



Č. j./Sp. zn./Typ
MD-36143/2023-510/3
MD/36143/2023/510

Vyřizuje/Útvar/Telefon
510/+420 2251 31263

Datum
Praha

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

SPOLEČNÉ ROZHODNUTÍ

O rozkladu pobočného spolku Český svaz ochránců přírody Šumperk, IČO: 22714171, se sídlem nám. Republiky 2, 787 01 Šumperk, proti společnému rozhodnutí – stavebnímu povolení Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 20. července 2023, č. j. MD-255/2023-910/22, kterým ministerstvo jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic ve smyslu § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebního řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon“), a § 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 stavebníka, Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, zastoupeného společností Dopravoprojekt Brno, a.s., IČO: 46347488, se sídlem Kounicova 271/13, 602 00 Brno, povolilo podle § 115 stavebního zákona stavbu dálnice „**D35 Opatovec – Staré Město**“ v rozsahu uvedených 54 stavebních objektů, v řízení vedeném rovněž v působnosti zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon č. 416/2009 Sb.“),

rozhodl ministr dopravy jako příslušný odvolací správní orgán podle ustanovení § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále „správní řád“), na základě návrhu rozkladové komise ve smyslu ustanovení § 152 odst. 3 správního řádu, **takto:**

- I. „Rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 20. července 2023, č. j. MD-255/2023-910/22, se podle ustanovení § 152 odst. 6 písm. a) a s přihlédnutím k § 152 odst. 5 podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu zčásti mění tak, že:**

Ve výrokové části v bodě 40. za textem: „Stavebník zajistí splnění podmínek závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. j. 40890/ENV/16 ze dne 11. 11. 2016 (citace kurzívou):“ **se doplňují další podmínky, jejichž text zní:**

„*Podmínky pro fázi přípravy:*

- *V místech kontaktu komunikace s obytnou zástavbou prověřit v dalším stupni projektové dokumentace možnost posunu trasy dále od obytné zástavby.*

- Součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude podrobná akustická studie z dopravy včetně návrhu případných protihlukových opatření; výpočtové body je třeba zvolit na hranicích stávajících nejbližších chráněných venkovních prostorů a nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb; poté krajská hygienická stanice stanoví měřicí body pro ověření výsledků hlukové studie v rámci zkušebního provozu, případně předčasného užívání stavby.
- V další projekční přípravě aktivně a podrobně seznamovat dotčené obce s konkrétními technickými parametry záměru a s opatřeními navrženými k minimalizaci vlivů záměru, a to zejména s ohledem na relevantní zájmy těchto obcí a s ohledem na možné ovlivnění těchto obcí. Seznamovat dotčené obce se závěry podrobných studií (hydrogeologie, akustické a rozptylové studie, návrh vegetačních úprav apod.).
- Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude akustická studie pro období výstavby, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů.
- V dalších stupních přípravy záměru upřednostnit (dle technických možností) v úsecích poblíž obytné zástavby nejtišší dostupné typy povrchů pro další snížení hladin hluku a vibrací.
- Při další přípravě záměru preferovat dřívější výstavbu těch úseků rychlostní silnice, které odvedou tranzitní dopravu z větších sídel (zejména Vysoké Mýto a Litomyšl) a které budou mít dočasně funkci obchvatu, před úseky mezi těmito sídly, které je vhodnější realizovat později.
- Ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen „DÚR“) aktualizovat rozptylovou studii pro vybranou variantu včetně vyhodnocení plnění platných imisních limitů, zvláštní pozornost věnovat okolí tunelů.
- Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras bude rozptylová studie pro období výstavby, budou stanoveny podmínky pro plnění legislativních limitů včetně zohlednění prašnosti.
- Do projektu vegetačních úprav zapracovat i výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí v místech kontaktu silnice s obytnou zástavbou.
- Zajistit možnost bezpečného překonání silnice pro pěší a cyklisty v místech významných pěších tras (spojení obce s železnicí, frekventované turistické a rekreační cesty apod.).
- Navrhnout zaústění odvodnění komunikace do vodotečí tak, aby nebyl významně zvýšen průtok vody, zejména u nejmenších toků.
- Před zaústěním kanalizace do vodotečí navrhnout retenční nádrže s dostatečnou kapacitou vybavené zařízením pro odstranění ropných látek (biologická degradace, odlučovač).
- Přimo do vodotečí odvodnit jen takové úseky komunikace, aby splachy z komunikace nezpůsobily nadlimitní nárůst chloridových iontů.
- V dalších stupních projektové přípravy silnice vypracovat návrh odvodnění a vedení kanalizace s ohledem na kvalitativní i kvantitativní ovlivnění vodních toků nebo nádrží.
- Dimenzování odtoků do vodotečí a dimenzování retenčních nádrží provádět s ohledem na kapacitu koryta; to je důležité zejména v místech, kde jsou vodní toky zatrubněny a další navyšování průtoku není možné.
- V havarijním plánu vymezit oblasti, kde je třeba při výstavbě dbát zvýšené ochrany před nebezpečím poškození vodních toků haváriemi při výstavbě (okolí vodních toků, nivy vodních toků).
- V dalších stupních projektové přípravy provést předběžný a podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum; na jeho základě provést podrobné posouzení vlivu výstavby komunikace na režim podzemních vod a navrhnout taková opatření, která zajistí minimalizaci kvantitativního i kvalitativního ovlivnění podzemních vod, a to včetně případných úprav směrového a výškového vedení komunikace; v rámci průzkumu věnovat pozornost zejména následujícím oblastem: vodní zdroj Cerekvice - Pekla, vodní zdroj Bohuňovice a území

dalších potenciálně dotčených vodních zdrojů, prostor tunelů Dětrichov a Vraclav a okolí hlubších zářezů.

- V prostoru potenciálního ovlivnění vodního zdroje Cerekvice – Pekla navrhnout detailní prostorovou a technologickou realizaci záměru s ohledem na minimalizaci a eliminaci vlivů na podzemní vody; prověřit možnost přiblížení trasy záměru ke stávající silnici I/35 a prověřit možnost využití tělesa stávající silnice I/35 pro R35 (s realizací obslužné komunikace v novém prostoru); odvádění vod z povrchu komunikace řešit v tomto prostoru nepropustnou kanalizací, vyústění provést mimo zranitelné území, technickými opatřeními zabránit rozstříku vod z komunikace do okolního prostoru.
- Provéřít možnost umístění a technického řešení MÚK Řídký v základní variantě R35 mimo ochranné pásmo vodárenského zdroje Bohuňovice při respektování dostatečné vzdálenosti od sídel.
- Před zahájením podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat nejprve projekt tohoto průzkumu, ve kterém budou jasně stanoveny metodika, rozsah a cíle hydrogeologického průzkumu.
- Provést pasportizaci stávajících studní v zájmovém území a monitoring stavu podzemních vod; současně navrhnout a realizovat monitorovací systém podzemních vod jak z hlediska kvantitativního, tak z hlediska kvalitativního pro období před zahájením stavby, v průběhu výstavby a během následného provozu silnice R35; v rámci navrženého systému monitoringu vybrat vhodné pozorovací objekty pro sledování vlivu R35 ve všech etapách výstavby a provozu komunikace.
- Závěry hydrogeologického průzkumu a navazujících hodnocení, tj. zejména opatření k minimalizaci kvantitativního i kvalitativního ovlivnění podzemních vod a systém monitoringu podzemních vod, zpracovat do navazující projektové dokumentace ve stupni DÚR.
- Pro realizaci tunelů Vraclav a Dětrichov navrhnout takový stavební postup, který minimalizuje riziko snížení hladiny podzemní vody u okolních vodních zdrojů včetně lokálních studní.
- Vody z odvodnění vozovek a zpevněných ploch komunikace musí být čištěny před jejich odtokem do recipientů; návrh retenčních a zasakovacích prvků musí minimalizovat riziko ohrožení a kontaminace podzemních vod znečišťujícími látkami; odvodňování vozovky bude realizováno přes sedimentační nádrže s odlučovači olejů (DUN) pro zachycení plovoucích a usaditelných splachů z povrchu vozovek a k zachycení případných úkapů ropných látek z běžného provozu a v případě havárií; nádrže budou dimenzovány tak, aby v případě havárie byly schopné zachytit a pojmout objem cisternového vozu.
- V havarijním plánu vymezit oblasti, kde je třeba při výstavbě dbát zvýšené ochrany před haváriemi při výstavbě (ochranná pásma vodních zdrojů, okolí dalších vodních zdrojů).
- Nelze vyloučit, že na základě výsledků hydrogeologického průzkumu nebo monitoringu stavu podzemních vod bude nutné přistoupit k realizaci investičních opatření, jak je uvedeno i v posudku OHGS, tedy například možnost náhrady nebo doplnění stávajícího mělkého zdroje S-1 zdrojem významně méně ohrožitelným; tato opatření budou realizována na náklady investora stavby stejně jako v případě ovlivnění jiných vodárenských zdrojů.
- V místech náchylných k erozi řešit likvidaci dešťových vod zasakováním pomocí technických prostředků, které erozi zabrání – ozeleněné zasakovací příkopy, trativody apod.; v těchto místech je nutné navrhovat retenční nádrže s ohledem na ochranu půdy před odnosem přívalovou vodou.
- Pokud dojde výstavbou silnice k rozdělení zemědělských pozemků, zajistit v návrhu projektu možnost přístupu zemědělských strojů a mechanizace na všechny pozemky; po přesném zaměření trasy je třeba vymezit možnosti přístupu a v případě jeho přerušování vytyčit novou přístupovou trasu.
- Svrchní vrstva půdy (ornice a určené podorniči) budou selektivně odtěženy a uloženy na dočasné deponie; část této půdy bude použita pro sadové úpravy na tělese komunikace a v jeho okolí, zbylá půda bude využita dle pokynů orgánu ochrany ZPF.

- V km 42,2 – 42,4 řešit převedení srážkových vod takovým způsobem, aby nedocházelo ke zvýšené erozi půdy.
- Po určení konečné subvarianty (v dostatečném předstihu před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí) provést podrobný biologický průzkum v prostoru očekávaného záboru a v prostoru ochranného pásma rychlostní silnice podle stavebních úseků; na základě tohoto průzkumu stanovit optimální termín provádění zemních prací s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů (pro obojživelníky a plazy lze předpokládat termín od 15. 7. do 15. 9., kdy jsou toho roční jedinci již dostatečně mobilní); prověřit výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v tomto prostoru (včetně vodních Coleopter v pramenné oblasti Hrušová); tento průzkum aktualizovat i před zahájením vlastních stavebních prací.
- Po upřesnění konečné trasy zpracovat aktualizaci konfliktů s prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), které budou v kontaktu s uvažovaným záměrem včetně případných doporučení pro technickou dokumentaci záměru.
- Respektovat prostor plánovaného biocentra „V dolích“ v prostoru obce Vraclav, prověřit možnost jeho realizace jako kompenzačního opatření.
- Provéřít možnosti následujících dílčích optimalizací trasy a zpracovat je do projektu v maximální možné míře:
 - a) km 35,5 - 36,0, tunel Homole: mírné prodloužení tunelu v obou směrech (cca 50–100 m) za účelem minimalizace zásahů do lesního porostu (východní portál) a oddálení stavebních prací od hranice navrženého významného krajinného prvku (dále jen „VKP“) (západní portál),
 - b) km 44,9, průchod trasy remízem s prameništěm: posun trasy směrem na jihozápad mimo dotčený porost,
 - c) km 49,5 - 50,5, přemostění Končinského potoka: mírný posun trasy směrem k jihu mimo navržené VKP Švábenice; dále prodloužení mostu, pokud možno v obou směrech, prioritně však ve směru západním tak, aby jeho počátek byl mimo prostor navrženého VKP Švábenice se zohledněním vlivů na zdraví,
 - d) km 52,5 - km 52,7, přemostění Kornického potoka (jen subvarianta Sedliště – jih): mírné prodloužení mostu i přes část louky,
 - e) km 66,5 u osady Gajer (část obce Janov), mírný posun trasy severovýchodním směrem za účelem eliminace zásahu do okraje lesního porostu,
 - f) km 69,0 - 71,0, průchod lesními porosty mezi sídly Gajer a Starý Valdek: přiblížení silnice R35 maximálně ke stávající trase silnice I/35 za účelem omezení zásahů do lesního porostu,
 - g) km 75,7 - 75,8, přemostění Třebovky: prodloužení severovýchodního konce mostu přes přilehlou louku,
 - h) km 77,1 přemostění Dětrichovského potoka a doprovodného stromového porostu: prodloužení mostu až za hranici stromového porostu (a též koryta Dětrichovského potoka),
 - i) km 84,8 - 84,9, lesní porost severně od obce Kunčina: mírný posun trasy na jih mimo lesní porost,
 - j) km 85,5 - 85,8, lesní porost: mírný posun směrem na jih tak, aby trasa zasáhla pouze jižní část lesa namísto jeho rozdělení na dvě části.
- Po přesném vytyčení a zaměření trasy zpracovat vyhodnocení vlivu plánovaného odlesnění okrajových lesních porostů na ohrožení navazujících částí lesních porostů větrem, na jejich stabilitu, na ohrožení dalšími biotickými a abiotickými činiteli, na ohrožení půdy erozí na odlesněných místech, na vliv na vodní režim apod.; na základě výsledků hodnocení navrhnout podrobná opatření k minimalizaci těchto vlivů; zajistit stabilitu stavbou obnažených lesních porostů, a zabránit tak jejich ohrožení, zejména bořivými větry.

- *V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat studii zahrnující inventarizaci zeleně, která bude dotčena stavbou (seznam stromů navržených ke kácení + seznam stromů navržených k ošetření), výpočet celospolečenské hodnoty stromů navržených ke kácení, kompenzaci za kácenou zezeň řešit přednostně v rámci vegetačních úprav.*
- *Zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav s následujícími parametry:*
 - a) maximální začlenění tělesa komunikace do krajiny (zejména násypy, okolí portálů tunelů, předpolí mostů),*
 - b) ozelenění protihlukových stěn popínavými rostlinami, vysázení pásů keřů na vnější straně podél stěn,*
 - c) návaznost výsadeb na prvky zeleně v bezprostředním okolí,*
 - d) využití druhů odpovídajících potenciální vegetaci zájmového území – zejména dubohabřiny, místy též olšiny (v případě lužních porostů),*
 - e) současně využití druhů odolných proti imisím a zejména zasolení,*
 - f) dosadby alejí u překládaných komunikací, které R35 křížuje,*
 - g) dosadby navržených a dosud nefunkčních prvků ÚSES, přednostně biokoridorů křížujících R35 a biocenter v jejím bezprostředním okolí,*
 - h) zapojení tělesa silnice v místech vysokých náspů a předpolí mostů do krajiny pomocí větší plochy zeleně, která druhově naváže na případné blízké porosty,*
 - i) izolační zezeň v místech kontaktu s obytnou zástavbou,*
 - j) na základě aktuálních legislativních a technických předpokladů prověřit všechny možnosti realizace pásů izolační zezeň dle požadavků obcí; přednostně prověřit místa s nejbližší obytnou zástavbou, posoudit efektivitu těchto opatření (snížení vlivů na ovzduší, hluku, vizuální vlivy apod.),*
 - k) návrh nových výsadeb minimálně v rozsahu vypočtené celospolečenské hodnoty stromů,*
 - l) použití kvalitních školkařských výpěstků, stromů v minimální velikosti 12/14 ZB, kotvených třemi kůly s úvazky, zajištěných proti okusu zvěří,*
 - m) v případě dotčení aleje Vysoké Mýto-Lhůta, provést v rámci projektu vegetačních úprav její náhradu geograficky původními druhy ovocných dřevin,*
 - n) projekt bude obsahovat specifikaci plánu následné péče a údržby dřevin.*
- *Přednostně navrhnout řešení odvětrání tunelu Dětrichov tak, aby větrací šachta, veškeré provozy a přístupové komunikace nezasáhly do prostoru evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Hřebečovský hřbet, přírodní památky ani jejich ochranného pásma; v maximální míře realizovat tyto objekty v blízkosti stávajících cest, omezit na minimum kácení porostu; v rámci přípravy řešení odvětrání tunelu Dětrichov zpracovat variantní rozptylovou studii a navrhnout takové řešení, které omezí imisní dopady na vegetaci Hřebečovského hřbetu při zachování podmínek ochrany obyvatel okolních sídel.*
- *Navrhnout takové řešení mostů přes vodoteče, které minimalizuje zásahy do toků a břehových porostů, zejména v případě přemostění Loučné a Končinského potoka.*
- *Za účelem optimalizace migračních opatření zajistit během přípravy záměru, během realizace a po ukončení realizace záměru (po dobu minimálně pěti let od uvedení do provozu) u odborně způsobilé osoby monitoring migrace živočichů se zvláštním důrazem na migraci obojživelníků, savců, plazů a významných druhů bezobratlých včetně návrhu migračních podchodů, nadchodů, migračních zábran, oplocení, vytvoření naváděcích pásů, nových stanovišť apod. a včetně následného posouzení efektivity realizovaných opatření podle stavebních úseků, v případě potřeby navrhnout dodatečná opatření.*
- *Vypracovat podrobnou studii průchodnosti území pro migraci živočichů a na jejím podkladě navrhnout optimální technická opatření (migrační podchody, nadchody, migrační zábrany,*

oplocení, vytvoření naváděcích pásů, nových stanovišť apod.) podle stavebních úseků tak, aby byl minimalizován dělicí efekt silnice; samostatně pro fázi výstavby a pro fázi provozu; ve spolupráci s uživateli dotčených honiteb, případně s místně příslušnými orgány státní správy myslivosti (odborníky životního prostředí obcí s rozšířenou působností); předběžně počítat s obousměrným oplocením.

- Délku podchodů a mostů v místě křížení s migračními trasami a biokoridory ÚSES dimenzovat tak, aby pod mostním objektem byla dostatečná šířka suché volné plochy, kterou mohou pro přesun využít i středně velcí savci; u křížení vodotečí a cest s doprovodnou vegetací prodloužit mosty alespoň částečně i za pás vegetace.
- Na cca 69,5 km vybudovat migrační průchod (např. v místě plánovaného přemostění místní komunikace), který alespoň částečně kompenzuje omezení migrační trasy v prostoru Kozlovského hřbetu.
- Na km 87,5 - dořešit úpravu mostu na polní cestě (biokoridor) tak, aby umožňoval i migrační funkci.
- Na cca 90,2 km navrhnout propustek dostatečných rozměrů pro migraci drobných savců, který bude respektovat plánovaný lokální biokoridor.
- V rámci kompenzačních výsadeb zajistit i dosadby navržených a nefunkčních prvků ÚSES, zejména biokoridorů zajišťujících průchod skrz těleso silnice R35.
- Vedle navržených mostů a prvků ÚSES vybudovat v tělese silnice další mostky nebo suché trubní propusti, které umožní průchod alespoň drobných živočichů (bez větších problémů je to možné formou malých propustků v náspech silnice), a to zejména v místech, kde lze předpokládat zvýšenou migraci: území, kde rychlostní komunikace bude protínat lesní komplexy, křížit vodní toky a nivy vodních toků nebo procházet v blízkosti vodních ploch; tyto průchody nebudou vázány pouze na křížení prvků ÚSES; umístění a charakter propustků navrhne migrační studie.
- Minimálně v úsecích vymezených v migrační studii zahrnout do projektu oplocení nebo zábrany proti vniknutí zvěře na vozovku; optimálně realizovat oplocení podél celé trasy.
- Dle monitoringu migrace živočichů a migrační studie a ve spolupráci s orgány ochrany přírody navrhnout vybudování malých vodních nádržek (nebeských rybníčků) v místech migrace obojživelníků.
- Zpracovat plán či projekt archeologických průzkumů, který zajistí dostatečné prozkoumání celého území odpovídajícími metodami v potřebném časovém předstihu před vlastní realizací stavby (optimální je zahájit průzkum nedestruktivními metodami v předstihu několika let); přednostně realizovat průzkum u těch úseků, u nichž lze očekávat dřívější zahájení stavebních prací.
- V rámci plánu organizace výstavby lokalizovat veškeré provozy, stavební dvory, sklady materiálu, haldy zeminy, betonárny, obalovny apod. tak, aby byly umístěny:
 - a) mimo kontakt s obytnou zástavbou,
 - b) mimo lokality významnějších ekosystémů kategorie I. - III., vymezených v dokumentaci,
 - c) mimo plochy lesa a souvislé porosty dřevin,
 - d) mimo plochy prvků ÚSES,
 - e) mimo ochranná pásma podzemních vod,
 - f) v dostatečné vzdálenosti od vodních toků,
 - g) mimo lokality archeologických nalezišť, vymezené v dokumentaci nebo identifikované na základě dalších průzkumů.
- V rámci plánu organizace výstavby navrhnout trasy stavební dopravy tak, aby byly v maximální míře vedeny mimo kontakt s obytnou zástavbou, mimo cenné ekosystémy

(kategorie I. a II. dle dokumentace), dle možností vyloučit i jejich zbytečný kontakt s vodotečemi a průjezdy vozidel přes ochranná pásma vodních toků.

- V rámci DÚR provést přesné výškové a směrové zaměření trasy.
- Upravit vedení trasy silnice v rámci vymezeného koridoru tak, aby byly zohledněny požadavky na ochranu životního prostředí s přihlédnutím k požadavkům dotčených obcí.“

II. Podle ustanovení § 90 odst. 5 věty druhé správního řádu se napadené rozhodnutí ve zbytku potvrzuje.“

O d ů v o d n ě n í :

Ministerstvu dopravy byl doručen dne 21. srpna 2023 blanketní rozklad pobočného spolku Český svaz ochránců přírody Šumperk (dále též „účastník“, „odvolatel“) proti společnému rozhodnutí – stavebnímu povolení Ministerstva dopravy, odboru infrastruktury a územního plánu, ze dne 20. července 2023, č. j. MD-255/2023-910/22 (dále též „rozhodnutí ministerstva“, „stavební povolení“). Ministerstvo dopravy odvolatele usnesením ze dne 24. srpna 2023, č. j. MD-255/2023-910/28, vyzvalo k doplnění podaného rozkladu o jeho důvody, a to do 5 dní od doručení výzvy. Rozklad poté odvolatel doplnil dne 25. srpna 2023.

Odvolatel je pobočným spolkem Českého svazu ochránců přírody s vlastní právní osobností, vznikl dne 10. července 2012 za účelem „ochrany a obnovy přírody, krajiny a životního prostředí, ekologické výchovy a podpory trvale udržitelného života“. Odpovídá tak definici dotčené veřejnosti dle § 3 písm. i) bodu 2 č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon č. 100/2001 Sb.“). Podle § 9c odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. *odvolání proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení může podat také dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2, a to i v případě, že nebyla účastníkem řízení v prvním stupni.*

Napadené rozhodnutí ministerstva vydal odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy (dále též „ministerstvo“, „speciální stavební úřad“) jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic ve smyslu § 15 stavebního zákona a § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., kdy podle § 115 stavebního zákona a § 18c vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, povolil stavbu dálnice „D35 Opatovec – Staré Město“ v rozsahu uvedených 54 stavebních objektů (dále též „předmětná stavba“).

Rozklad účastníka proti rozhodnutí ministerstva je přípustný ve smyslu § 152 odst. 1 správního řádu. Rozhodnutí ministerstva bylo formou veřejné vyhlášky vyvěšeno na úřední desce ministerstva dne 20. července 2023 a současně zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup na webových stránkách Ministerstva dopravy. Rozklad byl podán v zákonné patnáctidenní lhůtě ode dne 4. srpna 2023, kdy bylo rozhodnutí ministerstva oznámeno účastníkům řízení veřejnou vyhláškou ve smyslu ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu, tj. patnáctým dnem po vyvěšení, kdy se písemnost považuje za doručenou, přičemž poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na pondělí 21. srpna 2023.

Ministerstvo v souladu s ustanovením § 86 odst. 2 správního řádu vyzvalo o podaném rozkladu ostatní účastníky řízení a vyzvalo je, aby se k němu ve stanovené lhůtě vyjádřili. K podanému rozkladu se vyjádřil zástupce stavebníka s tím, že námitky odvolatele považuje za zavádějící a nesprávné, proto navrhuje, aby ministr rozkladem napadené rozhodnutí potvrdil.

Odborný útvar ministerstva – odbor infrastruktury a územního plánu, který napadené rozhodnutí ministerstva vydal, neshledal důvody pro uplatnění autoremedury podle § 87 správního řádu, proto ve smyslu § 88, s přihlédnutím k § 152 odst. 5 správního řádu předložil rozklad se spisovým materiálem a svým stanoviskem poradnímu orgánu ministra dopravy, rozkladové komisi – vnitřním dopisem ze dne 20. října 2023, č. j. MD-255/2023-910/35.

Jelikož odvolatel v rozkladu neuvedl, v jakém rozsahu společné rozhodnutí napadá, má se v souladu s § 82 odst. 2 správního řádu za to, že se domáhá zrušení celého rozhodnutí. Rozkladová komise přezkoumala napadené rozhodnutí ministerstva podle zásad stanovených v § 89 odst. 2 správního řádu pro postup odvolacího správního orgánu, které ve smyslu § 152 odst. 5 správního řádu přiměřeně platí pro řízení o rozkladu. To znamená, že přezkoumala soulad napadeného rozhodnutí ministerstva a řízení, které mu předcházelo, s právními předpisy. Rozkladová komise přezkoumala rovněž věcnou správnost rozhodnutí ministerstva v rozsahu námitek uvedených v rozkladu, a přitom vyhodnotila následující právně významné skutečnosti a okolnosti, které jsou doloženy v předmětném spisovém materiálu:

Ministerstvo obdrželo dne 22. prosince 2022 žádost stavebníka, Ředitelství silnic a dálnic ČR, zastoupeného společností Dopravoprojekt Brno a.s., o povolení stavby dálnice „D35 Opatovec – Staré Město“ rozsahu následujících stavebních objektů: SO 09-101 Dálnice D35, úsek 74.500 - 91.100; SO 09-116 Služební sjezd a nájezd v km 75.025; SO 09-140 Sjezd k DUN, km 74.613, vpravo; SO 09-141 Sjezd k DUN, km 76.114, vlevo; SO 09-142 Sjezd k DUN, km 77.245, vlevo; SO 09-143 Sjezd k DUN, km 83.540, vpravo; SO 09-144 Sjezd k DUN, km 83.968, vpravo; SO 09-145 Sjezd k DUN, km 85.764, vpravo; SO 09-146 Sjezd k DUN, km 86.996, vlevo; SO 09-147 Sjezd k DUN, km 90.006, vlevo; SO 09-190.2 Portály pro dopravní značení; SO 09-201 Most na D35 přes údolí Třebovky v km 75.764; SO 09-202 Most na D35 přes Dětrichovský potok a polní cestu v km 77.219; SO 09-203 Most na D35 přes přeložku polní cesty v km 82.190; SO 09-204 Most na D35 přes polní cestu v km 83.075; SO 09-205 Most na D35 přes přeložku potoka v km 83.500; SO 09-206 Most na D35 přes přeložku potoka v km 84.700; SO 09-207 Most na D35 přes přeložku polní cesty v km 85.620; SO 09-208 Most na D35 přes přeložku silnice III/36810 v km 86.763; SO 09-209 Most na D35 přes potok v km 86.965; SO 09-210 Most na D35 přes přeložku vodoteče v km 89.649; SO 09-211 Most na D35 přes polní cestu v km 90.005; SO 09-212 Most na D35 přes biokoridor v km 90.286; SO 09-213 Most na D35 přes polní cestu v km 84.973; SO 09-301 Dešťová kanalizace km 74,500 - 75,020; SO 09-302 Dešťová kanalizace km 75,020 - 75,900; SO 09-303 Dešťová kanalizace km 75,900 - 77,230; SO 09-304 Dešťová kanalizace km 77,230 - 77,823; SO 09-305 Dešťová kanalizace km 81,800 - 83,490; SO 09-306 Dešťová kanalizace km 83,490 - 83,945; SO 09-307 Dešťová kanalizace km 83,945 - 84,695; SO 09-308 Dešťová kanalizace km 84,695 - 85,620; SO 09-309 Dešťová kanalizace km 85,620 - 86,525; SO 09-310 Dešťová kanalizace km 86,525 - 87,680; SO 09-311 Dešťová kanalizace km 87,680 - 90,020; SO 09-312 Dešťová kanalizace km 90,020 - 91,100; SO 09-331 Retenční nádrž v km 74,500; SO 09-332 Retenční nádrž v km 75,600; SO 09-333 Retenční nádrž v km 76,000; SO 09-334 Podzemní retenční nádrž v km 77,300; SO 09-335 Retenční nádrž v km 83,500; SO 09-336 Podzemní retenční nádrž v km 83,900; SO 09-337 Podzemní retenční nádrž v km 83,960; SO 09-338 Retenční nádrž v km 84,900; SO 09-339 Retenční nádrž v km 85,670; SO 09-340 Retenční nádrž v km 87,000; SO 09-341 Retenční nádrž v km 89,650; SO 09-342 Retenční nádrž v km 90,080; SO 09-601 Tunel Dětrichov; SO 09-760 Protihluková stěna km 76.30 - 77.15, vpravo; SO 09-761 Protihluková stěna, km 77.08 - 77.26, vpravo; SO 09-762 Protihluková stěna, km 77.25 - 77.50, vpravo; SO 09-763 Protihluková stěna, km 86.40 - 87.27, vpravo. Dnem podání žádosti bylo zahájeno stavební řízení pro předmětnou stavbu v rozsahu uvedených stavebních objektů.

Ministerstvo poté usnesením ze dne 12. ledna 2023, č. j. MD-255/2023-910/4, vyzvalo stavebníka k odstranění vad podání – zejména k doplnění přepracované projektové dokumentace SO 09-760 Protihluková stěna km 76,30 – 77,15 vpravo, a to ve lhůtě nejpozději do 31. ledna 2024. Zároveň řízení přerušilo do doby pravomocného ustanovení procesního nástupnictví v řízení o určení dědického práva pro některé zde uvedené pozemky dotčené stavbou.

Dne 3. února 2023 obdrželo ministerstvo žádost stavebníka o vydání stavebního povolení pro stavbu „D35 Opatovec – Staré Město“ v rozsahu SO 09-227 Most na biokoridoru přes D35 v KM 87,727. Důvodem podané žádosti byla skutečnost, že SO 09-227 je součástí dálnice. Ministerstvo poté usnesením ze dne 6. února 2023, č. j. MD-255/2023-910/11, poznamenaným do spisu podle § 140 odst. 1 správního řádu spojilo řízení o těchto dvou žádostech do společného řízení.

Po doplnění podkladů stavebníkem ministerstvo veřejnou vyhláškou ze dne 24. dubna 2023, č. j. MD-255/2023-910/7, oznámilo zahájení společného stavebního řízení ostatním účastníkům řízení s poučením podle § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., že společné řízení je vedeno rovněž

podle tohoto zákona. Jelikož speciálnímu stavebnímu úřadu jsou dobře známy poměry staveniště atd., upustil ve smyslu § 112 odst. 2 stavebního zákona od ústního jednání s tím, že účastníci řízení a dotčené orgány mohou své stanoviska, námítky a popř. důkazy uplatnit nejpozději do 15 dnů od doručení oznámení. Spolu s oznámením o zahájení společného stavebního řízení speciální stavební úřad zveřejnil i informace dle § 9b zákona č. 100/2001 Sb., a to veřejnou vyhláškou ze dne 24. dubna 2023, č. j. 255/2023-910-IPK/8.

Ministerstvo vydalo dne 20. července 2023 společné rozhodnutí – stavební povolení, č. j. MD-255/2023-910/22, jímž podle § 115 stavebního zákona povolilo předmětnou stavbu dálnice „D35 Opatovec – Staré Město“ v rozsahu uvedených 54 stavebních objektů. Rozhodnutí ministerstva bylo vydáno formou veřejné vyhlášky, vyvěšené na úřední desce ministerstva dne 20. července 2023 a současně zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup na webových stránkách Ministerstva dopravy.

Rozhodnutí ministerstva napadl odvolatel blanketním rozkladem, v jehož doplnění uvedl námítky, které v zásadě směřují do těchto oblastí:

1) Kácení mimolesních dřevin – kdy odvolatel uvádí, cit. *„Kácení mimo lesních dřevin je možné povolit pouze z vážných důvodů. Je-li důvodem stavební záměr, musí být dřeviny určené ke kácení v přímé kolizi se stavbou, tedy se jedná o dřeviny rostoucí na parcelách určených k umístění stavby. Výčet těchto parcel je uveden v úvodu předmětného stavebního povolení. Speciálnímu stavebnímu úřadu bylo během povolovacího řízení doloženo rozhodnutí o kácení Obecního úřadu Borušov č.j. OB/0212/2022 a Obecního úřadu Mladějov na Moravě č.j. OMNM/0619/2022. Uvedením těchto povolení ke kácení v předmětném rozhodnutí byla potvrzena spojitost těchto povolení se záměrem povolované stavby D35 Opatovec – Staré Město. K.ú. Borušov a k.ú. Mladějov na Moravě není uvedeno ve výčtu parcel v předmětném rozhodnutí určených pro umístění stavebního záměru. Je otázkou, zda povolení kácení na parcelách uvedených v rozhodnutí OÚ Borušov p.č. „309/19, 309/7, 309/14, 309/18, 309/8, 322, 324/38, 324/14, 324/3, 324/16, 324/37, 324/35, 324/34, 324/44, 320/1, 320/2, st. 48, 336/1, 313, 310/2, 310/1, 331, 309/71, 309/11, 311/2, 312/6, 258/3 v k. ú. Borušov“ a OÚ Mladějov na Moravě má spojitost s povolovanou stavbou, tedy zda existuje vážný důvod pro kácení.“*

2) Nedostatečné (nepřezkoumatelné) definování činnosti ekologického dozoru – kdy odvolatel uvádí, cit.: *„Na str. 20 předmětného rozhodnutí je uvedena podmínka „Zajistit ekologický dozor pro celou dobu výstavby“. Ze zkušenosti z aktuálně probíhající stavby obchvatu obce Bludov je takto definovaná podmínka nedostačující. Pro zajištění funkčního ekologického dozoru, který jediný má smysl, je nutné stanovit, v jakých časových intervalech bude ekologický dozor podávat zprávu o své činnosti a jakému úřadu. Takto definovaný požadavek na ekologický dozor nedává možnost přezkumu činnosti ekologického dozoru.“*

3) Neúplné převzetí či vynechání podmínek ze stanoviska EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12, kdy odvolatel cituje jednotlivé body tohoto stanoviska a srovnává je s textem rozhodnutí ministerstva se závěrem, že by měly být převzaty v plném znění, kdy dodržení všech podmínek stanoviska EIA je důležitou podmínkou minimalizace negativního dopadu stavby na životní prostředí.

V závěru pak odvolatel uvedl, že současně podává, cit.: *„odvolání proti stanovisku Ministerstva životního prostředí č. j. 73999/ENV/12 (jehož platnost byla prodloužena dokumentem MŽP č.j. MZP/2018/710/550) z důvodu nedostatečně definované podmínky č. 91 pro fázi realizace „Zajistit ekologický dozor po celou dobu výstavby.“ Bez stanovení povinnosti, aby ekologický dozor ve stanovených časových intervalech podával zprávu o své činnosti a stanovení orgánu veřejné správy, kterému bude zpráva předávána, je činnost ekologického dozoru nepřezkoumatelná, tedy jsou výrazně ohroženy zájmy ochrany přírody.“*

Rozkladová komise po posouzení věci rozkladu dospěla k následujícím závěrům:

Ad 1) Odvolatel uvádí, že kácení mimolesních dřevin je možné povolit pouze z vážných důvodů a odkazuje zde na rozhodnutí o povolení kácení dřevin a uložení náhradní výsadby Obecního úřadu Borušov dne 5. září 2022, pod č. j. OB/0212/2022, v právní moci dne 6. října 2022, a rozhodnutí o povolení kácení dřevin a uložení náhradní výsadby Obecního úřadu Mladějov na Moravě ze dne 12. září 2022, č. j. OMNM/0619/2022, v právní moci dne 29. září 2022.

K tomu rozkladová komise uvádí, že tato rozhodnutí jsou ve stavebním povolení uvedeny ve výčtu dokumentů, které byly doloženy speciálnímu stavebnímu úřadu stavebníkem. Rozsah vydaných rozhodnutí o povolení kácení dřevin a uložení náhradní výsadby v k. ú. Borušov a v k. ú. Mladějov na Moravě odpovídá dočasnému a trvalému záboru souvisejících stavebních objektů stavby „D35 Opatovec – Staré Město“, k jejichž povolení jsou příslušné i jiné speciální stavební úřady a obecné stavební úřady. Lze připomenout, že kompletní stavba „D35 Opatovec – Staré Město“ ve stupni DSP se skládá ze tří původně samostatně umístěných staveb. Konkrétně se pak jedná o tyto stavby: „D35, 3509 Opatovec – Staré Město“ (viz územní rozhodnutí Městského úřadu Svitavy ze dne 27. února 2019, č. j. 34590-17/OV-hal/6971-2017, v právní moci dne 5. dubna 2019), „D35 Staré Město“ (viz územní rozhodnutí Městského úřadu Moravská Třebová ze dne 29. března 2019, č. j. MUMT 08586/2019 v právní moci 30. dubna 2019), „I/35 Staré Město, připojení na D35“ (viz územní rozhodnutí Městského úřadu Moravská Třebová, ze dne 29. dubna 2019, č. j. MUMT 13774/2019, v právní moci dne 11. června 2019).

Problematika kácení a náhradní výsadby tak byla posuzována příslušnými orgány ochrany přírody z hlediska ustanovení § 8 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), které pro účely realizace předmětné stavby dálnice vydaly povolení ve formě správního rozhodnutí. Tato rozhodnutí jsou v současné době pravomocná, to znamená, že jako taková jsou nadána presumpcí správnosti a speciální stavební úřad i ostatní správní orgány jsou povinny je respektovat a řídit se jimi. Pokud měl odvolatel pochybnosti o jejich zákonnosti či správnosti, mohl tato rozhodnutí napadnout v příslušných řízeních opravnými prostředky (odvoláními), což však zřejmě neučinil.

Protože povolení kácení dřevin a uložení náhradní výsadby byla vydána formou správního rozhodnutí, a nikoliv závazného stanoviska, nelze je v rámci řízení o rozkladu přezkoumávat ani postupem dle § 149 odst. 7 správního řádu. Stavební povolení bylo vydáno ve společném řízení, v němž byla dle § 140 správního řádu z moci úřední spojena dvě řízení o žádostech o stavební povolení. Nejednalo se zde tak ani o společné územní a stavební řízení ve smyslu § 94j a násl. stavebního zákona, v němž by speciální stavební úřad rozhodoval i o umístění stavby a v tomto kontextu též o kácení a náhradní výsadbě, jak se zřejmě odvolatel mylně domnívá. Tuto námitku proto rozkladová komise neshledává důvodnou.

Ad 2) Speciální stavební úřad citovanou podmínkou: „*Zajistit ekologický dozor pro celou dobu výstavby*“ převzal do výrokové části stavebního povolení ze závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 11. listopadu 2016 č. j. 40890/ENV/16 (dále též „závazné stanovisko EIA“). S ohledem na recentní judikaturu je speciální stavební úřad povinen bez dalšího převzít všechny podmínky dotčeného orgánu přesně tak, jak je stanovil ve svém závazném stanovisku (k tomu viz např. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. října 2020, č. j. 38 A 6/2020–230, www.nssoud.cz). Předmětná podmínka tohoto závazného stanoviska byla v této podobě takto převzata do výrokové části stavebního povolení pod podmínkou č. 40.

Smyslem této podmínky stavebního povolení je toliko v obecné rovině zdůraznit povinnost stavebníka definovanou na úrovni závazného stanoviska EIA, přičemž podrobné požadavky na charakter a rozsah činnosti ekologického dozoru bývají zpravidla stanoveny v rozhodnutí o výjimce z druhové ochrany dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Toto rozhodnutí o výjimce bylo pro stavbu „D35 Opatovec – Staré Město“ vydáno Krajským úřadem Pardubického kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, dne 27. září 2017, pod č. j. 65050/2017/OŽPZ/Si, v právní moci dne 24. října 2017, a je tak přímo závazné pro stavebníka. Toto rozhodnutí o výjimce bylo v rámci společného stavebního řízení speciálnímu stavebnímu úřadu doloženo, přičemž jím stanovené podmínky nebyly dále duplicitně přejímány do stavebního povolení, jelikož jsou již konstituovány jiným rozhodnutím, tj. rozhodnutím Krajského úřadu Pardubického kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, dne 27. září 2017, č. j. 65050/2017/OŽPZ/Si, přičemž dohled nad jejich dodržováním je zabezpečen příslušným orgánem ochrany přírody.

Navíc odvolatel tuto podmínku napadá z hlediska stanoviska EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12 (podmínka č. 91) a nikoliv závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16, z něhož je převzata do výroku stavebního povolení. Ani tuto námitku tak neshledává rozkladová komise důvodnou.

Ad 3) Odvolatel zde ministerstvu vytýká neúplné převzetí či vynechání některých podmínek ze stanoviska EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12. Toto však bylo pro navazující řízení plně nahrazeno závazným stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16, jež vydalo Ministerstvo životního prostředí na základě žádosti stavebníka v souladu s přechodnými ustanoveními zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Tedy stanovisko EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12, vydané před dnem 31. března 2015, nemá charakter závazného stanoviska ve smyslu § 149 správního řádu, ale má jen formu tzv. jiného správního úkonu, jehož obsah, na rozdíl od obsahu závazného stanoviska, není závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu.

Speciální stavební úřad tak v souladu s ustanovením § 149 odst. 1 správního řádu převzal do výrokové části stavebního povolení pod bodem 40 podmínky ze závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16, jejichž znění tak koresponduje s tímto závazným stanoviskem. Ze závazného stanoviska nepřevzalo ministerstvo pouze „Podmínky pro fázi přípravy“, když zřejmě mělo za to, že tyto jsou určeny specificky pro územní řízení a pro účely stavebního řízení jsou již obsolentní. Rozkladová komise však s ohledem na závěry relevantní judikatury (viz např. již zmiňovaný rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. října 2020, č. j. 38 A 6/2020–230, www.nssoud.cz) shledala, že by rovněž i tyto podmínky závazného stanoviska EIA ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16, vydaného Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence, měly být zahrnuty do výrokové části stavebního povolení v bodě 40.

Součástí dokumentace je rovněž souhlasné závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí, ze dne 25. května 2023, č. j. MZP/2023/710/1545, vydané podle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. k ověření změn záměru, v němž konstatovalo, že záměr v rozsahu předmětu navazujícího řízení nedoznal změn, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Samotné námitky odvolatele ve vztahu k podmínkám stanoviska EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12, jsou však mimoběžné a nepřipadné, protože se v tomto případě nejedná o závazné stanovisko, jehož obsah by byl závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu. Odvolatelem napadený nepřevzatý obsah stanoviska EIA ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12, resp. stanovisko samotné (s požadavkem na jeho přezkum) nemá charakter závazného stanoviska podmiňujícího vydání rozhodnutí a tvořilo tak pouze podklad pro jiné, do výroku rozhodnutí převzaté závazné stanovisko EIA ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16. Pokud odvolatel uvádí, že podává *odvolání proti stanovisku Ministerstva životního prostředí, ze dne 23. října 2012, č. j. 73999/ENV/12, jehož platnost byla prodloužena dokumentem MŽP č. j. MZP/2018/710/550*, je tento návrh zcela bezpředmětný, protože uvedený dokument není samostatným rozhodnutím v I. stupni, vůči němuž by se bylo možno odvolat, a není ani závazným stanoviskem, které by bylo přezkoumatelné v rámci řízení o rozkladu proti stavebnímu povolení postupem dle § 149 odst. 7 správního řádu.

Rozkladová komise však nad rámec věcných námitek odvolatele z hlediska obecného přezkumu zákonnosti rozhodnutí navrhl, aby ministr dopravy napadené rozhodnutí ministerstva podle ustanovení § 152 odst. 6 písm. a) a s přihlédnutím k § 152 odst. 5 podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu zčásti změnil, a to tak, že do výrokové části stavebního povolení budou doplněny kompletní podmínky závazného stanoviska EIA ze dne 11. listopadu 2016, č. j. 40890/ENV/16. A dále, aby podle ustanovení § 90 odst. 5 věty druhé správního řádu napadené rozhodnutí ve zbytku potvrdil.

Ministr dopravy na základě výše uvedených skutečností souhlasil s návrhem rozkladové komise a rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení:

Podle § 91 odst. 1, ve spojení s ustanovením § 152 odst. 5 správního řádu, proti tomuto rozhodnutí odvolacího správního orgánu nelze dále podat rozklad.

Stavba je součástí dopravní infrastruktury ve smyslu ustanovení § 1 odst. 2 písm. a) zákona č. 416/2009 Sb. a řízení bylo vedeno rovněž v působnosti tohoto zákona.

V Praze *30. 11.* 2023



Mgr. Martin Kupka
ministr dopravy



Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno 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. Obecní úřad Dětřichov, Dětřichov 46, 568 02 Svitavy
3. Obecní úřad Dětřichov u Moravské Třebové, Dětřichov u Moravské Třebové 82, 571 01
4. Obecní úřad Kunčina, Kunčina 204, 569 24 Kunčina
5. Obecní úřad Opatov, Opatov 159, 569 12 Opatov v Čechách
6. Obecní úřad Opatovec, Opatovec 40, 568 02 Svitavy 2
7. Obecní úřad Staré Město, Staré Město 145, 569 32 Staré Město u Moravské Třebové

Vyvěšeno dne: Sejmuto dne:

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

Podpis a razítko orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí:

Rozdělovník:

Ve smyslu ustanovení § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., s přihlédnutím k ustanovení § 144 odst. 6 správního řádu se následujícím účastníkům řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu doručuje jednotlivě:

Žadatel:

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, doručuje se prostřednictvím zmocněnce, Dopravoprojekt Brno a.s., Kounicova 271/13, 602 00 Brno ID DS: 4xbdrqj

Obce, na jejichž území se stavba uskutečňuje:

2. obec Kunčina, Kunčina č.p. 204, 569 24 Kunčina, ID DS: 59ibrui
3. obec Opatov, Opatov č.p. 159, 569 12 Opatov v Čechách, ID DS: vgfa46j
4. obec Opatovec, Opatovec 40, 568 02 Svitavy 2, ID DS: dq6btp2
5. obec Staré Město, Staré Město u Mor. Třebové č.p. 145, 569 32, ID DS: 46va5ez
6. obec Dětrichov, Dětrichov č.p. 46, 568 02 Svitavy 2, ID DS: rbva4kq

Ve smyslu ustanovení § 112 odst. 1 stavebního zákona ve spojení s § 144 odst. 6 správního řádu se ostatním účastníkům řízení doručuje toto rozhodnutí veřejnou vyhláškou, vyvěšenou na úředních deskách následujících úřadů:

7. Ministerstvo dopravy, nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
8. OÚ Dětrichov, Dětrichov 46, 568 02 Svitavy, ID DS: rbva4kq
9. OÚ Dětrichov u Moravské Třebové, Dětrichov u Moravské Třebové 82, 571 01, ID DS: z46a4kk
10. OÚ Kunčina, Kunčina 204, 569 24, ID DS: 59ibrui
11. OÚ Opatov, Opatov 159, 569 12 Opatov v Čechách, ID DS: vgfa46j
12. OÚ Opatovec, Opatovec 40, 568 02 Svitavy 2, ID DS: dq6btp2
13. OÚ Staré Město, Staré Město 145, 569 32 Staré Město u Moravské Třebové, ID DS: 46va5ez

Dotčené orgány:

14. Ministerstvo dopravy, Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu -zde-
15. Ministerstvo vnitra, Odbor bezpečnostní politiky, ID DS: 6bnaawp
16. Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, ID DS: 9gsaax4
17. Ministerstvo životního prostředí, Odbor obecné ochrany přírody a krajiny, ID DS: 9gsaax4
18. Ministerstvo obrany, Sekce ekonomická a majetková, Odbor ochrany územních zájmů ID DS: hjyaavk
19. Krajská hygienická stanice Pardubického kraje, územní pracoviště Svitavy, ID DS: 23wai86
20. Hasičský záchranný sbor Pardubického kraje, ID DS: 48taa69
21. Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického, ID DS: gf9adwf
22. Úřad pro civilní letectví, ID DS: v8gaaz5
23. KÚ Pardubického kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, ID DS: z28bwu9
24. KÚ Pardubického kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, ID DS: z28bwu9
25. KÚ Pardubického kraje, Odbor rozvoje, ID DS: z28bwu9
26. Městský úřad Svitavy, Odbor dopravy, ID DS: 6jrbphg
27. Městský úřad Svitavy, Odbor výstavby, ID DS: 6jrbphg
28. Městský úřad Svitavy, Odbor životního prostředí, ID DS: 6jrbphg
29. Městský úřad Moravská Třebová, Odbor dopravy, ID DS: fqtb4bs
30. Městský úřad Moravská Třebová, Odbor životního prostředí, ID DS: fqtb4bs
31. Městský úřad Moravská Třebová, Odbor výstavby a územního plánování, ID DS: fqtb4bs

Na vědomí:

32. Ředitelství silnic a dálnic ČR, ID DS: zjq4rhz
33. Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu – zde

Spis

Doložka z automatizované konverze dokumentu do elektronické podoby – z moci úřední

Dokument Rozhodnutí ministra o rozkladu ČSOP Šumperk (D35 Opatovec – Staré Město) vznikl převedením listinného dokumentu do elektronického dokumentu pod pořadovým číslem **3015853-000-231130153909**. Vzniklý dokument obsahem odpovídá vstupnímu dokumentu. Počet stran dokumentu: **14**

Vstup neobsahoval viditelný prvek, který nelze plně přenést na výstup.

Konverzi provedl subjekt: Ministerstvo dopravy, IČ: 66003008

Datum vyhotovení: **30.11.2023**

Poznámka:

Konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy. Kontrolu doložky lze provést v centrální evidenci doložek na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



3015853-000-231130153909