K projektové dokumentaci se vyjadřovali zástupci Ministerstva vnitra i Ministerstva dopravy a všechny jejich požadavky byly zpracovány. Pro MÚK Přerov – sever bylo provedeno posouzení tzv. mikrosimulací (zpracovatel HBH Projekt spol. s r.o., 07/2015). Ze závěrů mikrosimulace vyplynulo, že podle vizuálního hodnocení není v žádném průpletovém úseku nižší stupeň kvality dopravy než stupeň „C“. Mimoúrovňová křižovatka by tak měla i ve výhledovém období do roku 2040 kapacitně vyhovovat.

V případě opožděného společného odvolání Ing. Pavla Ježíka a MUDr. Heleny Ježíkové, odvolatelé v bodě 1 odvolání uvádějí, že preferují záměnu části estakády v km 82,973 přes Bečvu a železniční trať Přerov – Olomouc (SO 209) za násypové těleso. Tím by se dle jejich názoru snížil hluk a vibrace a byla by větší variabilita protihlukových opatření.

K tomu lze uvést, že tato námitka, ačkoliv navrhuje alternativu z hlediska technického řešení dálnice D1, směřuje spíše do oblasti ochrany zdraví, která je v kompetenci jiného dotčeného orgánu – Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje. Pokud jde o samotné technické řešení předmětné stavby jako dálnice, je pro zajištění její dopravní funkce vyhovující jak varianta estakáda, tak násep. Ministerstvo jako dotčený orgán uplatňovalo závazné stanovisko k žádosti investora především z hlediska své kompetence, tj. z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy. Nelze rovněž pominout ani to, že pokud by investor zvolil odvolateli preferované řešení spočívající v prodloužení náspu na úkor estakády, znamenalo by to podstatně větší trvalý zábor stavby v zastavěném území, spojený navíc s nezbytnou demolicí garáží a dalších objektů v dotčené lokalitě.

Odvolatelé podobně jako pan Milan Tomeček namítají porušení ustanovení § 8 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. a v této věci lze tak odkázat na výše uvedené.

Odvolatelé dále v bodě 6 odvolání napadají rizikové řešení MÚK Přerov – sever a požadují návrat k původnímu řešení, aniž by konkretizovali, jakým způsobem mohou být zvoleným technickým řešením dotčeni na svých právech.

Podobně jako v případě odvolání spolku "VODA Z TETČIC z.s." se tak jedná opět spíše o problematiku bezpečnosti a plynulosti provozu na dálnici, kterou se jako příslušný dotčený orgán zabývalo Ministerstvo vnitra v případě svého závazného stanoviska ze dne 25. ledna 2016, č. j. MV-13786-2/OBP-2016, a lze tak i zde odkázat na výše uvedené.

Konečně odvolatelé v bodě 7 odvolání napadají jako vadu projektu vzdálenost MÚK Přerov – sever a MÚK Přerov – západ, která je menší než 2 km a proto v rozporu s ČSN, přitom zároveň vyjadřují svou pochybnost o zajištění dostatečné kapacity dálnice v mezi křižovatkovém úseku.

K těmto námitkám je možno uvést, že podle příslušné technické normy ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic je nejmenší dovolená vzdálenost křižovatek na dálnicích 4 km. Tyto vzájemné vzdálenosti lze přitom v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 tisíc obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací snížit až o 50 %. Pro vzdálenost mimoúrovňových křižovatek Přerov – sever a Přerov – západ, která od konce připojovacího pruhu MÚK Přerov – sever k začátku odbočovacího pruhu MÚK Přerov – západ činí 1 871 m a od konce připojovacího pruhu MÚK Přerov – západ k začátku odbočovacího pruhu MÚK Přerov – sever činí 1 801 m, byl proto opatřen souhlas s odchylným řešením od článku 11.2 a tab. 21 citované ČSN s platností po dobu trvání stavby. Důvodem vydání souhlasu s odchylným řešením je nutnost respektování polohy a napojení stávající dopravní sítě a zároveň nezbytnost zajištění dopravní obslužnosti uvažované



oblasti včetně připojení stávající silnice I/55 i budoucí dálnice D55 na dálnici D1 a připojení uvažovaných rozvojových zón. Uvedená vzdálenost cca 1800 m poskytuje dostatečně dlouhý úsek pro osazení portálů dopravního značení ve standardních rozestupech, které umožňují snadnou orientaci uživatelů při průjezdu navazujícími křižovatkami. Návrh přídatného kolektorového pásu by nepřinesl dálniční dopravě žádnou užitnou hodnotu a znamenal by další zábor zemědělské půdy či zvýšení stavebních nákladů, zejména v prostoru estakády (SO 209). V rámci zpracování projektové dokumentace byla provedena aktualizace intenzit dopravy včetně stanovení intenzity dopravy na uvažovaném úseku dálnice pro výhledový rok 2050. Tato výhledová intenzita je i bez kolektorového pásu s rezervou vyhovující.

Rozkladová komise tak ani námitky, uvedené v opožděném společném odvolání, neshledala důvodnými.

Pobočný spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu a spolek Krajina Dluhonice, z.s., v téměř identických odvoláních uvádějí v bodě 3, cit.: „Podle ust. § 149 správního řádu žádáme, aby KÚ zajistil řádný přezkum zákonnosti VŠECH ostatních závazných stanovisek ve spisu příslušnými nadřízenými orgány, přičemž z opatrnosti uvádíme „všech“, neboť si nejsme jisti, jaký podklad je závazným stanoviskem a jaký ne.“.

Jelikož odvolatelé neuvádějí žádný konkrétní důvod, ve kterém by spatřovali nezákonnost závazného stanoviska ministerstva, a toto stanovisko napadají pouze en bloc, lze toliko odkázat na výše uvedené a uzavřít, že závazné stanovisko ministerstva bylo v předmětném řízení vydáno na základě zákona příslušným správním orgánem – Ministerstvo dopravy podle ustanovení § 40 odst. 2 písm. g) zákona o pozemních komunikacích uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy.

Z hlediska formy je závazné stanovisko ministerstva přípisem, přičemž obsahuje výrokovou část – sdělení, že z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy souhlasí s vydáním změny územního rozhodnutí pro předmětnou stavbu, dále obsahuje stručné odůvodnění, z něhož je patrné, co bylo posuzováno – úpravy technického řešení jednotlivých detailů stavby 0136, i závěr tohoto posouzení – tj., že s umístěním předmětných úprav lze z posuzovaného hlediska, tj. řešení dálnic a ostatních silnic I. třídy v dotčené lokalitě souhlasit bez připomínek. Obecně je tedy závazné stanovisko ministerstva srozumitelné a přezkoumatelné. Byla tak dodržena i podmínka dovozená judikaturou Nejvyššího správního soudu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu, ze dne 22. října 2009, č. j. 9 As 21/2009-150, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)), aby závazná stanoviska alespoň v základní rovině odpovídala požadavkům kladeným na odůvodnění správního

rozhodnutí. Zde navíc ještě v situaci, kdy obsah závazného stanoviska je souhlasný, nikoli negativní, jak bylo v předmětném rozsudku vyjádřeno.

Na základě těchto skutečností rozkladová komise dospěla k závěru, že nejsou dány žádné důvody ke změně nebo ke zrušení závazného stanoviska ministerstva v přezkumném řízení. Závazné stanovisko ministerstva je zákonné a věcně správné a proto mi navrhla, abych jej potvrdil a o této skutečnosti Vás vyrozuměl. Se závěry a s návrhem rozkladové komise souhlasím.

V Praze . března 2020

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA  
ministr dopravy



Krajský úřad Olomouckého kraje  
Odbor strategického rozvoje kraje  
Oddělení stavebního řádu  
Jeremenkova 40a  
779 00 Olomouc  
ID DS: qiabfmf

Na vědomí:

Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu – zde



### **Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **127550956-34896-200320082511**, skládající se z **8** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Vstup bez viditelného prvku.

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **MARCELA VLASÁKOVÁ**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

**V Praze dne 20.03.2020**



127550956-34896-200320082511