

Číslo jednací: KUJI 49482/2022

Sp.zn.: ODSH 586/2022 Ma

## Rozhodnutí

Krajský úřad Kraje Vysočina, Odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen krajský úřad) jako příslušný speciální stavební úřad podle § 40 odst. 3 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona o pozemních komunikacích), § 15 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon) a po provedeném správním řízení podle § 137 odst. 1 písm. g) stavebního zákona

### nařizuje

stavebníkovi tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4 nezbytné úpravy spočívající v konzervaci rozestavěné stavby „I/38 Havlíčkův Brod JV obchvat“ v rozsahu stavebních objektů:

SO 101.1 Silnice I/38 – km 0,000 až 1,900  
SO 101.2 Silnice I/38 – km 1,900 až KÚ 4,123  
SO 102 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Termesivy  
SO 103 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Skalka  
SO 104 Okružní křižovatka Havlíčkův Brod – jih  
SO 201 Most na sil. I/38 přes trať ČD, řeku Sázavu a trať ČD  
SO 202 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor  
SO 203 Most na sil. I/38 přes polní cestu a biokoridor  
SO 206 Most na sil. I/38 přes řeku Šlapanku a trať ČD  
SO 208 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor  
SO 210 Most na silnici I/38 přes polní cestu a Stříbrný potok  
SO 211 Most na sil. I/38 přes místní komunikaci  
SO 301 Silniční kanalizace  
SO 711 Protihluková opatření,  
a to tak, že:

#### **I. Stanoví rozsah a způsob provedení nezbytných úprav pro jednotlivé stavební objekty:**

SO 101.1 Silnice I/38 – km 0,000 až 1,900  
SO 101.2 Silnice I/38 – km 1,900 až KÚ 4,123

Budou dokončena zářezová a násypová tělesa včetně podélného odvodnění a terénních úprav až do výše první asfaltové vrstvy pro zajištění jádra z horniny překračující limitní koncentrace toxických kovů. Bude provedena protierozní ochrana pro vyloučení možných negativních vlivů na sousední pozemky, konstrukce, vodní toky a rybníky a železniční trati. Bude probíhat hydrologický a geotechnický monitoring těchto násypových těles s průběžným odstraňováním zjištěných závad.

Bude zajištěno odvodnění ploch stavby, zejména svahů a násypů a jejich zabezpečení před případnou degradací (dokončení drenáží, kanalizací a jejich napojení).

Bude provedena ochrana proti degradaci násypových těles svahů zářezů v důsledku působení klimatických účinků – zejména srážkových vod (ohumusování, protierozní opatření, zajištění skalních útvarů). Již hotová souvrství konstrukčních vrstev budou zakryta ochrannými vrstvami, aby nemohlo dojít k jejich poškození/degradaci.

Na začátku úseku v blízkosti stávající okružní křižovatky se silnicí I/34 bude pro zajištění bezpečného průchodu pěších podél této křižovatky tj. z města Havlíčkův Brod směrem k místní části Hamry realizováno napojení stavby na okružní křižovatku Havlíčkův Brod – východ v celé konstrukci vozovky až po hranici křižovatky, tj. ve staničení cca km 0,000 – 0,030 včetně napojení přeložky chodníku.

SO 104 Okružní křižovatka Havlíčkův Brod – jih

Bude pokračovat předčasné užívání okružní křižovatky se stávající silnicí I/38 včetně zajištění údržby této části stavby. Bude dokončen bypass této okružní křižovatky v těsné blízkosti stávající silnice I/38, autobusové zastávky na stávající I/38 včetně přístupových cest pro pěší.

SO 102 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Termesivý

SO 103 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Skalka

Budou dokončena zářezová a násypová tělesa včetně podélného odvodnění a terénních úprav až do výše první asfaltové vrstvy pro zajištění jádra z horniny překračující limitní koncentrace toxických kovů. Bude provedena protierozní ochrana pro vyloučení možných negativních vlivů na sousední pozemky, konstrukce, vodní toky a rybníky a železniční trati. Bude probíhat hydrologický a geotechnický monitoring těchto násypových těles s průběžným odstraňováním zjištěných závad.

Bude zajištěno odvodnění ploch stavby, zejména svahů a násypů a jejich zabezpečení před případnou degradací (dokončení drenáží, kanalizací a jejich napojení).

SO 201 Most na sil. I/38 přes trať ČD, řeku Sázavu a trať ČD

Budou dokončeny všechny železobetonové konstrukce, aby nezůstala odhalená výztuž vyčnívající z pracovních spár. Budou dokončeny železobetonové konstrukce spodní stavby, nosné konstrukce a osazeny mostní závěry. Přejížděcí oblasti budou dokončeny včetně přechodových desek.

Bude provedeno izolační souvrství na nosných konstrukcích pro jejich ochranu před vnikáním srážkové vody, poté bude provedena ochrana izolace litým asfaltem a alespoň jednou vrstvou asfaltové vozovky. Budou zhotoveny římsy na okrajích konstrukce včetně zábradlí a ochrany proti dotyku trakčního vedení. Budou osazeny odvodňovače a kompletní svody pro zajištění odvodu srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků.

Jakmile to bude ze strany vlastníka dráhy možné, zajistí stavebník odstranění neutrálního pole v trakčním vedení na trati Brno – Havlíčkův Brod – Praha.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 202 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor

Budou dokončeny všechny železobetonové konstrukce, aby nezůstala odhalená výztuž vyčnívající z pracovních spár. Budou dokončeny železobetonové konstrukce spodní stavby, nosné konstrukce a osazeny mostní závěry. Přejížděcí oblasti budou dokončeny včetně přechodových desek.

Bude provedeno izolační souvrství na nosných konstrukcích pro jejich ochranu před vnikáním srážkové vody, poté bude provedena ochrana izolace litým asfaltem a asfaltovou vozovkou pro zajištění odvodnění stavby. Budou zhotoveny římsy na okrajích konstrukce včetně zábradlí. Bude zajištěn odvod srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 203 Most na sil. I/38 přes polní cestu a biokoridor

Budou dokončeny všechny železobetonové konstrukce, aby nezůstala odhalená výztuž vyčnívající z pracovních spár. Budou dokončeny železobetonové konstrukce spodní stavby, nosné konstrukce a osazeny mostní závěry. Přejchodové oblasti budou dokončeny včetně přechodových desek.

Bude provedeno izolační souvrství na nosných konstrukcích pro jejich ochranu před vnikáním srážkové vody, poté bude provedena ochrana izolace litým asfaltem a asfaltovou vozovkou pro zajištění odvodnění stavby. Budou zhotoveny římsy na okrajích konstrukce včetně zábradlí. Bude zajištěn odvod srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 206 Most na sil. I/38 přes řeku Šlapanku a trať ČD

Budou dokončeny všechny železobetonové konstrukce, aby nezůstala odhalená výztuž vyčnívající z pracovních spár. Budou dokončeny železobetonové konstrukce spodní stavby, nosné konstrukce a osazeny mostní závěry. Přejchodové oblasti budou dokončeny včetně přechodových desek.

Bude provedeno izolační souvrství na nosných konstrukcích pro jejich ochranu před vnikáním srážkové vody, poté bude provedena ochrana izolace litým asfaltem a alespoň jednou vrstvou asfaltové vozovky. Budou zhotoveny římsy na okrajích konstrukce včetně zábradlí a ochrany proti dotyku trakčního vedení. Budou osazeny odvodňovače a kompletní svody pro zajištění odvodu srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků.

Jakmile to bude ze strany vlastníka dráhy možné, zajistí stavebník odstranění neutrálního pole v trakčním vedení na trati Jihlava – Havlíčkův Brod.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 208 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor

Bude provedena hydroizolace nosné konstrukce, gabionová křídla, ochranný obsyp a zásyp za opěrami a proveden nadnásyp výšky 2 metry nad ochranný obsyp. Budou vybetonovány římsy a osazeny žlabovky za římsami a křídly. Bude zajištěn odvod srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků. Bude osazeno provizorní ochranné zábradlí na gabionových křídlech a římsách. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 210 Most na silnici I/38 přes polní cestu a Stříbrný potok

Přejchodové oblasti budou dokončeny včetně přechodových desek. Budou osazeny mostní závěry.

Bude provedena izolace nosné konstrukce, včetně její ochrany (litý asfalt a římsy včetně zábradlí a alespoň jedna vrstva asfaltové vozovky) pro zajištění odvodnění stavby. Bude dokončeno odvodnění mostu a odvod srážkové vody mimo most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků. Budou dokončeny rozpracované terénní úpravy s otevřenými výkopy.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

SO 211 Most na sil. I/38 přes místní komunikaci

Bude dokončena hydroizolace nosné konstrukce včetně přetažení na přechodové desky, včetně její ochrany (litý asfalt a římsy včetně zábradlí a alespoň jedna vrstva asfaltové vozovky) pro zajištění odvodnění stavby. Bude dokončeno odvodnění mostu a odvod srážkové vody mimo

most do cílového určení se zabráněním eroze silničního tělesa, pozemků pod mostem a přilehlých pozemků.

Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu.

#### SO 301 Silniční kanalizace

Budou dokončeny části stoky K4 v km 3,600 – 3,750 a stoky K5 v km 2,200 – 2,450 pro zajištění odvodnění údolnicových oblouků, ochrany samotné stavby a okolních pozemků před vodou vytékající z dokončených částí kanalizace. V návaznosti na nařízené konzervační práce na mostních objektech bude dokončena silniční kanalizace v prostoru těchto objektů po napojení do stávajících vodotečí.

Stavba bude poté zabezpečena proti vstupu a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu.

Pro ostatní stavební objekty, které byly předmětem tohoto správního řízení, tj. SO 711 Protihluková opatření, krajský úřad nenařizuje žádné nezbytné úpravy. Práce na těchto objektech tedy nebudou na základě tohoto rozhodnutí prováděny.

## **II. Stanoví podmínky pro provádění nezbytných úprav:**

1. Nezbytné úpravy budou provedeny v návaznosti na aktuální Projektovou dokumentaci pro provádění stavby, oproti níž je možné provést nezbytné změny za účelem zajištění konzervace stavby stanovené tímto rozhodnutím.
2. Dokončení nezbytných úprav spočívajících v konzervaci stavby podle tohoto rozhodnutí oznámí stavebník do 15 dnů krajskému úřadu za účelem provedení kontrolní prohlídky.
3. Stavebník bude nezbytné úpravy realizovat pouze na pozemcích, ke kterým mu vzniklo vlastnické právo nebo právo založené smlouvou provést stavbu nebo opatření anebo právo odpovídající věcnému břemenu k pozemku.
4. Stavebník zajistí, aby během provádění nezbytných úprav byly dodrženy předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a bude dbát na ochranu zdraví všech fyzických osob provádějících práce a účastníků silničního provozu v prostoru staveniště.
5. Stavebník zajistí dodržování právních předpisů na úseku ochrany přírody včetně stanovisek orgánů životního prostředí, jež byla k této stavbě uplatněna ve stavebním řízení či v průběhu výstavby.
6. Stavebník přijme taková technická a organizační opatření, která zajistí, aby při provádění nezbytných úprav nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost dopravy na pozemních komunikacích v blízkosti stavby.
7. Po dobu nezbytných úprav i po dokončení konzervace stavby zajistí stavebník trvalý přístup správců sítí (zařízení) do prostoru jejich umístění v případě havárie.
8. Stavebník zamezí pohybu vozidel stavby a stavebních strojů mimo stanovené trasy či určené odstavné plochy.
9. Stavebník zajistí taková opatření, aby v průběhu nezbytných úprav nedošlo ke kontaminaci půdy či ke znečištění povrchových a podzemních vod, a to zejména ropnými látkami. Na staveništi a v blízkosti vodních toků nesmí být skladovány látky ohrožující jakost nebo zdravotní nezávadnost vod a lehce odplavitelný materiál.
10. Stavebník zajistí taková opatření, aby v rámci provádění nezbytných úprav bylo v maximální možné míře eliminováno znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zamezení šíření

sekundární prašnosti z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí, a také šíření prašnosti související s případným přesunem sypkých materiálů.

11. Používané mechanizační prostředky musí být v odpovídajícím technickém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům technologických kapalin ze stavebních strojů a automobilů. Pohonné hmoty a maziva musí být skladovány pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a podzemních vod.
12. V průběhu realizace nezbytných úprav zajistí stavebník odpovídající podmínky pro řádné odvodnění staveniště. Provádění prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, v opačném případě zajistí stavebník nápravná opatření na svůj náklad.
13. Nezbytné úpravy spočívající v konzervaci stavby budou dokončeny nejpozději do 31. 12. 2023.
14. Odpady vzniklé při realizaci nezbytných úprav musí být využity nebo zneškodněny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.
15. Po dobu realizace nezbytných úprav stavebník zajistí ochranu dřevin určených k zachování před poškozením kmene a kořenového systému.
16. Stavebník v maximální míře zamezí přejíždění stavebními a dopravními mechanismy přes přírodě blízká stanoviště, zejména pak zvláště chráněná území a koryta vodních toků.
17. Stavebník zajistí čištění kol nákladních aut při výjezdu ze staveniště, aby bylo zamezeno znečišťování vozovek.

### III. Vylučuje odkladný účinek odvolání

V souladu s § 85 odst. 2 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen správní řád) vylučuje odkladný účinek odvolání, neboť to naléhavě vyžaduje veřejný zájem.

### **Označení účastníků řízení podle § 27 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád):**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

## Odůvodnění

Řízení o nařízení nezbytných úprav bylo zahájeno z důvodu zajištění nutných konzervačních prací po zastavení stavby „I/38 Havlíčkův Brod JV obchvat“ v rozsahu objektů povolených krajským úřadem stavebním povolením č. j. KUJI 86790/2018, sp.zn.: ODSH 129/2018 Há/SP ze dne 21. 11. 2018, resp. u části objektů, u nichž tyto konzervační práce byly zvažovány.

### I. Průběh řízení

Dne 21. 4. 2022 byl krajský úřad vyrozuměn Ministerstvem dopravy oznámením č. j. 26/2019-120-STSP/18, že rozsudkem Krajského soudu v Brně č. j. 29 A 109/2019-187 ze dne 15. 3. 2022, který nabyl právní moci 22. 4. 2022, bylo zrušeno rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 13. 5. 2019, č. j. 26/2019-120-STSP/3 o odvolání proti stavebnímu povolení, čímž stavební povolení pro předmětné stavební objekty vydané krajským úřadem pod č. j. KUJI 86790/2018, sp.zn.: ODSH 129/2018 Há/SP ze dne 21. 11. 2018 pozbylo právní moci.

Dne 2. 5. 2022 krajský úřad svolal kontrolní prohlídku a současně oznámil zahájení řízení o nařízení nezbytných úprav stavby „I/38 Havlíčkův Brod JV obchvat“. Kontrolní prohlídka proběhla dne 20. 5. 2022. Během kontrolní prohlídky byl zjištěn stav rozestavěnosti předmětných stavebních objektů. Poté krajský úřad vyzval k okamžitému zastavení stavebních prací, neboť stavba k tomuto dni neměla pravomocné stavební povolení.

Krajský úřad od stavebníka převzal odborná stanoviska projektantů mostních objektů, geotechnika, ekologického dozoru a stanovisko Městského úřadu Havlíčkův Brod, odboru dopravy. Odborná stanoviska u jednotlivých mostů navrhnou rozsah konzervačních prací a upozorňují na rizika jak pro stavebníka, tak pro jejich okolí při jejich neprovedení. Stejně tak rozsah konzervačních prací a rizika při jejich neprovedení či prodloužení zhodnotil geotechnik i ekologický dozor. Kontrolní prohlídky se dále zúčastnila Policie ČR, Krajská hygienická stanice kraje Vysočina a Správa železnic. Svá stanoviska uvedli do protokolu.

Dále byly v rámci jednání předloženy podklady ze strany stavebníka a dotčených orgánů, jejichž zástupci byli přítomni. Na základě kontrolní prohlídky a podkladů byla navržena konzervační opatření, a to zejména s ohledem na dopady na životní prostředí, na rizika ohrožení práv dalších osob, na veřejné zájmy v oblasti dopravní infrastruktury (z hlediska objektů křížících železniční tratě či jiné komunikace) a na rizika nevratného poškození rozestavěných objektů.

V rámci správního řízení shromáždil speciální stavební úřad následující písemné podklady:

- Stanovisko MěÚ Havlíčkův Brod, odbor dopravy ze dne 17. 5. 2022
- Stanovisko projektové a inženýrské kanceláře (vyjádření projektanta) ze dne 18. 5. 2022 k SO 201
- Vyjádření projektanta (M-projekce) k:
  - o SO 202 ze dne 17. 5. 2022
  - o SO 203 ze dne 17. 5. 2022
  - o SO 206 ze dne 17. 5. 2022
  - o SO 208 ze dne 18. 5. 2022
  - o SO 210 ze dne 17. 5. 2022
  - o SO 211 ze dne 18. 5. 2022
- Vyjádření geotechnika TDS ze dne 18. 5. 2022
- Vyjádření ekologického dozoru stavby ze dne 19. 5. 2022 - včetně upřesnění na konkrétní objekty a úseky
- Vyjádření společnosti ENVI-HELP s.r.o. ze dne 17. 5. 2022 (Hodnocení rizika výkopového materiálu, zeminy, horniny použitých v rámci stavby obchvatu)
- Vyjádření autorského dozoru objednatele stavby č.j. KV-Šp-0077-2022
- Vyjádření laboratoře objednatele stavby, číslo zprávy: V79-2022
- Protokol z kontrolní prohlídky ze dne 20. 5. 2022

Krajský úřad po provedené kontrolní prohlídce a na základě předložených dokladů došel k závěru, že nezbytné úpravy v tomto případě nevyžadují zpracování nové projektové dokumentace. V takovém případě speciální stavební úřad podle § 137 odst. 4 stavebního zákona nařídí provedení nezbytných úprav a stanoví rozsah, způsob a podmínky jejich provedení, což krajský úřad ve výroku rozhodnutí učinil.

Krajský úřad si je vědom, že vzhledem k rozsahu a technologické náročnosti stavby je nutné při nutných úpravách postupovat dle projektové dokumentace. Krajský úřad však nepožadoval zpracování nové projektové dokumentace dle § 137 odst. 5 stavebního zákona, neboť nařízené nezbytné úpravy lze provést v rozsahu projektové dokumentace ke stavebnímu povolení, kterou vypracovala společnost PRAGOPROJEKT a.s. I s ohledem na možné škody způsobené časovým prodloužením při zpracování nové dokumentace nařídil krajský úřad postupovat dle již zpracované projektové dokumentace, resp. z ní vycházející projektové dokumentace pro provádění stavby s přihlédnutím k rozsahu nutných úprav a jejich účelu spočívajícím v konzervaci stavby.

## II. Posouzení věci krajským úřadem

Krajský úřad vyhodnotil, že SO 711 Protihluková opatření nevyžaduje nezbytná opatření, neboť dosud nebyl zahájen. Práce na tomto objektu tedy nebudou na základě tohoto rozhodnutí probíhat.

Krajský úřad na základě provedené kontrolní prohlídky zjistil, že stavba I/38 Havlíčkův Brod JV obchvat je ve vysokém stupni rozestavěnosti – odhadem minimálně 50 % prací je provedených, stavba je zahájena v celé délce. Současně se jedná o technicky náročné dílo, jehož součástí je několik rozsáhlých mostů, které překonávají vodní toky (Sázava, Šlapanka, Stříbrný potok) či železniční tratě (Praha – Havlíčkův Brod – Brno, Jihlava – Havlíčkův Brod, Havlíčkův Brod – Pardubice). Stavba samotná je s odkazem na § 17 zákona o pozemních komunikacích stavbou veřejně prospěšnou a tvoří budoucí jihovýchodní obchvat města Havlíčkův Brod. Lze tedy konstatovat, že je stavěna ve veřejném zájmu. Stejně tak stavebníkem je prostřednictvím své příspěvkové organizace stát. Škody, které by byly způsobeny stavebníkovi, tak nejsou škodami pouze stavebníka, ale přeneseně i celé společnosti, neboť stavba je financována z veřejných finančních prostředků. Stavebník navíc v roce 2018 získal veřejnoprávní povolení stavby, a lze tedy konstatovat, že jednal v dobré víře, resp. na pozbytí právní moci stavebního povolení nenese vinu.

Krajský úřad dále přihlédl ke stanoviskům dotčených orgánů. Policie ČR v protokolu z místního šetření požaduje z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu dokončení a zprovoznění jihovýchodního obchvatu Havlíčkova Brodu s důrazem na negativní vlivy rozestavěné stavby (uzavírky, objížďky, průjezdy stavbou, pohyb pěších apod.) a také s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu na stávajícím úseku I/38.

Krajská hygienická stanice kraje Vysočina rovněž požaduje dokončení stavby obchvatu s ohledem na negativní vlivy dopravy (hluk a prachové emise) ve stávajícím průtahu I/38 Havlíčkovým Brodem.

V neposlední řadě je zastavení stavby rizikem či přímým ohrožením životního prostředí, kdy postup výstavby je navržen tak, aby rizika a ohrožení byla eliminována či minimalizována a přerušení výstavby může způsobit nevratné škody ekosystémům zejména v blízkosti vodních toků. Krajský úřad v tomto vycházel z doložených stanovisek odborných organizací, zde zejména ze stanoviska ekologického dozoru stavby. Dalším významným rizikem nedokončené stavby je splavování částic hornin do nižších míst, kde zanáší stávající odvodnění a stávající vodní toky a rybníky. Vodní toky a rybníky jsou významným krajinným prvkem, a proto má krajský úřad za to, že je nutné konzervační práce provést také z důvodu jejich ochrany. Rozestavěná stavba je dále rizikem v případě zvýšeného průtoku na křížených vodních tocích, kdy hrozí eroze rozestavěných částí stavby a rovněž i ohrožení okolních nemovitostí a staveb. Do staveniště nedokončené stavby dále mohou pronikat chránění živočichové, přičemž jejich ochrana v tomto případě v zásadě nebude možná a mohlo by dojít k jejich ohrožení v dalším pokračování stavby. Proto, jak dále krajský úřad uvádí, považuje za nutné dokončit zemní práce do takové fáze, aby nebylo životní prostředí ohroženo přerušením prací s následným výhledovým pokračováním např. v odstupu několika měsíců.

I s ohledem na výše uvedené se krajský úřad podrobně zabýval rozsahem nezbytných úprav jednotlivých stavebních objektů.

SO 101.1 Silnice I/38 – km 0,000 až 1,900

SO 101.2 Silnice I/38 – km 1,900 až KÚ 4,123

Jedná se o tzv. hlavní trasu, kde v celé délce jsou téměř dokončeny zemní práce, trasa budoucí silnice I/38 je v terénu vymodelována, včetně hran násypů a zářezů. V rámci stavby dochází k pracím se zeminou s vyšším obsahem těžkých kovů (v této lokalitě přítomnou), která je ukládána zejména do násypových těles. Je proto nutné z důvodu ochrany veřejného zdraví v těchto pracích pokračovat tak, aby v celém průběhu stavby byla tato „závadná“ zemina zakryta a bylo zabráněno jejímu splavování či vzdušné erozi (prach). Toto zajistí pouze funkční odvodnění a zakrytí těchto nyní nechráněných zemních těles nepropustnými vrstvami. V opačném případě kromě degradace stavby hrozí poškození okolních pozemků splavovanou zeminou a v neposlední řadě i ohrožení veřejného zdraví v důsledku prachu či splavu zeminy se

zvýšeným obsahem těžkých kovů. Části stavby se navíc nacházejí jak v blízkosti jiných komunikací, tak i v blízkosti železničních tratí.

Na základě těchto závažných rizik došel krajský úřad k závěru, že je zapotřebí dokončit tyto zemní práce až na úroveň nepropustných konstrukčních vrstev, tj. až po spodní asfaltové vrstvy a je nutné provést řádné odvodnění a osev těchto ploch tak, aby se zabránilo splavu a větrné erozi.

Současně krajský úřad z důvodu zajištění pohybu chodců v oblasti stávající okružní křižovatky Havlíčkův Brod – východ nařídil, aby stavebník tento prostor zabezpečil tím způsobem, že provede napojení stavby na tuto okružní křižovatku v minimální délce cca 30metrů, tj. po hranici křižovatky a tím zajistí průchod chodců tímto místem včetně napojení na stávající chodník.

SO 102 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Termesivý

SO 103 Mimoúrovňová křižovatka MÚK Skalka

Mosty přes hlavní trasu v prostoru mimoúrovňových křižovatek byly povoleny Městským úřadem Havlíčkův Brod, neboť se jedná o mosty na silnici III. třídy, nejsou tak tímto řízením nijak dotčeny. Celý prostor mimoúrovňových křižovatek (ramp) je již v terénu „vymodelován“ se všemi riziky uvedenými výše, tj. výskyt zeminy se zvýšeným obsahem těžkých kovů, vodní a větrná eroze. Rozsah konzervačních prací proto musel být obdobný jako v případě objektů SO 101.1 a SO 101.2.

Na základě těchto závažných rizik došel krajský úřad k závěru, že je zapotřebí dokončit tyto zemní práce až na úroveň nepropustných konstrukčních vrstev, tj. až po spodní asfaltové vrstvy a je nutné provést řádné odvodnění a osev těchto ploch, tak aby se zabránilo splavu a větrné erozi.

SO 104 Okružní křižovatka Havlíčkův Brod – jih

Tento objekt je téměř celý dokončený a je na něm veden provoz stávající silnice I/38 Jihlava – Havlíčkův Brod – Kolín v režimu předčasného užívání od roku 2021. Silnice I/38 tvoří severojižní spojení ze středních Čech přes Jihlavu a Znojmo dále do Rakouska. Toto spojení je silně zatíženo těžkou nákladní dopravou. Je proto zásadní, aby tato křižovatka byla i nadále v provozu a její chybějící části byly dokončeny, neboť její nedokončenost je rizikem pro bezpečnost silničního provozu a to včetně pohybu pěších osob na autobusové zastávky. Na základě těchto závažných rizik došel krajský úřad k závěru, že je zapotřebí dokončit bypass této okružní křižovatky v těsné blízkosti stávající silnice I/38, autobusové zastávky na stávající I/38 a přístupové cesty pro pěší.

SO 201 Most na sil. I/38 přes trať ČD, řeku Sázavu a trať ČD

Jedná se rozsáhlý o mostní objekt ve vysoké fázi rozestavěnosti. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž, a to jak konstrukční, tak zejména předpínací, je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušování výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky (pilíře, mostovka) byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat, což je rizikem zejména s ohledem na křížení významné elektrifikované železniční trati, po které v roce 2022 probíhá v zásadě jediné železniční spojení Prahy a Brna. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti,



což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statice mostu.

Jak bylo uvedeno, pod mostem se nachází elektrifikovaná železniční trať, kde je po dobu stavby instalováno neutrální pole a vlaky zde musí projíždět setrvačností se staženým sběračem, také proto krajský úřad požaduje, aby byl most dokončen a toto omezení mohlo být zrušeno. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

SO 202 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor

Jedná se o další rozestavěný mostní objekt. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušení výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statice mostu. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

SO 203 Most na sil. I/38 přes polní cestu a biokoridor

Jedná se o další rozestavěný mostní objekt. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušení výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statice mostu. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

SO 206 Most na sil. I/38 přes řeku Šlapanku a trať ČD

Jedná se o rozsáhlý mostní objekt ve vysoké fázi rozestavěnosti. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena

rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušení výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky (pilíře, mostovka) byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat, což je rizikem zejména s ohledem na křížení elektrifikované železniční trati Jihlava – Havlíčkův Brod. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statickému mostu.

Jak bylo uvedeno, pod mostem se nachází elektrifikovaná železniční trať, kde je po dobu stavby instalováno neutrální pole a vlaky zde musí projíždět setrvačností se staženým sběračem, také proto krajský úřad požaduje, aby byl most dokončen a toto omezení mohlo být zrušeno. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

#### SO 208 Most na sil. I/38 přes potok a biokoridor

Jedná se o další rozestavěný mostní objekt. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušení výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statickému mostu. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

#### SO 210 Most na silnici I/38 přes polní cestu a Stříbrný potok

Jedná se o další rozestavěný mostní objekt. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušení výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat. Stejně tak je

nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statické mostu. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

#### SO 211 Most na sil. I/38 přes místní komunikaci

Jedná se o další rozestavěný mostní objekt. Mostní objekty obecně nejsou dimenzovány na to, aby byly jako nedokončené dlouhodobě vystaveny povětrnostním vlivům. Jejich konstrukce je tvořena železobetonem, přičemž zejména ocelová výztuž a to jak konstrukční, tak zejména předpínací je náchylná ke korozi. Konstrukce celá je dále ohrožena rizikem „nespojivosti“, kdy je potřeba, aby jednotlivé prvky – základy, pilíře, nosná konstrukce, přechodové oblasti byly dostatečně propojeny a provázány. Přerušování výstavby je velkým rizikem z více důvodů: po delší dobu nedokončená a tedy nechráněná konstrukce může být postupně poškozena zatékáním vody do ocelové výztuže či do kanálků předpínacích lan, tato výztuž může být poté nenávratně poškozena a tím buď snížena její životnost či dokonce může dojít k náhlé destrukci celého díla. Krajský úřad proto požaduje, aby stavebník v rámci konzervačních prací tyto konstrukce dokončil výše uvedeným způsobem, tj. aby jednotlivé prvky byly spojeny do jednoho mostu a ten byl poté dostatečně zaizolován a tím ochráněn proti povětrnostním vlivům. Součástí mostu jsou i římsy a odvodňovače, které zajistí, že voda z mostu nebude nekontrolovaně stékat. Stejně tak je nutné, aby byly dokončeny přechodové oblasti, což je oblast mezi koncem mostu a navazujícím terénem. Tato oblast je speciálně dimenzována a současně se podílí na statické mostu. Stavba mostu bude poté zabezpečena proti vstupu na most a stavebník bude provádět její pravidelnou kontrolu a provádět případnou nutnou údržbu mostu, aby bylo zamezeno dalším škodám a případnému ohrožení okolí stavby a též veřejnosti.

#### SO 301 Silniční kanalizace

Odvodnění, resp. jeho absence může způsobit rozsáhlé škody jak na samotné stavbě, tak i v širším okolí, neboť předmětnými částmi podélného odvodnění jsou odvodňovány i oblasti mimo staveniště. Navíc části stavby jsou nyní v důsledku rozestavěnosti tímto systémem neodvodněné (nacházejí se na dnech údolí), proto krajský úřad považuje za nezbytné, aby tyto části byly dokončeny pro ochranu samotné stavby a okolních pozemků před vodou vytékající z dokončených částí kanalizace.

### III. Okruh účastníků řízení

Při určení okruhu účastníků řízení dle § 142 stavebního zákona krajský úřad zvažil, že konzervační práce jsou nařizovány stavebníkovi a do práv a povinností jiných osob nezasahují. Stavebník s ohledem na druh stavby (silnice I. třídy) nemusí dle § 184a odst. 3 stavebního zákona dokládat majetkoprávní vypořádání a užívání dotčených pozemků má tedy zajištěno instituty soukromého práva. S ohledem na to, že stavba nebyla ukončena, má krajský úřad za to, že právo stavby má stavebník zajištěno. Stejně tak dotčení sousedních pozemků či staveb bylo projednáno ve stavebním řízení (či bude projednáno v opakovaném stavebním řízení), přičemž rozsah konzervačních prací nepřekračuje rozsah stavebních prací projednaný ve stavebním řízení, proto krajský úřad jako účastníky řízení kromě stavebníka určil Kraj Vysočina a město Havlíčkův Brod a to zejména z důvodu aktuálního dotčení jejich komunikací stavbou. Vlastnická ani jiná práva dalších osob dle názoru krajského úřadu nemohou být nařízenými konzervačními pracemi dotčena.

### IV. Vyloučení odkladného účinku odvolání

V souladu s § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu krajský úřad vyloučil odkladný účinek případného odvolání, neboť to naléhavě vyžaduje veřejný zájem. Tento veřejný zájem také s odkazem na výše uvedené skutečnosti spatřuje krajský úřad v kategorii a třídě komunikace – jedná se o rozestavěnou silnici I. třídy, dále v množství rozsáhlých a konstrukčně náročných prvků, zejména mostů, dále související rizika pro veřejné zdraví, životní prostředí a další

dopravní infrastrukturu. Krajský úřad proto považuje za nezbytné, aby stavebník nařízené konzervační práce provedl bezodkladně.

#### V. Závěr

Krajský úřad stanovil pro provádění nezbytných úprav spočívajících v konzervaci stavby podmínky, kterými zabezpečil ochranu veřejných zájmů především z hledisek ochrany života a zdraví osob, ochrany životního prostředí, minimalizace negativních vlivů stavební činnosti na okolí, bezpečnosti práce a technických zařízení. Při stanovení podmínek vycházel krajský úřad přiměřeně z podkladů shromážděných v průběhu stavebního řízení. V této souvislosti krajský úřad připomíná, že uvedený postup dle ustanovení § 137 odst. 1 písm. g) stavebního zákona je opatřením z principu mimořádným a neexistuje pro něj rozsáhlá rozhodovací praxe. Dle názoru krajského úřadu je navíc potřeba přistupovat ke každé stavbě, u níž jsou nařizovány konzervační práce, individuálně. Krajský úřad v tomto případě zohlednil kromě určení, významu, délky a technické složitosti stavby rovněž i vysoký stupeň rozestavěnosti. Je zjevné, že pokud by k zastavení stavby došlo těsně po zahájení stavby či např. těsně před dokončením, musel by rozsah konzervačních prací být odlišný.

### Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí k Ministerstvu dopravy prostřednictvím Krajského úřadu Kraje Vysočina, Odboru dopravy a silničního hospodářství.

Odvolání proti rozhodnutí nemá s odkazem na výrokovou část rozhodnutí odkladný účinek. Proti výroku o vyloučení odkladného účinku se dle § 85 odst. 4 správního řádu nelze odvolat.

V Jihlavě dne 6. 6. 2022

Ing. Jiří Macura  
úředník odboru dopravy a silničního hospodářství  
*elektronicky podepsáno*

Rozdělovník:

**Účastníci řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu:**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO: 65993390, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

**Účastníci řízení:**

Město Havlíčkův Brod, Havlíčkovo náměstí 57, 580 01 Havlíčkův Brod  
Kraj Vysočina, Žižkova č.p.1882/57, 586 01 Jihlava

**Dotčené orgány:**

Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, územní pracoviště Havlíčkův Brod, Štáflova 2003, 580 02 Havlíčkův Brod

Policie ČR, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, Odbor služby dopravní policie, Vrchlického 46, 587 24 Jihlava

Městský úřad Havlíčkův Brod, odbor životního prostředí, Havlíčkovo náměstí 57, 580 61 Havlíčkův Brod

Městský úřad Havlíčkův Brod, odbor dopravy, Havlíčkovo náměstí 57, 580 61 Havlíčkův Brod  
Drážní úřad, Wilsonova 8, 121 06 Praha

Ministerstvo obrany ČR, sekce ekonomická a majetková, odbor ochrany územních zájmů a řízení programů nemovité infrastruktury, Svatoplukova 84, 615 00 Brno – Židenice