



Č. j./Sp. zn./Typ  
MD-10445/2023-930/20  
MD/10445/2023/930

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor liniových stveb a silničního správního úřadu (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný správní orgán podle § 10 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), ve spojení s § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), rozhodlo v řízení vedeném podle § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, o odstranění zdroje ohrožení dálnice D1 v okolí km 126,128 provozního staničení obousměrně, takto:

### I.

**neznámému účastníkovi řízení, který je vlastníkem mostního objektu – mostu bez ev. č. nad tělesem dálnice D1, resp. podjezdu ev. č. D1-161.1 a D1-161.2, v okolí km 126,128 provozního staničení dálnice D1 oboustranně, v k. ú. Kamenice, který je identifikován jako zdroj ohrožení dálnice D1 (dále jen „most“); a který je v řízení zastoupen ustanoveným opatrovníkem JUDr. Filipem Chytrým, advokátem, ev. č. 09442, se podle § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích**

### n a ř i z u j e

**ve lhůtě do 30 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí odstranit zdroj ohrožení dálnice D1.**

### II.

Podle § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu se vylučuje odkladný účinek odvolání proti výroku I., a to z důvodu ohrožení veřejného zájmu bezprostředním ohrožením zdraví a života účastníků provozu na dálnici D1, a dále z důvodu hrozící významné materiální škody a ohrožení neomezeného a bezpečného obecného užívání dálnice D1 způsobených havarijním stavem mostu v okolí km 126,128 provozního staničení dotčené dálnice v obou směrech.

**Účastníci řízení podle § 27 odst. 1 písm. b) a odst. 2 a 3 správního řádu:**

- **neznámý vlastník mostu, zastoupený opatrovníkem:** JUDr. Filip Chytrý, advokát, ev. č. 09442, se sídlem Malátova 633/12, 150 00 Praha 5,

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4.

#### **Účastník řízení podle § 44b zákona o pozemních komunikacích:**

- městys Kamenice, IČO 00286079, se sídlem Kamenice 481, 588 23 Kamenice u Jihlavy

#### **Odůvodnění**

Ministerstvo dopravy, jako věcně příslušný silniční správní úřad ve věcech dálnic podle § 40 odst. 2 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, obdrželo dne 14. 2. 2023 podnět Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa dálnic (dále jen „ŘSD ČR“), jako majetkového správce dálnice podle zákona o pozemních komunikacích, k přijetí postupu podle § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích směřujícího k odstranění zdroje ohrožení dálnice D1. Podnětem ŘSD ČR informovalo Ministerstvo dopravy o stavebně technickém stavu mostního objektu – mostu bez ev. č. nad tělesem dálnice D1, resp. podjezdu ev. č. D1-161.1 a D1-161.2, v okolí km 126,128 provozního staničení dálnice oboustranně, v k. ú. Kamenice (dále jen „most“), který svým téměř havarijním stavem (stupeň 6 na 7 bodové stupnici) bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na dálnici D1.

#### I. Shrnutí postupu v řízení

Vlastník mostu, který je účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu, nebyl dosud prokazatelně zjištěn. Vzhledem ke skutečnosti, že uvedenému neznámému účastníkovi řízení je ukládána povinnost podle zákona o pozemních komunikacích (v případě zjištění zdroje ohrožení), jde o případ tzv. obligatorního zastoupení, tedy o stav, kdy účastník řízení zastoupen být musí, protože podle § 32 odst. 2 písm. e) správního řádu správní orgán osobám (fyzickým i právnickým), které nejsou známy, ustanoví opatrovníka. V tomto případě se jedná o neznámého vlastníka uvedeného mostu. Zmíněný most byl zjištěn jako zdroj ohrožení dálnice D1 z důvodu jeho technického stavu a procesní opatrovník je ustanoven účastníkovi řízení z důvodu hájení jeho práv. Proto Ministerstvo dopravy usnesením č.j. MD-10445/2023-930/3 ze dne 16. 5. 2023 (dále jen „usnesení o ustanovení opatrovníka“), ustanovilo neznámému účastníkovi řízení opatrovníka JUDr. Filipa Chytrého, advokáta, ev. č. 09442, se sídlem Malátova 633/12, 150 00 Praha 5 (dále též „vlastník mostu“).

Ministerstvu dopravy byl následně doručen rozklad městysu Kamenice, IČO 00286079, se sídlem Kamenice 481, 588 23 Kamenice u Jihlavy (dále jen „městys Kamenice“), zastoupeného starostkou Hanou Krejčovou, ze dne 23. 5. 2023, proti usnesení o ustanovení opatrovníka.

Usnesení o ustanovení opatrovníka bylo řádně doručeno všem účastníkům řízení a též došlo k doručení veřejnou vyhláškou podle § 25 odst. 1, 2 a 3 správního řádu a § 26 správního řádu vyvěšením na úředních deskách Ministerstva dopravy, Magistrátu města Jihlavy a Úřadu městysu Kamenice. Městysu Kamenice bylo doručeno dne 16. 5. 2023 a rozklad byl podán dne 23. 5. 2023, jedná se tedy o včasné podání opravného prostředku.

Následně Ministerstvo dopravy zaslalo podaný rozklad k vyjádření všem účastníkům řízení pod č. j. MD-10445/2023-930/7 ze dne 9. 6. 2023 a stanovilo pro vyjádření přiměřenou lhůtu 5 pracovních dnů. ŘSD ČR se písemně k podanému rozkladu vyjádřilo dne 15. 6. 2023 pod č. j. RSD-128684/2022-34 a usnesení ustanovení opatrovníka bylo následně předloženo rozkladové komisi ministra dopravy k rozhodnutí, společně s kopií správního spisu.

Dne 9. 6. 2023 obdrželo Ministerstvo dopravy písemné sdělení Magistrátu města Jihlavy, Odboru dopravy, č. j. MMJ/OD/109843/2023-NoJ, jako reakci na usnesení ustanovení opatrovníka, ve kterém vyjadřuje svůj názor na vlastnictví mostu, kdy dle jeho tvrzení, jakožto speciálního stavebního úřadu, bylo z nashromážděného spisového materiálu v řízeních, která vedl od roku 2021, potvrzeno, že vlastníkem mostu je ŘSD ČR, a proto je dle názoru příslušného speciálního stavebního úřadu určení opatrovníka mostu bezpředmětné.

K tomu Ministerstvo dopravy uvádí, že toto sdělení vzalo v úvahu včetně příloh, které byly jeho součástí, ale nepovažuje toto sdělení za prokazatelné a správné, neboť vlastnictví mostu Českou republikou, natož ŘSD ČR, které hospodaří s majetkem státu svěřeným mu dle zákona a na základě zřizovací listiny, není postaveno najisto. Je možno doplnit, že předložené rozsudky řešily „nevlastnictví“ mostu městysem Kamenice a např. v rozsudku Okresního soudu v Jihlavě 22C312/2009-83 ze dne 22. 2. 2010 (dále jen „rozsudek OS“), je výslovně uvedeno že: „soud si je rovněž vědom skutečnosti, že toto rozhodnutí není takovým, které by znamenalo definitivní vyřešení problému pro žalovaného (pozn. ŘSD) - tento buď uzná své vlastnictví (které evidentně nebude nikým zpochybňováno) a z toho plynoucí další důsledky nebo bude dále řešit, zda tu není jiný subjekt, proti němuž by případně podal určovací žalobu. Vědomí této souvislosti ovšem soudu nijak neznemožňuje spor mezi účastníky tohoto řízení rozhodnout tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozsudku“ (tzn. že městys Kamenice není vlastníkem mostu). Soud nerozhodl o tom, že vlastníkem je ŘSD ČR, a nad to ŘSD ČR vlastnictví i nadále neuznává. Odvolací soud (Krajský soud v Brně) ve svém rozsudku č. j. 54 Co 505/2010-100 ze dne 15. 12. 2011 (dále jen „rozsudek KS“), potvrdil rozsudek OS, tzn., že městys Kamenice není vlastníkem mostu. Stejně tak Nejvyšší správní soud se vlastnictvím mostu nezabýval, když dovolání žalovaného (ŘSD ČR) pod č. j. 8 Cdo 2528/2012-143 ze dne 15. 5. 2013 (dále jen „rozsudek NSS“) zamítl. Ministerstvo dopravy proto postupuje v souladu s ustanovením § 32 odst. 2 písm. e) správního řádu.

Ministerstvo dopravy oznámilo pokračování správního řízení a podle § 36 odst. 3 správního řádu umožnilo vyjádřit se k podkladům usnesení č. j. MD-10445/2023-930/8 ze dne 10. 7. 2023 všem účastníkům řízení a současně stanovilo lhůtu 5 dnů od doručení usnesení na mj. podání případných návrhů, vyjádření, nahlížení do správního spisu apod.

Dne 14. 7. 2023 se pod č. j. UMK/0598/2023 písemně vyjádřil městys Kamenice a mj. uvedl, že v případě řádného doložení rizikovosti mostu pro dálnici D1 navrhuje, aby zdroj ohrožení dálnice D1 byl samozřejmě z důvodu bezpečnosti odstraněn, ale současně navrhuje, aby byl nahrazen novou mostní konstrukcí, která bude určena mj. pro přejezd zemědělské techniky. Dále upozornil, že z dosud známých posudků ohledně citovaného mostu přes dálnici D1 u Řehořova, mu není takovýto stav mostu znám („zdroj ohrožení dálnice D1“) a jako vlastník účelové komunikace, která přes daný most vede, o tom nikdy nebyl ze strany ŘSD ČR ani jiné instituce vyrozuměn. Přílohou vyjádření byla také Petice za zachování mostu přes D1. Všechny námítky budou uvedeny níže v textu a Ministerstvem dopravy vypořádány.

Městys Kamenice následně požádal o možnost nahlížení do spisu, přičemž dne 19. 7. 2023 se osobně dostavil zástupce městysu Kamenice, Mgr. Pavel Madron, advokát, ČAK 17353, kterému byla na základě plné moci ze dne 18. 7. 2023 předložena kompletní spisová dokumentace, ze které si pořídil snímky.

Městys Kamenice dne 20. 7. 2023 požádal o prodloužení lhůty pro doplnění vyjádření, a to do 26. 7. 2023.

Ministerstvo dopravy žádosti vyhovělo a lhůtu pro vyjádření k řízení prodloužilo v písemnosti č. j. MD-10445/2023-930/17 ze dne 26. 7. 2023.

Městys Kamenice se písemně vyjádřil dne 25. 7. 2023 a mj. uvedl, že doplňuje dřívější podání ze dne 14. 7. 2023 a že trvá na komplexním řešení dané situace. Tudíž, že žádá, aby na náklady podatele (pozn. jako podatele se obec označila v záhlaví podání, ale patrně myšleno ŘSD ČR jako podatel podnětu k odstranění zdroje ohrožení dálnice D1) v rámci uvedené věci došlo k následnému vybudování nového nadjezdu v rámci daného úseku D1 s tím, že nadjezd ev. č. DN1-161.1 je pro potřeby obce velmi důležitý a v minulosti byl proto i budován. Není proto možné jej jen tak strhnout bez náhrady. Všechny námítky budou uvedeny v následujícím textu a Ministerstvem dopravy vypořádány.

## II. Posouzení věci Ministerstvem dopravy.

Most se nachází v katastrálním území Řehořov, který je částí městysu Kamenice v okrese Jihlava, a je po něm vedena veřejně přístupná účelová komunikace, na kterou je ale vzhledem k jejímu technickému stavu a stavu mostní konstrukce zamezeno vjíždění motorových vozidel a slouží tak pouze pohybu chodců a cyklistů. Původně tato pozemní komunikace sloužila jako spojení se zemědělskými a lesními pozemky. S ohledem na uzavření této pozemní komunikace pro vozidla, mj. umístěním betonových zábran osazených v 01/2022, je zřejmé, že k výše uvedeným pozemkům existují alternativní možnosti přístupu. Deklarace existence pozemní komunikace – veřejně či neveřejně přístupné účelové, ale není předmětem tohoto řízení a není k němu příslušné Ministerstvo dopravy. Zda se jedná o odpovídající alternativu/y by bylo nutno deklarovat v rámci řízení o deklaraci původní veřejně přístupné účelové komunikace na žádost, a uvedené vypořádat příslušným silničním správním úřadem s ohledem na zákonnou úpravu v zákoně o pozemních komunikacích a aktuální judikaturu, např. rozsudek nejvyššího správního soudu 10 As 99/2022-56 ze dne 28. 6. 2022, který se přímo dotýká uvedené problematiky a jehož vyřčeným právním názorem, že: *„není naplněna nutná komunikační potřeba, jako jeden ze znaků veřejně přístupné účelové komunikace (viz. § 2 odst. 2 písm. d) a § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích), nelze vyvodit pouze z existence jiné pozemní komunikace v okolí. Při porovnání obou komunikací musí správní orgán hodnotit i další skutečnosti, jako například stav obou komunikací, jejich bezpečnost či konkrétní využívání v dané lokalitě, nikoli pouze rozdíl ve vzdálenostech. Komunikace přitom musí správní orgán hodnotit z pohledu těch, kteří je skutečně využívají, tedy nikoli pouze z pohledu motoristů, ale případně i z pohledu cyklistů či pěších“*, je správní orgán vázán. Ministerstvo dopravy se domnívá, nad rámec uvedeného, že odstraněním mostu coby zdroje ohrožení dálnice D1 není vyloučena, v případě provedení jeho demolice, možnost zahájit přípravu náhradního přemostění, které bude zkoordinované s potřebami resortu dopravy v daném území, když však v rámci hledání dohody na náhradním přemostění by mělo být jednoznačně určeno, kdo bude jeho budoucím vlastníkem a správcem, aby se předešlo opakování současné situace za další desítky let, když bez po výstavbě následující řádné správy není možné zajistit, aby nedošlo opět k obdobnému stavu a s tím spojenými problémy i dříve, nejen s ohledem na ohrožení dálnice, ale také s ohledem na komplikace způsobené uživatelům existující pozemní komunikace na mostě, kterou dlouhodobě nebylo možné užívat k účelům, ke kterým byla určena, tzn. nerušenému, neomezenému a bezpečnému obecnému užívání pro zemědělskou techniku a další uživatele mimo pěší a cyklisty, což do doby výstavby nového přemostění ještě po nějakou dobu nebude beztak možné. Ministerstvo dopravy se k uvedenému vyjádří v následujícím textu širěji.

Podnět ŘSD ČR k vydání rozhodnutí o odstranění zdroje ohrožení je legitimním zákonným postupem majetkového správce dálnic a silnic I. tř. podle § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, který zní následovně: *„Silniční správní úřad zjišťuje zdroje ohrožování dálnice, silnice a místní komunikace a zdroje rušení silničního provozu na nich. Zjistí-li zdroj ohrožení jiný, než je uveden v odstavci 1 (pozn. týká se sesuvů půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí), nařídí silniční správní úřad jeho provozovateli nebo vlastníku odstranění zdroje tohoto ohrožení. Nevyhoví-li provozovatel nebo vlastník zdroje ohrožení, silniční správní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.“*

ŘSD ČR ve svém podání uvádí, že stav mostu je natolik závadný, že hrozí jeho zřícení, či zřícení jeho části přímo do provozu dálnice D1. Tím je vážně ohrožena, a to život ohrožujícím způsobem, bezpečnost provozu na dálnici D1. Jako podklad svého podání ŘSD ČR přiložilo jednak dokumentaci nazvanou *Výpočet zatížitelnosti MOST EV.Č. DN1-161*, zhotovitele výpočtu Ing. Jaromíra Rušara ze společnosti Rušar mosty, s.r.o., vypracovanou 11/2022, který závěrem uvádí přehled hodnot zatížitelnosti pro zatížitelnost normální = 11 t, zatížitelnost výhradní = 18 t a navrhuje následující postup.

Vypočtená zatížitelnost je ovlivněna stavem mostu. Zatížitelnost není redukována globálním součinitelem a dle ČSN 73 6221, ale vzhledem ke stavu předpětí bylo toto sníženo o 20 % (ČSN 73 6222). Hodnoty zatížitelnosti jsou natolik malé, že most není schopen v budoucnu přenášet zatížení současného silničního a zemědělského provozu. Navrhujeme objekt zařadit

k demolici, ke které by mělo dojít max. do 3 let a do této doby provádět jen nejnnutnější udržovací zásahy typu:

- odstranění zvětralín, jež by mohly ohrozit provoz na D1,
- udržování zábradlí ve stavu, jenž by neohrožoval chodce ani provoz na D1,
- osazení mostu dopravními značkami pro omezení zatížitelnosti,
- přípravy PD demolice mostu, přičemž při úvahách o potřebnosti mostu je třeba zvážit okolnost, že do 2 km v obou směrech dálnice jsou plnohodnotné přechody přes (pod) D1.

ŘSD ČR dále doložilo závěrečnou zprávu s názvem „*Diagnostický průzkum mostu ev. č. DN-161.1*“, přičemž ke zjištěním, které ze zprávy mj. vyplývají, uvádí, že v důsledku závažných nedostatků betonářské výztuže mostu dochází k pokročilé korozi železných drátů mostu, a to zejména ve vzpěrách. Je tak zcela zjevné, že nejen že je v současné době zásadně narušena statika celého mostu, ale vzhledem k technickému stavu se bude statika do budoucna velmi rychle zhoršovat, a hrozí tedy bezprostřední [*potenciálně i náhlé / nepredikovatelné, pozn. ministerstva*] zřícení mostu. Závěrečná zpráva byla vypracována odpovědným řešitelem Ing. Petrem Tkadlečkem, odborným garantem Ing. Petrou Chlopčíkovou a za pomoci dalších osob a terénních pracovníků. Jako podklad pro vypracování zprávy bylo užito:

- místní šetření,
- mostní list mostu ev. č. DN1-161.1 a podjezdů D1-161.1 a 2,
- protokol z HPM DN1-161.1 a podjezdů D1-161.1 a 2,
- ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění,
- ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací,
- ČSN EN 12390-3 Zkoušení ztvrdlého betonu – Část 3: Pevnost v tlaku zkušebních těles,
- ČSN EN 13791: Posuzování pevnosti betonu v tlaku v konstrukcích a v prefabrikovaných betonových dílcích,
- ČSN EN 206+A1: Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba, shoda,
- ČSN 73 2401 Provádění a kontrola konstrukcí z předpjatého betonu,
- ČSN EN 14629 Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí – Zkušební metody – Stanovení obsahu chloridů v zatvrdlém cementu,
- TKP kapitola 18: Betonové konstrukce a mosty,
- TP 72 MD CR Diagnostický průzkum mostů PK,
- TP 86 MD ČR Mostní závěry,
- TP 120 MD ČR Údržba, opravy a rekonstrukce betonových mostů PK,
- TP 201 MD ČR Měření a dlouhodobé sledování trhlin v betonových konstrukcích,

a další související předpisy.

Terénní práce provedli pracovníci společnosti INSET s.r.o. Prohlídka mostu byla provedena dne 29. 9. 2022, a podrobná prohlídka mostu a diagnostické práce ve druhém poli nad dálnicí pak proběhly ve dnech 30. 9.–2. 10. 2022 v nočních hodinách za částečných uzavírek dálnice D1. Dopravní značení při částečných uzavírkách zajistila společnost ZNAKOM s.r.o., dokončení diagnostických prací v krajních polích pak bylo provedeno ve dnech 3.–6. 10. 2022. Laboratorní zkoušky byly provedeny v akreditované zkušební laboratoři Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Při popisování konstrukce bylo vycházeno z dostupných podkladů. Všechny odebrané vzorky byly řádně popsány a poloha jejich odběru je zakreslena v příloze zprávy.

Mimořádná prohlídka mostu byla provedena dne 29. 9. 2022, dále pak v průběhu prováděného diagnostického průzkumu na přelomu září a října 2022. Výstupy z prohlídky byly

nahrány do systému CEV (Centrální evidence vad, dostupné na cev.rsd.cz). Prohlídka mostu byla nahrána do objektu D1-161.1 (Podjezd, obec Kamenice), a obsahuje shrnutí stavu mostu takto:

- Most byl zbudován v roce 1979. Od doby výstavby neproběhla žádná rekonstrukce mostu.
- Na základě provedené prohlídky a následného průzkumu lze konstatovat, že izolace mostu je již zcela nefunkční. Dochází k masivnímu zatékání na nosnou konstrukci, nejhorší situace je u příčnicku nad vzpěrou Řehořov – zde je plošně odhalená betonářská výztuž, ta koroduje. Četné stopy po zatékání jsou především ve spárách mezi segmenty. K průsakům vody dochází rovněž skrz římsy, pod kterými izolace nebyla provedena.
- Dochází k masivnímu zatékání spárou mezi krajním segmentem a koncovým příčnickem u Nadějova. Odvodňovací otvory dutin v krajních polích byly nefunkční – v dutinách se vyskytovala voda (viz kapitola prohlídka dutin). Dutiny byly ucpané, chyběly trubičky s přesahem. Prosakující voda zamáčela podhled NK v okolí otvorů a poté zkapávala na vzpěry. Ve třetím poli byly otvory navíc v nejvyšším místě dutin (nad vzpěrou) – u koncového příčnicku u Řehořova se tak hromadila voda. V segmentech 4R a 4N se vyskytují šikmé trhliny š. 0,2 - 0,8 mm. Trhliny ve stěně nosníku na okraji segmentu (vždy u spáry mezi segmenty 3 a 4). Trhliny vznikly pravděpodobně již v době montáže mostní konstrukce jako reakce na vysoké lokální napjatosti při montáži a dopínání jednotlivých segmentů. Na zatížitelnost mostu nicméně tyto trhliny nemají žádný vliv.
- Pod koncovým příčnickem u Nadějova je rozsáhlá kaverna. Původní dobetonávka okolo koncového příčnicku je zcela rozpadlá.
- Na vzpěrách je plošně odhalená betonářská výztuž, ta je napadená korozí. Osa vzpěry Nadějov neodpovídá původně plánované geometrii. Problém pravděpodobně již z doby výstavby. Ve vzpěře Nadějov je nezapravená montážní kapsa – zasahuje i předpínací kabely ve vzpěře – ty jsou v důsledku toho napadeny korozí.
- Ve vozovce na mostě je podélná trhlina cca v ose mostu. Trhlina vznikla pravděpodobně jako důsledek smršťovacích procesů asfaltového betonu. Beton říms je místy odražený, lokálně odhalená a korodující je betonářská výztuž.

V závěrečné zprávě po provedené mimořádné prohlídce mostu je závěrem uvedeno, že při diagnostickém průzkumu mostu byly zjištěny závažné poruchy. Z důvodu již nefunkční izolace mostu docházelo k dlouhodobému zatékání na nosnou konstrukci. To mělo za následek vodu stojící v dutinách NK, degradaci betonu a plošnou, místy pokročilou korozi betonářské výztuže. Především však voda pronikla i do části kanálků k předpínací výztuži a došlo k její korozi (část kanálků nebyla dostatečně zainjektována). V rámci jedné sondy byly zjištěny zcela volné předpínací dráty. Kanálky přímo pod kotvami, kde je riziko koroze výztuže největší nebyly při provádění průzkumu přístupné. Vypočtená zatížitelnost mostu je velmi nízká (normální zatížitelnost pouze 11 t). Případná rekonstrukce mostu by byla velmi nákladná – bylo by nutno provést zesílení nosné konstrukce, aby byla zajištěna potřebná zatížitelnost. Dále pak kompletní vybourání svršku, obnova izolace, zbudování svršku nového, doplnění zkorodované betonářské výztuže a celková reprofilace (pozn. oprava trhlín – například vložení nových výztuží, navázáním oddělených částí a znovuoobnovení pevnosti betonu) mostní konstrukce. Taková rekonstrukce by přinesla pouze omezené prodloužení životnosti mostu a byla by tudíž nehospodárná. **S ohledem na špatný stavebně-technický stav mostu a vypočtené nízké hodnoty zatížitelnosti bylo doporučeno provést demolici mostu.** Skutečnosti uvedené v této zprávě popisují zjištění k 9/2022 a 10/2022.

Již v roce 2021 byla provedena mimořádná mostní prohlídka (13. 12. 2021), kterou provedl Ing. Vladimír Junek, č. oprávnění 181/2016, ze společnosti PONTEX, s.r.o., na základě objednávky města Jihlavy, ve které je uvedeno, že most má neznámého vlastníka a není na něm prováděna řádná údržba ani výkon majetkosprávní údržby a obsahuje zásadní závažná zjištění. V protokolu o provedené mimořádné prohlídce je mj. uvedeno, že do nosné konstrukce silně zatéká zejména v krajních částech konstrukce na styku posledního segmentu a koncového

příčnicku. Další stopy po průsacích/zatékání byly zjištěny i v dalších spárách mezi segmenty (menšího rozsahu než v koncových oblastech). Vzhledem k charakteru konstrukce – předpjatá segmentová konstrukce je vážná obava o stav předpínací výztuže. V případě většího poškození předpínací výztuže je ohrožena bezpečnost provozu na podcházejí komunikaci – dálnici D1.

Dále je ve zprávě uvedeno, že největší poškození bylo zjištěno v blízkosti vetknutí rámových stojek a v místě hran segmentů. Separovaná krycí vrstva výztuže může v budoucnosti hrozit pádem pod most.

V bodu 3.3.1. se uvádí ke stavu římsy, že na boku a spodním líci římsy, je místy separovaná krycí vrstva římsy a zjištěna hloubková degradace. Separovaná krycí vrstva hrozí pádem na podcházející komunikaci D1 (prozatím je největší riziko odpadu krycí vrstvy v částech, které nejsou přímo pod jízdnicí pruhy dálnice D1).

Dále je ve zprávě z mimořádné prohlídky uvedeno, že vzhledem k tomu, že most nemá vlastníka, není zajištěna vymahatelnost předepsané omezující zatížitelnosti (normální B13 = 5 t a výhradní E13 = 20 t). Z tohoto důvodu a z důvodu nejasného stavu předpínací výztuže mostu, je nutné most uzavřít pro veškerou silniční dopravu např. osazením betonových svodidel na předmostích zabraňujících vjezdu vozidel na konstrukci. Provoz pěších a cyklistů na mostě je povolen. Dále je nutno provést diagnostický průzkum konstrukce zaměřený zejména na zjištění:

- základních materiálových vlastností konstrukce,
- ověření stavu předpínací výztuže nosné konstrukce,
- ověření stavu uzavřených vnitřních komor uvnitř nosné konstrukce,
- ověření stavu betonových vzpěr i táhel.

Součástí diagnostického průzkumu musí být i statický výpočet zatížitelnosti, který stanoví únosnost konstrukce na základě zjištěného poškození konstrukce. Diagnostický průzkum určí možnosti další správy objektu – s ohledem na zjištěný stav konstrukce (a zejména stav předpínací výztuže), bude buď doporučeno odstranit stávající konstrukci nebo bude navržen vhodný způsob opravy mostu.

Jak je výše uvedeno, mimořádná prohlídka mostu byla provedena dne 13. 12. 2021 a dne 29. 9. 2022. Diagnostický průzkum následně 9/2022–11/2022, na jehož základě byl proveden podrobný statický přepočít, prokázal oslabení předpjaté výztuže nosné konstrukce o 20 % a tím snížení zatížitelnosti mostu, která znemožňuje přenášet motorová silniční vozidla. Diagnostika poukázala na předpoklad rychlé degradace materiálů mostního objektu s prognózou zhoršení stavebního stavu do pěti let na stav havarijní a doporučila demolici max. do 3 let. Rekonstrukce a zesílení mostní konstrukce sestávající mj. z odstranění mostního vybavení a příslušenství, obnažení nosné konstrukce, její zesílení, zainjektování, obnova izolace mostní konstrukce, sanace a reprofilace betonových povrchů, pasivace výztuže, zřízení nového vybavení a příslušenství atd., by byla, s ohledem na předpokládanou sníženou životnost konstrukce po rekonstrukci, nevhodná a případná rekonstrukce by přinesla pouze omezené prodloužení životnosti mostu a byla by tudíž nevhodná. S ohledem na špatný stavebně-technický stav mostu a vypočtené nízké hodnoty zatížitelnosti bylo doporučeno provést demolici mostu (Skutečnosti uvedené ve zprávě popisují zjištění k 9/2022 a 10/2022).

Uvedené zprávy prokazatelně poukazují na postupující a v současné době již natolik závažný stav, že nelze most opravit způsobem, aby byl zdroj ohrožení dálnice D1 odstraněn, obnovila se odpovídající možnost obecného užívání pozemní komunikace po mostě a současně se jednalo o rychlé (vzhledem k nebezpečí pro provoz na dálnici D1), efektivní a ekonomické řešení vzniklého stavu.

Podle § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, zjistí-li silniční správní úřad zdroj ohrožení dálnice, silnice a místní komunikace jiný než v odstavci 1 (sesuvy půdy, padání kamenů, lavin a stromů nebo jejich částí), nařídí jeho provozovateli nebo vlastníku odstranění zdroje tohoto ohrožení. Nevyhoví-li provozovatel nebo vlastník zdroje ohrožení, silniční správní úřad rozhodne

o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady. Skutečnost, že zdrojem ohrožení ve smyslu uvedeného ustanovení zákona o pozemních komunikacích, může být i most, potvrzuje i odborná literatura, např. KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 35 (Ochrana dálnice, silnice a místní komunikace). In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. Zákon o pozemních komunikacích. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 344: „Ohrožení nebo rušení provozu na pozemní komunikaci mohou být nejrůznějšího druhu. Může se jednat o havarijní nadjezdy nebo mosty, u nichž jejich vlastníci rezignovali na údržbu, nebo jejich vlastníci není znám.“

Podle § 40 odst. 2 písm. c) zákona o pozemních komunikacích vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech dálnic Ministerstvo dopravy.

### III. Vypořádání námitek

Dne 14. 7. 2023 se pod č. j. UMK/0598/2023 písemně vyjádřil městys Kamenice a uvedl mj., že v případě řádného doložení rizikovosti mostu pro dálnici D1 navrhuje, aby zdroj ohrožení dálnice D1 byl samozřejmě z důvodu bezpečnosti odstraněn, ale současně navrhuje, aby byl nahrazen novou mostní konstrukcí. K uvedenému Ministerstvo dopravy uvádí, že o havarijní stav mostu se v současné době nepochybně a prokazatelně jedná a jedná se navíc o stav trvající již delší dobu. Námitka městysu Kamenice a žádost o řádné doložení rizikovosti mostu je nedůvodná a účelová, a to z toho důvodu, že např. v rozsudku OS je uvedeno v části odůvodnění na str. 1 a 2, že: „Žalobce se dne 01.07.2009 k podepsanému soudu podanou žalobou domáhal rozhodnutí, jímž by bylo určeno, že není vlastníkem ve výroku tohoto rozsudku specifikovaného mostního objektu —nadjezdu nad dálnicí D1 (dále též jen most nebo mostní objekt). Uvedl, že na takovém určení má právní zájem, neboť již delší dobu mezi účastníky trvá spor o tom, že vlastníkem uvedeného mostu je právě žalobce a jako takový by měl zajistit jeho údržbu resp. rekonstrukci, neboť stavebně je mostní objekt v havarijním stavu a představuje vážná nebezpečí též pro provoz na dálnici D1.(...)“. Městys Kamenice tedy evidentně účelově požaduje řádné doložení něčeho, co sám ví a již tvrdil v roce 2009. Pouhý významný posun v čase od roku 2009 nepochybně znamená závažné zhoršení technického stavu, který byl v téměř havarijním stavu i dle tvrzení městysu Kamenice již před 14 lety. Z podkladů ve spisu nepochybně vyplývá a je dostatečně prokázán téměř havarijní stav, který představuje bezprostřední ohrožení dálnice D1 a provozu na ní. Stav mostu dospěl do takové fáze, že je oprava nereálná a neekonomická a nelze dále vyčkávat. Další prodlevy nelze akceptovat a musí dojít v krátkém čase k odstranění zdroje ohrožení dálnice, které most již delší dobu představuje. V podání dále městys Kamenice uvádí důvody pro vybudování nového mostu, jeho užívání, potřebnost pro místní občany a dále navrhuje, aby náklady na odstranění a vybudování nového mostu a náklady na jeho následnou péči nesl stát, resp. instituce, prostřednictvím kterých stát zajišťuje dopravní infrastrukturu dálnic a silnic. Přílohou podání byly petiční archy s podpisy občanů za zachování nadjezdu přes dálnici D1 ev. č. DN1-161.1 v k. ú. Řehořov.

K uvedenému návrhu Ministerstvo dopravy uvádí, že prostřednictvím tohoto rozhodnutí nelze naříditi ani jinak garantovat stavbu, nebo financování nového přemostění a následnou údržbu, jako náhradu, jak požaduje městys Kamenice. Jak ale uvádí Ministerstvo dopravy v předchozím textu, je na místě možnost realizace náhradního přemostění prověřit, když tomuto názoru svědčí také zmíněné petice občanů, které by bylo vhodné směřovat např. na volené zástupce občanů, aby mohlo dojít k dohodě mezi státními organizacemi (investor, zhotovitel stavby atd.) a mezi následným vlastníkem pozemní komunikace.

Nad rámec uvedeného Ministerstvo dopravy uvádí, že lze financování projektů i následnou údržbu realizovat za pomoci Státního fondu dopravní infrastruktury (dostupné na: <https://www.sfdi.cz/>), když podle zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, v platném znění (dále jen „SFDI“), finanční prostředky, s nimiž SFDI hospodaří, lze použít na financování nebo předfinancování, např. dle ustanovení § 2 odst. 1 písm. m) uvedeného zákona:

- výstavby, modernizace, nebo oprav místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo



*veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo oprav staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku.*

Příloha č. 1 k Rozhodnutí ředitele SFDI č. 38/2018 obsahuje přesná pravidla pro financování z rozpočtu SFDI, kde např. v čl. 3 jsou uvedeny konkrétní účely použití finančních prostředků SFDI a v bodě 3.2. je uvedeno mj.:

- a) *investiční výdaje (finanční prostředky účelově určené k úhradě investičních potřeb konkrétní akce opatřené v rozpočtu SFDI kódem 60) formou financování: V souladu s účelem SFDI lze z rozpočtu SFDI hradit investiční a neinvestiční výdaje, které vyplývají ze Zákona (o SFDI), a jedná se např. o:*

*výstavby nebo modernizace místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, formou poskytnutí příspěvku;*

- b) *neinvestiční výdaje (finanční prostředky účelově určené k úhradě neinvestičních potřeb opatřených v rozpočtu SFDI kódem 50) formou financování:*

*oprav místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo oprav staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku, formou poskytnutí příspěvku;*

3.3.2. *Rozsah financování prováděného z rozpočtu SFDI formou poskytování příspěvků u financování, uvádí mj.:*

- *výstavby, modernizace, nebo oprav místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty;*

Stát se tedy k obdobným situacím nestaví lhostejně, když vlastníkům objektů křižujících vybranou státní dopravní infrastrukturu nabízí možnost získat finanční prostředky na výstavbu i následné opravy veřejně přístupné účelové komunikace. Otázky náhradního přemostění však není možné řešit v rámci řízení o odstranění zdroje ohrožení dálnice.

Městys Kamenice dále ve svém vyjádření uvádí zásadu materiální pravdy, tj. povinnost správního orgánu zjistit v průběhu dokazování stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, rozhodnutí správních orgánů musejí vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Městys Kamenice neuvádí konkrétně, v čem spatřuje porušení této zásady ze strany Ministerstva dopravy. Možnou souvislost Ministerstvo dopravy spatřuje ve vyjádření nesouhlasu s uvažovanými alternativami nadjezdu, které ale Ministerstvo dopravy neřeší v rámci rozhodnutí ve věci, a to vzhledem k tomu, že deklarace existence pozemní komunikace a vypořádání nutných znaků, není předmětem tohoto řízení. Jak je uvedeno výše, alternativy pravděpodobně existují, vzhledem k dlouhodobému znemožnění obecného užívání pro zemědělské stroje v kontextu téměř havarijního stavu mostu. Ale skutečnost, zda se jedná o odpovídající alternativy (s ohledem na zmíněnou aktuální judikaturu) není zkoumána, naopak Ministerstvo dopravy již v předchozím textu uvedlo, že nelze vyloučit potřebnost nového přemostění pro obnovení přístupu k zemědělským a lesním pozemkům, i s ohledem na historický exkurz vzniku dotčeného přemostění. Není ale na místě uvažovat o odkladu řešení bezprostředního ohrožení, ke kterému by mohlo dojít, vzhledem k aktuálnímu stavu a riziku možných dopadů při pádu částí mostu, nebo zřícení celého mostu na dálnici D1. Předmětem řízení je řízení o odstranění zdroje ohrožení dálnice D1, které je

způsobeno téměř havarijním stavem mostu. Ministerstvo dopravy v této souvislosti zjistilo skutečný stav věci, přičemž na základě všech podkladů obsažených ve spisu a provedení správní úvahy rozhodlo, pročež výrok rozhodnutí má oporu v provedeném dokazování i ve spisu.

Dále městys Kamenice uvádí, že: „...*uvedené nemůže obstát ani dle § 37a zákona o pozemních komunikacích...*“, k čemuž Ministerstvo dopravy sděluje, že se jedná o ustanovení zákona, které řeší zcela jinou situaci, a to křížení pozemní komunikace s dráhou a týká se rušení železničních přejezdů na pozemní komunikaci, nikoliv křížení pozemních komunikací vzájemně.

Dále ve svém vyjádření městys Kamenice uvádí tvrzení a vyjádření ŘSD ČR a dále znovu opakuje již řečené, tzn. potřebnost mostu pro občany a žádost o nařízení vybudování mostu nového, na stejném místě. Městys Kamenice dokládá jako přílohu 2 články v přímé souvislosti s řešeným mostem. K uvedenému Ministerstvo dopravy sděluje, že se nebude vyjadřovat k tvrzením ŘSD ČR, a své úvahy k opakující se námitce vyjádřilo již v předchozím textu.

#### IV. Posouzení podkladů:

1. podnět ŘSD ČR se závěrem:
  - stav mostu je natolik závadný, že hrozí jeho zřícení, či zřícení jeho části přímo do provozu dálnice D1. Tím je vážně ohrožena, a to život ohrožujícím způsobem, bezpečnost provozu na dálnici D1
2. Mimořádná mostní prohlídka z 12/2021 se závěrem:
  - Stavební stav spodní stavby: V – špatný, stavební stav nosné konstrukce: VI – velmi špatný, stav použitelnosti: V – nepoužitelné
  - Zatížitelnost  $V_n=5$  t,  $V_r=20$  t
  - Závěr: Neprodlené provedení diagnostického průzkumu, který určí možnosti další správy mostu. Nutnost neprodlené uzavření mostu pro veškerou silniční dopravu.
3. Diagnostický průzkum z 09–11/2022 včetně přepočtu zatížitelnosti a prohlídky se závěrem:
  - Stavební stav spodní stavby: -, stavební stav nosné konstrukce: VI – velmi špatný, stav použitelnosti: I – použitelné (na mostě jsou osazeny betonové zábrany proti vjezdu vozidel)
  - Zatížitelnost  $V_n=11$  t,  $V_r=18$  t (zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)
  - Závěr: Izolace a odvodnění mostu nefunkční, dlouhodobé zatékání do konstrukce včetně předpínacích kanálků. Oslabení předpjaté nosné výztuže o 20 %, šikmé trhliny v segmentu 4R a 4N do 0,8 mm. Odhalená betonářská výztuž s korozi o oslabení o 5 %. Hloubka karbonatce na hranici ovlivnění betonářské výztuže, místy zvýšený obsah chloridových iontů. Nejen na vzpěrách plošně degradovaný beton s povrchovou korozi betonářské i předpínací výztuže, předpínací výztuž bez chrániček.
  - Doporučení diagnostiky a statického přepočtu:
    - přepočtem byla stanovena normální zatížitelnost menší než 26 t nutno osadit svislé dopravní značení B13, E5 a E13 omezující zatížitelnost mostu,
    - zjištěny závažné poruchy včetně oslabení předpínací výztuže o 20 % (nezainjektované kanálky, koroze patentových drátů, chybějící chráničky atd.), z čehož vyplývá odhad zhoršení stavebního stavu do 5 let o jeden stupeň na stupeň VII – havarijní,
    - hodnoty zatížitelnosti neumožňují přenášet silniční zatížení, připravit projektovou dokumentaci k demolicí, provést demolicí do max. 3 let.

Je ve veřejném zájmu, aby provoz na všech pozemních komunikacích byl bezpečný. Jelikož v posuzované věci jsou hodnoty chráněné veřejným zájmem již ohroženy, je zcela odůvodněná naléhavost požadavku na odstranění výše popsaného nežádoucího stavu. Ministerstvo dopravy nebude vyčkávat dalšího zhoršení téměř havarijního stavu, není možné připustit bezprostřední

ohrožení, např. pádem částí mostu nebo dokonce zřícením mostu do prostoru dálnice D1. Taková situace je naprosto nepředstavitelná, a je třeba ji ihned řešit a nečekat na stav fakticky havarijní (stupněn 7 ze 7). V takovém případě by nešlo vyloučit ani potřebu úplného uzavření dálnice D1 v obou směrech, a to Ministerstvo dopravy nepřipustí. Taková situace je nemyslitelná, nesmí dojít ke zranění účastníků silničního provozu na dálnici D1, ani k významným materiálním škodám a k ohrožení neomezeného a bezpečného obecného užívání dálnice D1, který by způsobil pád části mostu, nebo jeho zřícení.

#### IV. Odůvodnění k výroku II.

Ministerstvo dopravy se rozhodlo pro postup podle § 85 správního řádu a výrokem II. vyloučilo odkladný účinek odvolání proti výroku I. Důvodem pro tento postup je naléhavost veřejného zájmu, který v tomto případě spočívá v ochraně zdraví a života osob (účastníků provozu na dálnici D1, ale také na veřejně přístupné účelové komunikaci vedené na mostě), v ochraně před vznikem významné materiální škody v případě zřícení mostu na dálnici D1 a v neposlední řadě v ochraně neomezeného a bezpečného obecného užívání dálnice D1, jakožto jedné z nejvýznamnějších dálnic I. třídy v České republice, která je součástí IV. panevropského koridoru. V této souvislosti lze odkázat na § 2 odst. 4 správního řádu, kdy správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku 5 As 47/2011 ze dne 12. 8. 2011, stran aplikace ustanovení § 85 odst. 2 písm. a) správního řádu s odkazem na výše uvedené konstatuje, že je zde dána kombinace neurčitého právního pojmu a správního uvážení, kdy neurčitým právním pojmem je ‚naléhavý veřejný zájem‘ a vlastní rozhodnutí správního orgánu vyjádřené slovy ‚může vyloučit odkladný účinek odvolání‘ představuje správní uvážení. Správnímu orgánu přitom z uvedeného ustanovení plyne povinnost vést řádné správní řízení splňující zákonem stanovené podmínky. V tomto správním řízení přitom musejí být dodržována účastníková procesní práva, správní orgán musí při svém rozhodování postupovat v rámci zákona, jak plyne z obecného ústavního příkazu zakotveného v článku 2 odst. 3 Ústavy, musí se přitom vyvarovat diskriminace a libovůle“. Proto Ministerstvo dopravy při správní úvaze a hodnocení podkladů svědčících o téměř havarijním stavu mostu, jakožto zjištěného zdroje ohrožení dálnice D1, použije tento ojedinělý institut správního řádu, a to vzhledem k bezprostřednímu ohrožení zdraví, životů a rizika vzniku významných materiálních škod, jak je uvedeno výše, aby nebylo nadále oddalováno nutné opatření pro odvrácení potenciálního nebezpečí, které hrozí. Stav mostu se dlouhodobě zhoršuje a řešením v tuto chvíli není ani případná oprava, či rekonstrukce, tak jak je uvedeno v textu výše. V této souvislosti hodnotilo Ministerstvo dopravy také podání a návrh městyse Kamenice, a zájem a potřebu občanů na zachování mostu, jako možnosti přejetí (či přechod) přes dálnici D1 a musí konstatovat, že ve světle ohrožení dálnice, opakovaně uvedeného výše, nelze dát na roveň jinou možnost, která by zachovala za současného stavu dotčenou veřejně přístupnou účelovou komunikaci. Stav mostu dospěl prokazatelně do stavu, kdy jej nelze opravit a současně jej nelze ani bezpečně dále užívat, byť pro omezený okruh uživatelů, tj. omezeným způsobem. Řešením může být, jak Ministerstvo dopravy uvedlo, nahrazení novým přemostěním, které musí být s ohledem na vzniklou situaci a potřebu dotčených obcí, zemědělských pozemků, řádně odůvodněno a vyřešeno zcela nově a to i s ohledem na záměr trasování vysokorychlostní trati Praha – Brno přímo prostorem křížení mostu s dálnicí D1, jak je ministerstvu známo z jeho úřední činnosti. K hledání náhradního řešení ale není příslušný správní orgán, který vede toto řízení a nelze proto rozhodnout současně o nařízení výstavby mostu nového, jak požaduje městys Kamenice. Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán ale konstatuje, že odstraněním mostu není vyloučena možnost vybudovat odpovídající náhradu plnící optimálně potřebné dopravní funkce v území.

Zjištěná a popsána rizika, která hrozí při pádu částí mostu, nebo při jeho samotném zřícení, jsou rizikem natolik značným a závažným, a zájem na jejich odvrácení je natolik významným a nadto v souladu se zákonem, že důvod pro vyloučení odkladného účinku odvolání je naprosto relevantní.

Ministerstvo dopravy nemá s ohledem na § 35 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích žádnou jinou zákonnou možnost řešení vzniklé situace, neboť musí postupovat v souladu se zákonem, a proto nařizuje odstranění zdroje ohrožení dálnice, které most způsobuje.

Vzhledem k uvedenému proto Ministerstvo dopravy rozhodlo tak, jak je uvedeno ve výroku I. a II. tohoto rozhodnutí a nařizuje povinnému, aby ve stanovené lhůtě zdroj ohrožení dálnice D1 odstranil. Nebude-li nařízení k odstranění zdroje ohrožení dálnice D1 ve stanovené lhůtě splněno, bude Ministerstvo dopravy dále postupovat podle § 35 odst. 2 věty třetí zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 119 správního řádu.

### **Poučení**

Proti výroku II. se nelze odvolat ani podat rozklad podle § 85 odst. 4 správního řádu. Rozhodnutí ukládající povinnost k plnění je předběžně vykonatelné, pokud odvolání (rozklad) nemá odkladný účinek, a byla-li stanovena lhůta ke splnění povinnosti, jejím uplynutím (§ 74 odst. 2 správního řádu). Vyloučení odkladného účinku odvolání nevylučuje proti výroku I. řádný opravný prostředek podaný do 15 dnů od doručení tohoto rozhodnutí.

V Praze dne 8. září 2023

- otisk úředního razítka -

**Ing. Martin Janeček**

ředitel

Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce Ministerstva dopravy, Magistrátu města Jihlavy a Úřadu městysu Kamenice, a po této lhůtě vráceno zpět Odboru liniových staveb a silničního správního úřadu Ministerstva dopravy. Poslední den této lhůty je dnem doručení.

Vyvěšeno dne: ..... Sejmuto dne: .....

Magistrát města Jihlavy a Úřad městysu Kamenice jsou ve smyslu § 25 odst. 3 správního řádu žádáni o vyvěšení usnesení č. j. MD-10445/2023-930/3 na úředních deskách a elektronických deskách úřadů po dobu 15 dnů. Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Ministerstva dopravy.

**Rozdělovník****DS**

- neznámý vlastník mostního objektu, zastoupený opatrovníkem: JUDr. Filip Chytrý, advokát, ev.č. 09442, se sídlem Malátova 633/12, 150 00 Praha 5, IČ 66252440, ID DS: fx2hew7
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, ID DS: zjq4rhz
- městys Kamenice, Kamenice 481, 588 23 Kamenice u Jihlavy, ID DS: jhpbdr3

**úřední deska:**

- Ministerstvo dopravy
- Úřadu městysu Kamenice
- Magistrátu města Jihlavy