



Číslo jednací: MeUPB 60259/2025
Datum: 09.05.2025
Vyřizuje: Ing. Monika Černíková
E-mail: monika.cernikova@pribram.eu
Telefon: 318 402 210

Hlavní město Praha
Magistrát Hlavního města Prahy
Odbor pozemních komunikací a drah
Oddělení stavebního úřadu
Mariánské nám. 2/2
110 01 Praha 1

**k č.j. MHMP 373832/2025
sp. zn. S-MHMP 1032500/2024**

Stavebník: **Ředitelství silnic a dálnic ČR**
se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4
IČO: 65993390

zast.: **SUDOP Praha, a.s.**
se sídlem Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3
IČO: 25793349

Účastník řízení: **město Příbram**
Se sídlem Tyršova 108, 261 01 Příbram
IČO: 00243132

Odvolání účastníka řízení proti Rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, ze dne 23.04.2025 č.j. MHMP 373832/2025, sp. zn. S-MHMP 1032500/2024 (dále jen „Rozhodnutí“)

Město Příbram obdrželo Rozhodnutí, kterým Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah (dále jen „správní orgán“), k žádosti stavebníka rozhodnutím o umístění stavby schválil záměr stavby „I/18 Příbram – Jihovýchodní obchvat – 1. část“ (dále jen „stavba“).

V Rozhodnutí správní orgán dále stanovil podmínky pro umístění stavby, a to způsobem, který je uveden v Rozhodnutí.

Účastník řízení s Rozhodnutím z níže popsanych důvodů nesouhlasí, a proto jej v celé jeho výrokové části napadá tímto **odvoláním**.

Účastník řízení má za to, že správní orgán nedostatečně skutkově a právně posoudil podanou žádost stavebníka a adekvátně se nevypořádal s námitkami účastníků řízení týkajícími se parametrů a koncepce stavby tak, jak je uvedeno níže.

Stavba zahrnuje 4,276 km dlouhý úsek silnice I. třídy v kategorii S 9,5/90 (70,50) procházející v blízkosti města Příbram. Součástí stavby je rovněž úprava silnic II. třídy, III. třídy a místních komunikací, okružní křižovatky Háje a Brod u Příbrami, 4 mostní objekty a protihluková opatření. Vzniknou 3 nové úrovně křižovatky, z toho 2 okružní. Veškeré dešťové vody ze zpevněných ploch navržené komunikace budou odvedeny cestní kanalizací nebo silničními příkopy. Stavba bude užívána jako trvalá dopravní stavba, která je součástí silniční dopravní infrastruktury ČR. V tomto řízení bude správní orgán rozhodovat o umístění

stavby komunikace I/18 a s ní souvisejících objektů.

V návaznosti na již vznesené námítky v průběhu správního řízení o žádosti stavebníka pak účastník řízení níže shrnuje důvody, pro které pokládá Rozhodnutí za nesprávné:

- 1) V projektu stavby chybí kruhová křižovatka Evropská – Žižkova – Polní. V popisu stavebních objektů je uvedeno, že navrhovaná komunikace bude napojena do průsečné křižovatky. Dle dostupných informací účastníka řízení bylo v minulosti zástupcem stavebníka, společností DOPRAVOPROJEKT, a.s., deklarováno, že křižovatka Evropská – Žižkova – Polní bude okružní. Vybudování okružní křižovatky je i požadavkem Policie ČR a je uvedeno v územní plánu města Příbram i v územní plánu sousední obce Dubno. Napadené Rozhodnutí, ani projektová dokumentace stavby, však napojení stavby na navazující pozemní komunikace formou okružní křižovatky Evropská - Žižkova – Polní neřeší, a to přesto, že jde o klíčový prvek návaznosti celé infrastruktury. Absenci řešení výše zmíněné křižovatky a provedení kruhového objezdu považuje účastník řízení za chybné, neboť v podstatě není vyřešeno připojení plánované stavby na stávající dopravní infrastrukturu, což je v zásadním rozporu s principy bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Podle názoru účastníka řízení nelze stavbu připojit formou křížení s ostatními komunikacemi v místě křižovatky Evropská – Žižkova – Polní, neboť v důsledku vysoké hustoty provozu může hrozit vysoké nebezpečí kolize účastníků silničního provozu, a to i z důvodu zhoršené přehlednosti místa.

Ulice Žižkova, která k této křižovatce vyústí směřem od města Příbram, je svažité a je vedena v terénním zářezu, včasněmu výhledu brání také provozovna OPEL na p.č. 463/12 v k.ú. Dubno. Zbudování kruhového objezdu v rámci navazující samostatné stavby je dodatečné řešení, které však nemusí zajistit bezpečnost a plynulost provozu, neboť není zřejmé, zda a kdy bude takové dodatečné opatření vybudováno. Přitom bezpečnost provozu na stavbě je nutno zajistit od samého počátku, což dodatečné řešení bez toho, aby bylo kupříkladu podmínkou pro umístění stavby nebo její realizaci, nezajišťuje.

Pro funkčnost a bezpečnost křižovatky je proto nezbytné zrealizovat již v rámci zbudování samotné stavby I/18 Příbram – Jihovýchodní obchvat – 1. část, nikoliv až jako dodatečné řešení.

- 2) Chybí dořešení napojení stávající komunikace ulice Polní na kruhový objezd, úprava ulice Polní pro autobusovou dopravu s možností točny na konci ulice. V navrženém řešení, které je součástí Rozhodnutím schváleného záměru stavby, tedy zaslepení ulice Polní, není vyřešeno obratiště, což účastník řízení považuje za rozporné s právními předpisy a technickými normami, neboť opětovně není adekvátně řešen styk plánované komunikace, respektive její návaznost, na ostatní veřejně přístupné pozemní komunikace tak, aby ve výsledku nedošlo k řešením, která budou odporovat platným právním předpisům. Absence obratiště na místě, kde bude bývalou ulici Polní křížit stavba, může mít za následek nemožnost vjezdu a zásahu vozidel IZS a HZS, případně i MHD.

Účastník řízení má za to, že řešení stavby musí zohledňovat její návaznost na okolní pozemní komunikace a případy, že v důsledku jejich křížení bude provoz na takových komunikacích omezen nebo znemožněn, musí být taková situace řešena komplexně, tedy tak, aby výsledná podoba navazujících komunikací odpovídala platným právním předpisům a technickým normám. Není možné, aby v důsledku křížení stavby se stávající pozemní komunikací došlo k tomu, že se taková komunikace stane slepou ulicí bez toho, aby splňovala stávající technické standardy pro takový druh pozemní komunikace (tedy včetně umístění točny na jejím konci).

- 3) Chybí smysluplné propojení pro pěší a cyklisty mezi městem Příbram a obcí Dubno. Navrhované řešení trasy stavby nezahrnuje bezpečné a generelem cyklodopravy zamýšlené, a tedy i smysluplné cyklistické propojení města Příbram s obcí Dubno v místě cca 0,1 km od křižovatky s ulicí Žižkova. Spolu s tím chybí i propojení pro pěší. Navrhované řešení neodpovídá dosavadní koncepci Ministerstva životního prostředí, Středočeského kraje a územní samosprávy na rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky, kdy hlavní trasa pro cyklisty a pěší je vedena přes pozemek p.č. 4740/4 (v k.ú. Příbram ve vlastní města Příbram) a pozemek p.č. 466/6 (v k.ú. Dubno ve vlastnictví ČR - Diamo, státní podnik). Účastník řízení upozorňoval v průběhu správního řízení na neexistenci bezpečného propojení pro pěší a cyklisty mezi městem Příbram a obcí Dubno. Správní orgán však uvedenou námitku zamítl, v podstatě bez bližšího odůvodnění.

Účastník řízení považuje za rozporné se zákonem, pokud stavba neřeší otázku stávajícího

plánovaného propojení města Příbram a obce Dubno pro pěší a cyklisty v místech, která jsou k tomu z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu naprosto vhodná, a jednostranně tvoří v tomto klíčovém přirozeném a zejména strategicky propojujícím místě komunikační bariéru bez přímé náhrady formou mimoúrovňového řešení. Účastník řízení zdůrazňuje, že varianta křížení uvedeného propojení se stavbou formou úrovňového propojení (tedy faktického křížení provozů), je z hlediska stanoviska dopravní policie nepřijatelná (v roce 2023 bylo Policií ČR vydáno nesouhlasné stanovisko).

Účastník řízení se domnívá, že pokud stavebník nezahrnul řešení výše popsaných křížení stavby s pozemními komunikacemi (ať již stávajícími či plánovanými), **nelze odmítnout námitky ohledně absence požadovaných řešení s argumentací, že nejsou součástí schvalovaného záměru** a že je bude nutné řešit samostatnými stavbami.

Taková argumentace odporuje požadavkům zákona na to, aby při povolování stavebních záměrů **bylo řešeno jejich napojení na pozemní komunikace a styk s takovými komunikacemi**. Pakliže projekt stavby takový styk neřeší, je to důvodem pro to, by stavebník záměr stavby přepracoval způsobem, který vhodné řešení zajistí.

V tomto směru nelze akceptovat postup, kdy stavebník požádá o schválení záměru stavby jen v rozsahu, který nenavazuje na stávající komunikace v místech kritického křížení, neboť takový postup odporuje smyslu a účelu výše popsaných zákonných požadavků. Ostatně, stejně tak se vlastník plánované budovy nemůže vyhnout řešení jejího napojení na okolní pozemní komunikace s odkazem na to, že takové napojení bude řešeno formou jiného stavebního opatření, které bude samostatným stavebním záměrem.

V daném případě je a bylo úkolem správního orgánu zajistit v rámci správního řízení, aby stavba mimo jiné vhodně, bezpečně a souladně s platnými právními normami a stanovisky orgánů veřejné správy navazovala na ostatní dopravní infrastrukturu, kdy je zjevné, že projekt stavby takové návaznosti, přinejmenším v situacích popsaných výše ad 1) až 3), neřeší, respektive se takovému řešení přímo vyhýbá s vědomím toho, že je složité. Odpovědnost za vyřešení daných problémů, které jsou vyvolány samotnou stavbou a jejím umístěním, však musí jednoznačně nést stavebník, nikoliv ji přenášet na ostatní osoby, zejména účastníky řízení (kupříkladu řešení obratiště v ulici Polní by tam muselo v konečném důsledku zajistit město Příbram, a to přesto, že jde o situaci přímo vyvolanou křížením stavby s ulicí Polní). Stejným způsobem je pak přenášena odpovědnost za řešení problémů s vybudováním cyklistického a pěšího propojení přes stavbu mezi městem Příbram a obcí Dubno opět na jiné stavebníky, zřejmě právě na uvedené samosprávy, přestože umístění stavby v daném koridoru bez zajištění mimoúrovňového křížení komunikace pro pěší a cyklisty, v podstatě znemožní provedení takového propojení, případně bude pro obě samosprávy znamenat násobně větší náklady i komplikace.

Je proto zjevné, že projekt stavby musí dané problémy, způsobené křížením stavby se stávajícími pozemními komunikacemi a koridory, řešit, jinak nelze hovořit o tom, že obsahuje komplexní řešení napojení dané stavby na stávající dopravní infrastrukturu, respektive splňuje požadavky dané ust. § 143 odst. 2 stavebního zákona, podle kterého platí, že „*Stavby se podle druhu a potřeby umísťují tak, aby bylo umožněno jejich napojení na síť technické infrastruktury a pozemní komunikace a aby jejich umístění na pozemku umožňovalo přístup požární techniky a provedení jejího zásahu mimo ochranná pásma rozvodu energetických vedení. Připojení staveb na pozemní komunikace musí svými parametry, provedením a způsobem připojení vyhovovat požadavkům bezpečného užívání staveb a bezpečného a plynulého provozu na přilehlých pozemních komunikacích.*“

Z uvedeného důvodu proto účastník řízení navrhuje, aby odvolací orgán napadené Rozhodnutí zrušil a vrátil věc správnímu orgánu k dalšímu řízení tak, aby záměr stavby a její projektová dokumentace byly o řešení uvedených křížení a jejich důsledků doplněny.

S pozdravem

Mgr. Jan Konvalinka v. r.
starosta města Příbram