

Va

52

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

11.4.2016

39547/2016/KHK



R:

1/0/0/0

Nelistinná pr..

BG

Ing. Jaroslav Vaňásek

odbor dopravy a silničního hospodářství | oddělení silničního hospodářství

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Pivovarské náměstí 1245 | 500 03 | Hradec Králové

tel.: 495 817 356, mobil 602 663 814

Vážený pane Vaňásek

Nesouhlasím s vydáním stavebního povolení na opravu silnice 1/11 v Častolovicích, neboť se domnívám, že jste povinni se prokázat před vydáním stavebního povolení souhlasem vlastníka. Jsem vlastníkem pozemku 1285/44.

S úctou

Josef Klement

nar. 26.11.1943, bytem Masarykova 179, 517 50 Častolovice

tel. 605590179, 494321898 mail: 103446@seznam.cz

V Častolovicích dne 11.4.2016

51
Va

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
11.4.2016 39263/2016/KHK

R: 943856727 10/3/0/0
Nelistinná př.: BG

Ministerstvo dopravy ČR
prostřednictvím:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
speciální stavební úřad - odbor dopravy a silničního hospodářství
oddělení silničního hospodářství
Pivovarské náměstí 1245
Hradec Králové
500 03

Častolovice, dne: 08.04.2016

Stavebník: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové
Pouchovská 401, 503 41 Hradec Králové

Účastník řízení: Jiří Václavík, nar.: 14.03.1950
Masarykova 40, 517 50 Častolovice

Věc: Odvolání účastníka řízení proti stavebnímu povolení „I/11 Častolovice, oprava silnice“ ze dne 15.03.2016 (stavební povolení) - námitky účastníka řízení ve věci stavebního povolení na stavbu: „I/11 Častolovice, oprava silnice“ realizovanou i na pozemku p.č. 1285/2 v k.ú. Častolovice.

Účastníku řízení bylo veřejnou vyhláškou oznámeno vydání stavebního povolení nadepsaným stavebním úřadem a to na stavbu „I/11 Častolovice, oprava silnice“ realizovanou mimo jiné i na pozemku p.č. 1285/2 v k.ú. Častolovice.

Účastník řízení je majitelem pozemků bezprostředně sousedících se stavbou, a to pozemků p.č. st. 75 a p.č. st. 76/4 v k.ú. Častolovice, zamýšlená stavba se svým rozsahem a provedením dotýká práv a oprávněných zájmů účastníka, protože bezprostředně přiléhá k jeho nemovitostem, jejím zamýšleným provedením dochází k zásadní změně, která ovlivňuje způsob užívání nemovitostí vedlejšího účastníka, ten s jejím provedením v rozsahu a způsobem zvažovaným stavebníkem nesouhlasí. Své námitky již účastník uplatnil v rámci stavebního řízení, kde k nim nebylo přihlédnuto a proto proti vydanému stavebnímu povolení, se kterým nesouhlasí, podává toto odvolání. Navrženými stavebními úpravami dochází k zásahu do vlastnického práva účastníka, neboť pokud bude stavba realizována podle stávajícího předloženého návrhu, bude běžným užíváním chystané stavby omezen více, než tomu bylo dosud, tj. před stavebními úpravami, tedy než tomu je dnes. Tento zásah je nepřiměřený běžným poměrům a znevýhodňuje účastníka nejen ve vztahu ke stavebníkovi, ale i ve vztahu k jiným dotčeným vlastníkům pozemků podél silnice, a to těm, kteří mají své pozemky na protilehlé straně. Svým obsahem se jedná zejména o tzv. občanskoprávní

námítku, o které je povinen si stavební úřad učinit úsudek sám, a podle tohoto svého úsudku pak ve věci rozhodnout (§ 114 stavebního zákona).

Podle § 1013 a násl. NOZ vlastník věci se musí zdržet všeho, čím by nad míru přiměřenou poměrům obtěžoval jiného nebo čím by vážně ohrožoval výkon jeho práv. To se podle účastníka týká i povinnosti stavebníka šetřit jeho práva a zájmy při zvažovaných stavebních úpravách sousední nemovitosti, pokud by v důsledku realizovaných stavebních úprav mělo dojít k narušení zavedeného standartu dosavadního užívání existující stavby silnice v daném místě, na který účastník spoléhá a se kterým z minulosti počítá. Podle platné právní úpravy se pak stavebník výslovně musí zdržet všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku. Přímo se zakazuje přivádět imise na pozemek jiného vlastníka bez ohledu na míru takových vlivů a na stupeň obtěžování souseda (§ 1013 NOZ). Zvažovaná stavba ve všech ohledech stávající stav v daném místě zhoršuje, a to ke škodě účastníka.

Je však korektní úvodem také uvést, že předmětná stavba má i své kladné stránky, kdy účastník řízení souhlasí s navrhovaným dopravu zklidňujícím zúžením obou jízdních pruhů ze 4 m na 3,5 m i s navrhovanou záměnou stávajícího živičného povrchu za nový povrch z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku.

Podstatou špatné části navrženého řešení však je vybudování nevhodného naddimenzovaného tzv. normového odstavného podélného pásu v úseku km 1,200 – 1,550 (pravý pás délka 350 m!) pro dvě až tři (!) vozidla zde občas stojící, který ve svém důsledku způsobuje posunutí osy silnice I/11 a tedy i silné dopravní zátěže na ní v průměru o jeden metr k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích (a tedy i k nemovitostem účastníka řízení) a to vše dle tvrzení stavebníka „s cílem zvýšení bezpečnosti silničního vozu“!

Podle příslušné projektové dokumentace by tedy mělo v důsledku stavebních úprav dojít mimo jiné k následujícím negativním změnám stávající stavby a s tím souvisejícím negativním důsledkům:

Posunutí osy komunikace I/11 a tedy i silné osobní a nákladní dopravy na ní v průměru o jeden metr k nemovitostem účastníka řízení, což by mělo následující negativní důsledky:

1) OBLAST BEZPEČNOSTI

Posunutí silné dopravní zátěže (více než 10 tisíc automobilů za 24 hodin a to včetně těžké tranzitní nákladní kamionové dopravy do ŠKODY AUTO a.s. a také směrem na Moravu) **z nejfrekventovanější silnice v Častolovicích** v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr **k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích**, kde se velmi často pohybují i matky s malými dětmi stejně tak jako i účastník řízení a jeho rodina (přístup účastníka řízení k jeho nemovitostem), čímž dojde oproti stávajícímu stavu ke snížení bezpečnosti všech zde se pohybujících osob, stejně jako i ke snížení bezpečnosti osob užívajících přilehlé nemovitosti účastníka řízení.

Ve věci tvrzeného zvýšení bezpečnosti silničního provozu je pak tedy zcela zjevné, že navrhované řešení normového podélného odstavného pásu s důsledkem do vyosení komunikace ze středu ulice Masarykovy k přilehlému chodníku záměru stavebníka na zvýšení bezpečnosti neodpovídá, ba právě naopak - dojde ke snížení bezpečnosti všech osob na frekventovaném chodníku, když ve věci bezpečnosti silničního provozu konkrétně dále uvádím:

1) Opakuji jako naprosto nepřijatelné „**posunutí silné dopravní zátěže z nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích**“ a doplňuji, že při obecně stísněném uspořádání dopravního a přidruženého prostoru v dotčeném úseku této silnice, je posunutí osy (středové čáry) silnice v průměru o jeden celý metr (což znamená i posunutí všech aut, včetně těžké nákladní dopravy zde ve vysokém počtu jezdících, v průměru také o jeden celý metr) k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích posunutím výrazným, tedy podstatnou negativní změnou oproti současnému stavu.

2) Upozorňuji na to, že některá vozidla, která pojedou od Kostelce nad Orlicí (levý pás) směrem na Čestice a budou chtít zastavit podél silnice I/11 kdekoli v daném úseku silnice s navrženým podélným „pravým“ normovým odstavným pásem, který ve svém důsledku vyosením komunikace technicky (rozměrově) nově vylučuje možnost zákonného stání podél „levého“ pásu silnice (tedy i před nemovitostmi účastníka řízení), se zřejmě budou v rozporu s pravidly silničního provozu otáčet do protisměru ve snaze zastavit/stát na novém podélném odstavném pásu (pravý pás), vyřídí si vše potřebné a následně po dalším otočení se do protisměru budou pokračovat v přímé jízdě v „levém“ pásu, což naopak sníží bezpečnost silničního provozu v daném úseku.

Jen pro doplnění uvádíme, že počet vozidel v současnosti občas stojících podél levého pásu silnice (směr od Kostelce nad Orlicí na Čestice) je i s ohledem na provozovny zde umístěné násobně vyšší než počet vozidel v současnosti občas stojících (občas cca dvě až tři auta) v opačném směru (podél pravého pásu silnice směrem na Kostelec nad Orlicí).

3) Upozorňuji i na to, že vozidla vyjíždějící z ulice Na Drahách (kde jsou řadové garáže, místní hasičská zbrojnice atd.) a odbočující do „levého“ pásu (tedy směrem na Čestice), zřejmě nebudou mít, v případě stání vozidel již na počátku podélného odstavného pásu (pravý pás km cca 1.200), k dispozici dostatečné rozhledové poměry k bezpečnému odbočení tímto směrem.

Podstatnou příčinou výše uvedených negativních zásahů do práv a oprávněných zájmů účastníka řízení (tedy příčinou vyosení komunikace ze středu ulice) je téměř naprosto nedůvodná snaha stavebníka o vybudování zcela neefektivního tzv. normového odstavného podélného pásu v úseku km 1,200 – 1,550 (pravý pás délka 350 m!) pro dvě až tři vozidla zde občas stojící.

Příčinou a hlavním důvodem tohoto navrhovaného řešení (tedy „návrhu normového uspořádání odstavného podélného pásu z kamenné dlažby“) pak má být dle tvrzení stavebníka v dopise ze dne 13.4.2015 adresovaném stavebníkem účastníku řízení „především požadavek na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, tedy převedení parkování vozidel pouze na jeden okraj komunikace“.

V této souvislosti je třeba uvést, že možnost stání podél silnice I/11 v předmětném úseku jistě není ideální, nicméně na celém tomto úseku je možné stát v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění, tedy nejen v souladu s obecnými požadavky tohoto zákona na bezpečnost a plynulost silničního provozu (uvedenými například v § 25 odst. 1b), § 26 odst. 1) a § 27 odst. 1s) ale zejména i v souladu s konkrétním ustanovením § 25 odst. 3) tohoto zákona, kdy při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy, při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Z pohledu zákona tedy není ke stavbě tohoto podélného odstavného pruhu důvod.

Jakékoli jiné případné tvrzení projektanta zastupujícího stavebníka v této věci je nepravdivé a tedy pouze účelové.

Dále k tomuto uvádíme mj. i tu skutečnost, že tento úsek není úsekem se zvýšeným počtem vážných dopravních nehod způsobených zde stojícími vozidly.

Dle § 132 odst. 1) (stavební zákon) stavební úřady vykonávají soustavný dozor nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů právnických a fyzických osob a nad plněním jejich povinností vyplývajících z tohoto zákona a právních předpisů vydaných k jeho provedení. Dle § 132 odst. 3 písm. c) se veřejným zájmem rozumí požadavek, aby stavba neohrožovala život a zdraví osob nebo zvířat, bezpečnost, životní prostředí, zájmy státní památkové péče, archeologické nálezy a sousední stavby, popřípadě nezpůsobovala jiné škody či ztráty. Dle § 152 odst. 1) je stavebník povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby; tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Dle § 111 odst. 1) písm. b) stavební úřad ověří zda projektová dokumentace je úplná, přehledná a zda jsou v odpovídající míře řešeny obecné požadavky na výstavbu.

Dle § 115 odst. 1) - ve stavebním povolení stavební úřad stanoví podmínky pro provedení stavby, a pokud je to třeba, i pro její užívání.

Na okraj uvádíme, že je vhodné přihlédnout i ke smyslu a podstatě § 137 odst. 1) písm. d) chránícího oprávněné zájmy účastníka řízení, kdy stavební úřad může nařídit vlastníku stavby,

stavebního pozemku nebo zastavěného stavebního pozemku nezbytné úpravy v zájmu bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Předpis č. 500/2004 Sb., Zákon správní řád v § 2 odst. 3) uvádí, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu. Dále pak dle § 2 odst. 4) správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stavebník zastoupený projektantem ve svém vyjádření ze dne 14.01.2016 k námitce účastníka řízení uvádí, že touto stavební úpravou „nedojde ke snížení bezpečnosti osob“.

Sám stavební úřad ve stavebním povolení připouští, že „posun vozovky k uváděnému nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích by se mohl jevit jako snížení bezpečnosti chodců“.

Dále pak již jen obecně odkazuje na obdobná řešení na průtazích silnic první třídy.

Zde je třeba uvést, že zřejmě obdobná řešení (tam, kde není možné řešení jiné – vhodnější) existují, nicméně patrně obtížně bychom hledali taková místa, kde došlo ke snížení bezpečnosti chodců (posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích) z důvodu vybudování podélného odstavňového pásu v délce 350 m pro dvě až tři vozidla občas na protilehlé straně silnice stojící. Ani toto obecné konstatování stavebního úřadu tedy samozřejmě neobstojí.

Podstatné však je, že v tomto konkrétním případě s ohledem na jeho konkrétní okolnosti je toto řešení samozřejmě naprosto nevhodné. Dále je třeba konkrétně uvést, že již dnešní situace na přetížené silnici I/11 z pohledu důsledků na život a zdraví zde žijících obyvatel, a to dosud nezhoršená posunutím nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích, je naprosto nepřijatelná, což již mnoho let vede k přípravě obchvatu 5 km vzdáleného Městyse Doudleby na Orlicí i dalších měst a vedlo k již i realizovanému obchvatu 7 km vzdáleného Města Vamberk.

ZÁVĚR k bodu 1) OBLAST BEZPEČNOSTI:

Rozhodnutí stavebního úřadu je v této části nesprávné (věcně chybné) a v rozporu s právními předpisy, neboť dané řešení je v okolnostech daného případu nebezpečné, zasahuje do práv účastníka řízení na bezpečnost více než jen v nezbytném rozsahu a dále pak je s ohledem pouze na obecné nikoli podrobné konkrétní odůvodnění nepřezkoumatelné. Stavební úřad se argumentací proti námitkám účastníka vyhnul obecnými formulacemi, na konkrétní námitky však v odůvodnění svého rozhodnutí konkrétním způsobem nereaguje a pomíjí je.

2) KVALITA ŽIVOTA A ZDRAVÍ LIDÍ

Posunutí silné dopravní zátěže (více než 10 tisíc automobilů za 24 hodin a to včetně těžké tranzitní nákladní kamionové dopravy do ŠKODY AUTO a.s. a také směrem na Moravu) **z nejméně frekventované silnice v Častolovicích** v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr **k nejméně frekventovanému chodníku v Častolovicích a tedy i k rodinnému domu účastníka řízení** a dalších osob by znamenalo i posunutí dalších provozních důsledků silné dopravní zátěže z této pátevní silniční komunikace v průměru o jeden metr k nemovitostem ve vlastnictví účastníka řízení, tedy i:

- 1) zvýšení negativních důsledků výfukových plynů na zdraví účastníka řízení a jeho rodiny a to včetně částic polévatého prachu, rakovinotvorného benzo(a)pyrenu, zápachu atd.
- 2) zvýšení hlukové zátěže pro účastníka řízení a jeho rodinu při posunu osy komunikace (nově správně opatřené povrchem z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku) k nemovitostem účastníka řízení oproti ponechání osy komunikace (opět nově správně opatřené povrchem z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku) ve středu ulice Masarykovy. Zde stavebník sám sobě odporuje, kdy na jedné straně správně navrhuje opatřit povrch v intravilánu asfaltovým betonem modifikovaným pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku a na druhé straně přínos tohoto řešení degraduje posunutím silné dopravní zátěže na novou komunikaci blíže k přilehlé chráněné zástavbě rodinných domů.
- 3) zvýšení důsledků vibrací a otřesů na nemovitosti ve vlastnictví účastníka řízení při posunu osy komunikace (nově správně opatřené povrchem z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku) k nemovitostem účastníka řízení oproti ponechání osy komunikace (opět nově správně opatřené povrchem z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku) ve středu ulice Masarykovy. Zde účastník řízení poukazuje na již dnes neutěšený stav svých nemovitostí, které jsou vlivem vibrací a otřesů ze silné nákladní automobilové dopravy značně popraskány a kdy jejich vystavení dalším (zbytečně silnějším než nezbytně - při ponechání osy silnice ve středu ulice - nutným) vibracím a otřesům je možné očekávat jejich další podstatné statické poškození, tj. způsobení značné škody účastníku řízení (i dalším majitelům sousedních nemovitostí) a případně i snížení možnosti bezpečného užívání předmětné nemovitosti účastníkem řízení a jeho blízkými.
- 4) v zimním období při běžné údržbě posunuté silnice bude docházet k odstříkávání směsi sněhu a posypové soli ještě více a dále než dosud směrem na osoby na chodníku a na nemovitosti ve vlastnictví účastníka řízení.

Účastník řízení jen pro popis konkrétního stavu ještě doplňuje, že je současně vystaven také nepříznivým účinkům (menší intenzity) z provozu na silnici v ulici Husova.

Dle § 132 odst. 1) (stavební zákon) stavební úřady vykonávají soustavný dozor nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů právnických a

fyzických osob a nad plněním jejich povinností vyplývajících z tohoto zákona a právních předpisů vydaných k jeho provedení. Dle § 132 odst. 3 písm. c) se veřejným zájmem rozumí požadavek, aby stavba neohrožovala život a zdraví osob nebo zvířat, bezpečnost, životní prostředí, zájmy státní památkové péče, archeologické nálezy a sousední stavby, popřípadě nezpůsobovala jiné škody či ztráty. Dle § 152 odst. 1) je stavebník povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby; tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Na okraj uvádíme, že je vhodné přihlédnout i ke smyslu a podstatě § 137 odst. 1) písm. a) chránícího oprávněné zájmy účastníka řízení, kdy stavební úřad může nařídit vlastníku stavby, stavebního pozemku nebo zastavěného stavebního pozemku nezbytné úpravy, jimiž se docílí, aby užívání stavby nebo jejího zařízení neohrožovalo životní prostředí, nepřiměřeně neobtěžovalo její uživatele a okolí hlukem, exhalacemi včetně zápachu, otřesy, vibracemi, účinky neionizujícího záření anebo světelným zářením.

Předpis č. 500/2004 Sb., Zákon správní řád v § 2 odst. 3) uvádí, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu. Dále pak dle § 2 odst. 4) správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stavebník zastoupený projektantem ve svém vyjádření ze dne 14.01.2016 k námitce účastníka řízení mj. uvádí, že „protože nedojde k žádné další stavební úpravě v koridoru chodníku, který odděluje komunikaci I/11 od přilehlých nemovitostí, nebudou touto stavbou dotčena práva třetích osob“ a zcela tak pomíjí veškeré důsledky vyplývající z toho, že se spolu s posunutím cca o jeden metr osy (středové čáry) komunikace k rodinnému domu účastníka řízení přiblíží i veškerý stávající provoz a jeho negativní důsledky také v průměru cca o jeden metr k rodinnému domu účastníka řízení (a to zcela zbytečně).

Sám stavební úřad ve stavebním povolení se s námitkami účastníka řízení dostatečně nevypořádal, zpravidla pouze cituje vyjádření účastníků řízení včetně reakce stavebníka na vznesené námítky a v odůvodnění mj. opět pouze obecně odkazuje na obdobná řešení na průtazích silnic první třídy a dále uvádí, že „negativní dopady provozu v tomto úseku jsou závislé na intenzitě dopravy v daném čase a navržené prostorové uspořádání má dle názoru speciálního stavebního úřadu pouze minimální dopad“.

Zde je třeba opět uvést, že zřejmě obdobná řešení (tam, kde není možné řešení jiné – vhodnější) existují, nicméně patrně obtížně bychom hledali taková místa, kde došlo ke snížení bezpečnosti chodců (posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích) a ke zhoršení životních podmínek lidí z

důvodu vybudování podélného odstavného v délce 350 m pro dvě až tři vozidla občas na protilehlé straně silnice stojící. Ani toto obecné konstatování stavebního úřadu tedy samozřejmě neobstojí.

Podstatné však je, že v tomto konkrétním případě s ohledem na jeho konkrétní okolnosti je toto řešení samozřejmě naprosto nevhodné. Dále třeba konkrétně opět uvést, že již dnešní situace na přetížené silnici I/11 z pohledu důsledků na život a zdraví zde žijících obyvatel, a to dosud nezhoršená posunutím nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích, je naprosto nepřijatelná, což již mnoho let vede k přípravě obchvatu 5 km vzdáleného Městyse Doudleby nad Orlicí i dalších měst a vedlo k již i realizovanému obchvatu 7 km vzdáleného Města Vamberk.

ZÁVĚR k bodu 2) KVALITA ŽIVOTA A ZDRAVÍ LIDÍ

Rozhodnutí stavebního úřadu je v této části nesprávné (věcně chybné) a v rozporu s právními předpisy, neboť dané řešení v okolnostech daného případu zasahuje do práv účastníka řízení více než jen v nezbytném rozsahu a dále pak je s ohledem pouze na obecné nikoli podrobné konkrétní odůvodnění nepřezkoumatelné. K námitkám vzneseným účastníkem se stavební úřad opět konkrétně nevyjádřil.

3) MOŽNOST STÁNÍ VOZIDEL

Posunutí silné dopravní zátěže (více než 10 tisíc automobilů za 24 hodin a to včetně těžké tranzitní nákladní kamionové dopravy do ŠKODY AUTO a.s. a také směrem na Moravu) **z nejfrekventovanější silnice v Častolovicích** v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr **k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a tedy i k rodinnému domu účastníka řízení** a dalších osob by také znamenalo znemožnění stání vozidel před nemovitostmi účastníka řízení, tedy podstatné ztížení možnosti běžného užívání těchto nemovitostí účastníkem řízení a dalšími osobami.

V této souvislosti je třeba opětovně uvést, že možnost stání podél silnice I/11 v předmětném úseku jistě není ideální, nicméně na celém tomto úseku je možné stát v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění, tedy nejen v souladu s obecnými požadavky tohoto zákona na bezpečnost a plynulost silničního provozu (uvedenými například v § 25 odst. 1b), § 26 odst. 1) a § 27 odst. 1s) ale zejména i v souladu s konkrétním ustanovením § 25 odst. 3) tohoto zákona, kdy při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy, při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

Z pohledu zákona tedy není ke stavbě podélného odstavného pruhu, který ve svém důsledku až na výjimky nově vylučuje možnost zákonného stání podél „levého“ pásu silnice (tedy i před nemovitostmi účastníka řízení), důvod. V důsledku zamýšlené stavby bude tedy účastník

řízení dále zbytečně a tedy i nepřiměřeně omezen na svých právech i v oblasti stávající možnosti stání před svým rodinným domem.

Samozřejmě ani „zvýšený komfort stání pro dvě až tři auta občas stojící pouze podél pravého jízdniho pásu v tzv. normovém odstavném pásu z kamenné dlažby“ neobstojí při porovnání se stávající možností zákonného stání podél silnice v obou jízdniích směrech dále ještě podstatně zlepšenou v důsledku (stavebníkem správně navrhovaného) zúžení obou jízdniích pruhů ze 4m na 3,5m (při současném ponechání osy silnice I/11 v předmětném úseku ve středu ulice Masarykovy tak, jak je tomu dnes v celé ulici), což umožní podstatně zlepšit podmínky pro stání aut na obou stranách silnice a nepřinese negativa stávajícího projektu ve formě snížení bezpečnosti osob na chodníku, dalšího přiblížení hluku a vibrací k rodinným domům atd. Vhodnost toto řešení paradoxně potvrzuje i sám stavebník, který v nejcitlivějším místě celého úseku, tedy uprostřed zatáčky, respektuje ve svém návrhu (bohužel pouze na krátkém úseku) stávající osu komunikace ve středu ulice. Z tohoto tedy vyplývá, že i **při zachování stávající osy komunikace ve středu ulice je možné v rozumné délce cca několika desítek metrů vytvořit i „normový podélný odstavný pás“ na vnější straně směrového oblouku (a vyhovět tak i touto formou požadavku projektanta na „převedení parkování zejména do vnější hrany směrového oblouku, kde budou zaručeny lepší rozhledové poměry a celková přehlednost dopravní situace“)** což současně spolu s navrhovaným zúžením obou jízdniích pruhů ze 4m na 3,5m podstatně zlepší podmínky pro stání aut na obou stranách silnice (vozidla nebudou téměř nikde, ač to zákon umožňuje, zasahovat svou částí do jízdniho pruhu). Takovéto řešení je z pohledu možného stání vhodnější a současně je to hlavně řešení, které nepřináší negativa stávajícího projektu ve formě snížení bezpečnosti osob na chodníku či dalšího přiblížení hluku a vibrací k rodinným domům atd.

V této souvislosti účastník řízení ještě dodává, že jeho nemovitost se nachází na první rovné přehledné části úseku km 1.207 – 1.550 (levý pás) cca v km 1.250, tedy cca 200 od středu oblouku a cca 150 m od počátku oblouku, když rovné části silnice tvoří převažující délku celého tohoto úseku a není třeba do nich promítat záměr projektanta na převedení stání vozidel v oblouku na jeho vnější stranu a vytvářet tak v úseku km 1.200 – 1.550 (pravý pás silnice směrem na Kostelec nad Orlicí) podélný odstavný pás v délce 350 m (!), tedy odstavný pás v celém tomto úseku, kde občas stojí dvě až tři auta, mnohdy však žádné. Toto stávající projektantem realizované řešení v oblouku nemá tedy s řešením stání před nemovitostí účastníka řízení věcně cokoli společného a to i proto, při tomto stávajícím nevhodném řešení projektant nejprve na počátku dotčeného úseku cca v km 1.207 posouvá osu silnice k přilehlému chodníku a nemovitosti účastníka řízení, poté tuto osu silnice cca ve středu oblouku cca v km 1.450 vrací (!) na krátký úsek zpět do stávající polohy ve středu ulice a následně tuto osu silnice směrem k náměstí v Častolovicích opět posouvá k přilehlému chodníku až cca do km 1.550.

Dle § 132 odst. 1) (stavební zákon) stavební úřady vykonávají soustavný dozor nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů právnických a fyzických osob a nad plněním jejich povinností vyplývajících z tohoto zákona a právních

předpisů vydaných k jeho provedení. Dle § 152 odst. 1) je stavebník povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby; tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Předpis č. 500/2004 Sb., Zákon správní řád v § 2 odst. 3) uvádí, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu. Dále pak dle § 2 odst. 4) správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stavebník zastoupený projektantem ve svém vyjádření ze dne 14.01.2016 k námitce účastníka řízení nepravdivě uvádí domnělou stávající nemožnost zákonného stání podél této silnice a to odkazem na obecná zákonná ustanovení v této věci, dle kterých ale samozřejmě je možné na tomto úseku stát v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění. Dále pak naprosto nepřijatelně odmítá „striktní uplatnění“ konkrétních ustanovením § 25 odst. 3) tohoto zákona, která jsou zde opět splněna. Účastník řízení naproti tomu věří, že zákony lze v ČR „striktně uplatňovat“ vždy, ať již se to projektantovi stavby hodí či nikoli.

Sám stavební úřad ve stavebním povolení mj. odkazuje na ustanovení § 20 odst. (5) písm. a) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, kde je uvedeno: „Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby na něm bylo vyřešeno umístění odstavných a parkovacích stání pro účel využití pozemku a užívání staveb na něm umístěných v rozsahu požadavků příslušné české technické normy pro navrhování místních komunikací, což zaručuje splnění požadavků této vyhlášky“. Dále stavební úřad uvádí, že „tohoto ustanovení vyplývá, že je povinností vlastníka nemovitosti zajistit na svém pozemku odstavné a parkovací stání a není tudíž povinností vlastníka pozemní komunikace zřizovat tato parkovací a odstavná stání při vozovce. Dle ust. § 5 odst. (2) písm. a) zákona o pozemních komunikacích je silnice I. třídy určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, a ne tedy za účelem odstavování vozidel“.

Otázkou tedy je, jak na základě této argumentace stavebního úřadu může tentýž stavební úřad vydat stavební povolení na posunutí silnice I. třídy I/11 v Častolovicích v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr k nejméně frekventovanějšímu chodníku v Častolovicích se všemi negativními dopady z toho zejména pro bezpečnost obyvatel atd. vyplývajícími a to z důvodu vybudování podélného odstavného pásu v délce 350 m pro dvě až tři vozidla zde občas stojící!

ZÁVĚR k bodu 3) MOŽNOST STÁNÍ VOZIDEL

Rozhodnutí stavebního úřadu je v této části nesprávné (věcně chybné) a v rozporu s právními předpisy, neboť dané řešení v okolnostech daného případu zasahuje do práv účastníka řízení více než jen v nezbytném rozsahu a dále pak je s ohledem pouze na obecné protirečící si a nikoli podrobné konkrétní odůvodnění nepřezkoumatelné.

4) ŠKODY

Posunutí silné dopravní zátěže (více než 10 tisíc automobilů za 24 hodin a to včetně těžké tranzitní nákladní kamionové dopravy do ŠKODY AUTO a.s. a také směrem na Moravu) **z nejfrekventovanější silnice v Častolovicích** v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr **k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a tedy i k rodinnému domu účastníka řízení** a dalších osob by také znamenalo snížení tržní hodnoty nemovitostí ve vlastnictví účastníka řízení (a dalších vlastníků sousedních nemovitostí, ke kterým by se silnice I/11 naprosto zbytečně také posunula), tj. byla by tomuto způsobena škoda. Ke snížení tržní hodnoty nemovitostí by došlo zejména v důsledku snížení bezpečnosti, zvýšení negativních důsledků provozu ze silnice jejím přiblížením k nemovitostem účastníka, znemožněním stávající možnosti stání před nemovitostí účastníka řízení atd.

Dle § 132 odst. 1) (stavební zákon) stavební úřady vykonávají soustavný dozor nad zajišťováním ochrany veřejných zájmů, ochrany práv a oprávněných zájmů právnických a fyzických osob a nad plněním jejich povinností vyplývajících z tohoto zákona a právních předpisů vydaných k jeho provedení. Dle § 132 odst. 3 písm. c) se veřejným zájmem rozumí požadavek, aby stavba neohrožovala život a zdraví osob nebo zvířat, bezpečnost, životní prostředí, zájmy státní památkové péče, archeologické nálezy a sousední stavby, popřípadě nezpůsobovala jiné škody či ztráty. Dle § 152 odst. 1) je stavebník povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby; tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Předpis č. 500/2004 Sb., Zákon správní řád v § 2 odst. 3) uvádí, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dále jen "dotčené osoby"), a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu. Dále pak dle § 2 odst. 4) správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Stavební úřad ve stavebním povolení konstatuje, že mu „nepřísluší posuzovat možné snížení tržní hodnoty okolních nemovitostí“.

ZÁVĚR k bodu 4) ŠKODY

Stavební úřad se s touto námitkou účastníka řízení vůbec nezabýval, ačkoli tak měl dle výše uvedených právních ustanovení učinit. Rozhodnutí stavebního úřadu vydat stavební povolení je tedy i v této oblasti nesprávné (věcně chybné) a v rozporu s právními předpisy, neboť dané řešení v okolnostech daného případu zasahuje do práv účastníka řízení více než jen v nezbytném rozsahu.

5) STAVBY SÍTÍ

Posunutí silné dopravní zátěže (více než 10 tisíc automobilů za 24 hodin a to včetně těžké tranzitní nákladní kamionové dopravy do ŠKODY AUTO a.s. a také směrem na Moravu) **z nejfrekventovanější silnice v Častolovicích** v úseku km 1,207 – 1,550 (levý pás délka 343 m) v průměru o jeden metr **k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a tedy i k rodinnému domu účastníka řízení** a dalších osob by také znamenalo částečný posun i okraje vozovky na část stávající krajnice směrem k nemovitostem účastníka řízení (plánováno je zaasfaltování celé této krajnice), což by přineslo zvýšení zatížení této části stávající krajnice s budoucím negativním dopadem na zde se nacházející kanalizační přípojku účastníka řízení.

Zamýšlené řešení způsobu stavby silnice I/11 (dotčené části) je změnou komunikace spojenou s přestavbou zemního tělesa, tedy stavbou (viz. § 1 písm. a) vyhl. č. 104/1997 Sb. MD ČR, kdy dojde ke změně nivelety nebo přemístění osy komunikace tak, že nelze zachovat původní vnější půdorysné nebo výškové ohraničení). Takto pojatá změna stavby se dotýká všech majitelů sousedících nemovitostí a jejich majetkových práv na straně silnice, kde stavba sousedí s nemovitostmi namítajícího účastníka (levý pás), protože v důsledku její realizace dojde k zásahům do jejich vlastnických práv a k jejich dalšímu omezení.

Vedle toho nelze přehlédnout i tuto skutečnost: V důsledku stavební úpravy související se zvýšením únosnosti části komunikace může dojít k poškození stávající zde umístěné starší kanalizace i s případnými důsledky pro okolní domy. Přípojky sítí (kanalizační přípojka a vodovodní přípojka) jsou (a to nejen v případě namítajícího účastníka, ale i všech dalších dotčených přípojek) ve vlastnictví majitelů pozemků nebo staveb připojených na vodovod či kanalizaci (§ 3 odst. 3 zák. č. 274/2001 Sb.). Přípojka vodovodu je samostatnou stavbou tvořenou úsekem potrubí od odbočení z vodovodního řádu k připojené stavbě. Přípojka kanalizace je samostatnou stavbou tvořenou úsekem potrubí od vyústění vnitřní kanalizace stavby nebo odvodnění pozemku k zaústění do stokové sítě (§ 3 zák. č. 274/2001 Sb.). V případě namítajícího účastníka je kanalizační přípojka jeho majetkem. Stavebníkem navrhovaná stavba tak zasahuje přímo a bezprostředně do majetkových práv účastníka, protože kanalizační přípojka je zaústěna do veřejné sítě před domem namítajícího účastníka až v samotném tělese vozovky a mimo pozemek účastníka, tedy v místě jednoznačně dotčeném stavbou (ve stávající krajnici z dlažebních kostek před nemovitostmi účastníka, která má být odtěžena, nově přetvořena a celá zaasfaltována). Podle ustanovení § 110 odst. 2 stavebního zákona pak stavebník musí doložit k žádosti o vydání stavebního povolení i své právo opravňující jej provést stavbu na dotčeném pozemku nebo stavbě (vyplývající například

z vlastnictví pozemku a stavby či ze smlouvy s vlastníkem pozemku nebo stavby). V daném případě by tak měl stavebník doložit i své právo provést zvažované stavební úpravy na stavbě zmíněné přípojky, vlastnický patřící namítajícímu účastníku. Namítající účastník přitom uvádí, že stavebníkovi žádný souhlas s tím, aby svou stavbu realizoval mimo jiné i na jeho přípojce, neudělil.

Obdobně je nutné postupovat i v případě realizace společností AQUA SERVIS a.s. navrhované (viz. její vyjádření ze dne 27.5.2015 ze spisu) výměny stávajícího veřejného vodovodu, některých vodovodních přípojek i částí kanalizace (a to podle aktuálních informací zřejmě i přímo před nemovitostí účastníka řízení s technickým aj. vlivem na jeho kanalizační přípojku), pokud tím budou (technicky - včetně zásahů do přípojek při přepojení přípojek na nová páteřní potrubí atd. - či jinak) dotčena práva účastníků řízení, což nepochybně budou.

6) VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ORGÁNU

S ohledem na výše uvedené věcné argumenty účastníka řízení je patrně třeba dále doplnit, že dle názoru účastníka řízení se příslušný orgán státní správy v rámci své působnosti k prosazování jemu svěřené konkrétní části ochrany veřejného zájmu ve stavebním řízení nemá spokojit toliko s prostým konstatováním případného souladu či nesouladu navrhovaného řešení s příslušnými normativními požadavky na výstavbu, ale měl by jako gestor odbornosti v dané oblasti pro potřeby rozhodnutí ve stavebním řízení uvést i to, zda navrhované řešení v dané oblasti zlepšuje či zhoršuje stávající stav atd. atd., kdy například u tohoto konkrétního navrhovaného řešení vyosení komunikace I/11 lze jen těžkou přijmout konstatování Policie ČR, že toto řešení „má dodržovat ustanovení souvisejících předpisů a norem v platném znění“ apod., aniž by pro potřeby rozhodnutí stavebního úřadu poukázala na zjevné zhoršení bezpečnosti osob na chodníku v tomto úseku a tedy i na nepřiměřený zásah do práv účastníka řízení v důsledku tohoto posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích.

Stejnou logikou věci by pak bylo teoreticky možné (pro příklad uvádíme v krajním případě) v případě souladu s příslušnými technickými normami „postavit silnici první třídy jen několik málo metrů (hned vedle chodníku) od oken panelového sídliště“ a současně se ze strany Policie ČR nezabývat hodnocením bezpečnosti obyvatel v daném místě nebo dokonce „nemít z hlediska bezpečnosti silničního provozu závaznějších připomínek“ tak, jak je to doslovně uvedeno ve vyjádření Policie ČR Dopravního inspektorátu Rychnov nad Kněžnou v dané věci ze dne 9. dubna 2015.

Účastník řízení tedy vznáší námitku proti ne/požadavkům tohoto dotčeného orgánu Policie ČR, neboť jeho stanoviska (upozorňují, že dle § 44 odst. 1 novelizovaného Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích není stanovisko Policie ČR vydávané dle § 16 tohoto zákona stanoviskem závazným) považuje nejméně za nepřesná a neúplná.

Stejně tak orgán státní správy v oblasti hygieny a ochrany veřejného zdraví by dle názoru účastníka řízení neměl pouze relativně povrchně zkoumat vliv konkrétní stavby na hladinu hluku (a to dokonce následným měřením u čp. 156, tedy vedle pravého pásu silnice, tedy na

straně ulice, od které se má doprava posouvat na protilehlou stranu!), ale opět se dané věci věnovat pečlivěji a šířeji a to jak v oblasti snahy o konkrétní maximální možné omezení negativního vlivu hluku na okolní obyvatelstvo, tak zkoumat i další negativní důsledky s posunem silnice spojené (částice polétavého prachu, rakovinotvorný benzo(a)pyren, zápach atd.).

Účastník řízení tedy vznáší námitku proti ne/požadavkům tohoto dotčeného orgánu, neboť jeho stanovisko považuje nejméně za metodicky chybné (měření na vzdálenější straně ulice!), nepřesné a neúplné.

7) HOSPODÁRNOST

Ve věci rozsahu (délky) podélného odstavného pásu účastník řízení jako daňový poplatník upozorňuje na veřejný zájem účelného (nikoli tedy naprosto zbytečného) vynakládání veřejných prostředků, kdy navržený podélný odstavný pás v úseku km 1.200 – 1.550 (pravý pás silnice směrem na Kostelec nad Orlicí) v délce 350 m (!) je navržen v úseku, kde občas stojí dvě až tři auta, mnohdy však žádné.

Účastník řízení si nedovede představit kohokoli, kdy by ze svých privátních finančních zdrojů vybudoval pro dvě až tři auta za účelem jejich občasného stání takto neefektivní podélný odstavný pás v délce 350 metrů!

Účastník řízení se domníval, že stavební úřad nechá „z moci úřední“ toto podezření na naprosto neúčelné vynakládání veřejných prostředků prošetřit příslušným kontrolním orgánem. Nicméně pokud se tak nestane a nedojde ani ke změně v této části projektu, která zjevně plýtvá veřejnými zdroji, bude zřejmě toto muset učinit účastník řízení sám.

8) ROVNOST PŘED ZÁKONEM

Podle názoru namítajícího účastníka není možné, aby orgán státní správy při svém rozhodování připustil takové „nerovné řešení“, které mění stávající nikoliv ideální, avšak vyvážený a dlouhodobě existující stav tím způsobem, kdy se někomu zlepší komfort stání před jeho domem a sníží negativní důsledky z provozu na silnici, ale to vše na úkor snížení bezpečnosti jiných občanů pohybujících se na chodníku naproti a stejně tak i na úkor sousedů od naproti, kteří by před svými domy stát s autem nově nemohli vůbec a měli by provoz (a jeho výše uvedené negativní důsledky) ze silnice I/11 zase ještě blíže u oken svých rodinných domů. Takový postup je v rozporu s rovností stran před zákonem a nedůvodně upřednostňuje jednu skupinu dotčených účastníků před druhou.

Pouze na okraj v této souvislosti ještě uvádíme, že stavební úřad vyhověl námitce účastníka řízení pana Romana Faltýse požadujícího v rámci této stavby i současnou realizaci individuálního parkovacího místa částečně zapuštěného do chodníku u jeho nemovitosti čp.

46 (levý pás, tak jako nemovitost naše) a to při jeho argumentaci negativního ovlivnění tržní ceny dotčené nemovitosti v jeho vlastnictví při neumožnění parkování vozidel souběžně s komunikací ve směru na Týniště nad Orlicí (levý pás), kdy před naší nemovitostí a před naprostou většinou ostatních nemovitostí u levého pásu stát nově možné nebude.

Listina základních práv a svobod v Čl. 1 uvádí:

Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech.

A dále pak v Čl. 11/1 uvádí:

Vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu.

ZÁVĚR k bodu 8) ROVNOST PŘED ZÁKONEM

Rozhodnutí stavebního úřadu je v této části v rozporu s právními předpisy.

9) PROCESNÍ POCHYBENÍ

Stavební úřad v této sporné složité věci zcela nesprávně a neúčelně upustil od místního šetření a ústního jednání dle § 112 odst. 1 stavebního zákona. Podle názoru účastníka bylo provedení místního šetření nezbytným úkonem ke zjištění skutečného stavu věci (nevhodné posunutí středu vozovky, zásah do práv majitelů sousedních pozemků, zásah do práv majitelů sousedních staveb, absence potřebných smluv a souhlasů k realizaci stavby), pominutím tohoto úkonu zatížil správní orgán řízení vadou, která brání správnému rozhodnutí věci. I s odkazem na stávající judikaturu nelze totiž dojít k jinému závěru než tomu, že bez provedení místního šetření může správní orgán například jen velmi těžko rozhodovat o občanskoprávních námitkách namítajících účastníků.

Stavební úřad rovněž žádným způsobem nevedl účastníky ke smírnému odstranění rozporů v této sporné věci dle § 5 předpisu č. 500/2004 Sb., Zákon správní řád.

§ 142 odst. 4) (stavební zákon) uvádí, že uplatní-li účastník řízení námitku občanskoprávní povahy, o které stavební úřad nemůže rozhodnout na základě obecných požadavků na výstavbu, závazných stanovisek dotčených orgánů nebo technických norem, a jde o řízení, kde hrozí nebezpečí z prodlení, učiní si stavební úřad o námitce úsudek a rozhodne ve věci. Účastníka řízení poučí o právu uplatnit námitku u soudu, což stavební úřad neučinil.

Stavební úřad nedisponuje výslovným písemným souhlasem všech vlastníků pozemků, na kterých se má stavba realizovat (§ 109 stavebního zákona), a to zejména vlastníků pozemku

parc. č. 1285/44 v katastrálním území Častolovice, pana Josefa Klementa a paní Evy Klementové. Není možné vlastníku pozemku pouze oznámit, že chce třetí osoba na jeho pozemku realizovat stavbu a pokud tento vlastník ihned negativně nereaguje, vydat bez jeho výslovného písemného souhlasu stavební povolení, tedy stavbu povolit a realizovat. Tento postup by zjevně odporoval ochraně vlastnických práv v ČR. Absence souhlasu tohoto konkrétního vlastníka dotčeného pozemku sama o sobě brání vydání platného stavebního povolení.

Atd. atd.

ZÁVĚREM:

Namítající účastník pak výslovně namítá podle ustanovení § 114 stavebního zákona, že stavebníkem zvažovaná stavební úprava přímo zasahuje do jeho vlastnického práva, když oproti stávajícímu stavu dále zatíží jeho nemovitosti zvýšením negativních důsledků husté silniční dopravy, kdy změna stavby tuto dopravu dále přiblíží k jeho nemovitostem a bude budoucím užíváním silnice I/11 omezen více, než tomu bylo dosud, tj. před stavebními úpravami, a než by tomu bylo tehdy, pokud by zvažované opravy vedly pouze k účelné opravě komunikace ve stávajícím rozsahu, při zachování stávajících dispozic a poměrů. Jeho soukromí a jeho vlastnictví tak bude opět výrazně narušeno, a to způsobem nepřiměřeným běžným poměrům a v důsledku věcně chybného navrhovaného nebezpečného vyosení komunikace směrem k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích.

Podle platné právní úpravy se stavebník výslovně musí zdržet všeho, co působí, že voda, kouř, prach, plyn, pach, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (§ 1013 NOZ), nedohodl-li se s vlastníky dotčených pozemků jinak. Namítající účastník uvádí, že nedal souhlas stavebníkovi k tomu, aby z jím realizované stavby pronikaly imise na jeho nemovitosti.

Namítající účastník řízení tedy s ohledem na výše uvedené:

a) Souhlasí s navrhovaným zúžením obou jízdních pruhů ze 4 m na 3,5 m.

b)Souhlasí s navrhovanou záměnou stávajícího živičného povrchu za nový povrch z asfaltového betonu modifikovaného pro velmi tenké vrstvy se sníženou hladinou valivého hluku.

c)Nesouhlasí s nebezpečným posunutím osy silnice I/11 a tedy i silné dopravní zátěže na ní v průměru o jeden metr k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích (tedy i k nemovitostem účastníka řízení) a nesouhlasí tedy ani s vybudováním nevhodného naddimenzovaného 350m dlouhého podélného odstavného pásu.

d)Navrhuje ponechání osy komunikace silnice I/11 ve středu ulice Masarykovy a lokální předláždění místy propadlé kamenné dlažby na obou krajnicích silnice.

Přičemž při zachování stávající osy komunikace ve středu ulice je dokonce možné v rozumné délce cca několika desítek metrů vytvořit i „normový podélný odstavný pás“ na vnější straně směrového oblouku (a vyhovět tak dokonce i touto formou požadavku projektanta na „převedení parkování zejména do vnější hrany směrového oblouku, kde budou zaručeny lepší rozhledové poměry a celková přehlednost dopravní situace“) což současně spolu s navrhovaným zúžením obou jízdních pruhů ze 4m na 3,5m podstatně zlepší podmínky pro stání aut na obou stranách silnice v celém tomto úseku. Takovéto řešení je z pohledu možného stání vhodnější a současně je to hlavně řešení, které nepřináší negativa stávajícího projektu ve formě snížení bezpečnosti osob na chodníku, dalšího přiblížení hluku a vibrací k rodinným domům atd.

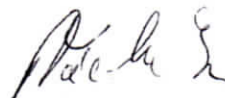
Takovéto řešení, bez posunutí silnice k přilehlému chodníku a tedy i bez přestavby zemního tělesa v části přilehlé krajnice z kamenné dlažby, zle zřejmě také realizovat pouze formou ohlášení stavebnímu úřadu.

e)Žádá odvolací správní orgán jako nestranný orgán státní správy, aby na základě věcných námitek účastníka řízení napadené rozhodnutí zrušil, věc vrátil k novému projednání správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal a v odůvodnění tohoto rozhodnutí vyslovil odvolací správní orgán právní názor zejména ve věci nebezpečného ne/posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích, jímž bude správní orgán, který toto účastníkem řízení napadené rozhodnutí vydal, při novém projednání věci vázán;

Obecně ještě závěrem účastník řízení dodává, že cílem tohoto odvolání je oprava/stavba této části silnice (odstranění dopravně-technických závad) takovým vhodným způsobem, kdy nedojde zejména k nebezpečnému posunutí středu komunikace I/11 a tedy i silné dopravy na

ní a to k žádné ze stran ulice Masarykova v Častolovicích, což je řešení bezpečnější, vhodnější, levnější i rychlejší než stavebníkem navrhované.

S úctou



.....
p. Jiří Václavík

Příloha: fragment projektové dokumentace a schéma vyosení silnice I/11

Pouze pro informaci, tzv. „pod čarou“

a)neboť se účastník řízení domnívá, že popis četností názorů obyvatel Městysu Častolovice a jejich vztahů k jednotlivým věcným řešením této opravy silnice I/11 není pro posouzení věcné správnosti jednotlivých věcných řešení zásadní, pak pouze „takto pod čarou“ uvádí, že **naprostá většina občanů z příslušné části ulice Masarykovy** odmítá navrhované posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a stejně tak občané podporující stávající stavebníkem navržené řešení podporují zejména „v obecné rovině opravu silnice jako takovou“, s čímž lze v obecné rovině (tedy s výhradou věcně chybné části vyosení silnice k chodníku) samozřejmě souhlasit.

b)Součástí spisu je i petice nespokojené většiny občanů (cca přes 80 %) z příslušné části ulice Masarykova v Častolovicích (viz. výše písm. a)), kdy lidé odmítají posunutí nejfrekventovanější silnice v Častolovicích k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a dokonce i mnozí občané bydlící na straně, kde je plánován tzv. „normový odstavňý podélný pás“ (pravý pás), odmítají „vyšší komfort stání“ na jejich straně ulice na úkor snížení bezpečnosti občanů pohybujících se na chodníku naproti a stejně tak i na úkor sousedů od naproti, kteří by před svými domy stát s autem nově nemohli vůbec a měli by provoz (a jeho výše uvedené negativní důsledky) ze silnice I/11 zase ještě blíže u oken svých rodinných domů.

c)S ohledem na výše uvedené věcné argumenty účastníka řízení tedy zůstává otázkou, jaká je skutečná příčina vyosení silnice I/11 v daném úseku v Častolovicích směrem k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích:

Touto příčinou dle názoru účastníka řízení může být, ale samozřejmě také nemusí, například:

1)Povrchní nepromyšlená práce projektanta stavby a jeho neochota přiznat dílčí chybu, kdy pouze na okraj v této souvislosti pro příklad uvádíme, že jeho zástupce, který dané řešení obhajoval na veřejném setkání s občany a dle příslušného spisu se i spolupodílel na dané projektové dokumentaci, odkazoval v obecné rovině na potřebu „normového odstavňého podélného pásu s ohledem na stávající možnosti stání vozidel podél silnice I/11 v daném

úseku“, a to aniž by znal konkrétní zákonem požadované podmínky právě ve věci možnosti stání vozidel podél silnice první třídy v obci (zjm. ustanovení § 25 odst. 3) z. č. 361/2000 Sb., kdy při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy, při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy) a kdy o ne/odbornosti samotného projektanta vypovídá i to, že v tomto projektu navrhuje jako „bezpečnostní prvek“ i přechodové místo umístěné přímo uprostřed směrového oblouku – tedy přímo uprostřed zatáčky (cca km 1.450)

nebo možná

II) Nevhodná snaha nového vedení Městysse Častolovice, jako významného partnera stavebníka a projektanta, „kterému přece nebude nikdo radit“, prosadit „za každou cenu“ svůj (dle účastníka řízení věcně chybný) názor nebo možná i nevhodná snaha tohoto nového vedení městysse (když nikdo z tohoto nového vedení městysse v předmětném úseku silnice u levého pásu nebydlí) vyjít vstříc dvěma „názorově s vedením městysse spřízněným občanům“ bydlicím v daném úseku u pravého pásu, kde je navržen „normový podélný odstavný pás“, kteří veřejně prosazují svůj osobní zájem na vzniku tohoto podélného odstavného pásu a na oddálení silnice I/11 od jejich nemovitostí, a to na úkor snížení bezpečnosti jiných občanů pohybujících se na chodníku naproti a stejně tak i na úkor sousedů od naproti, kteří by před svými domy stát s autem nemohli vůbec a měli by provoz ze silnice I/11 zase ještě blíže u oken svých rodinných domů.

Na vědomí:

Vážený pan

Ing. Marek Novotný

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Správa Hradec Králové
Pouchovská 401

503 41 Hradec Králové

a

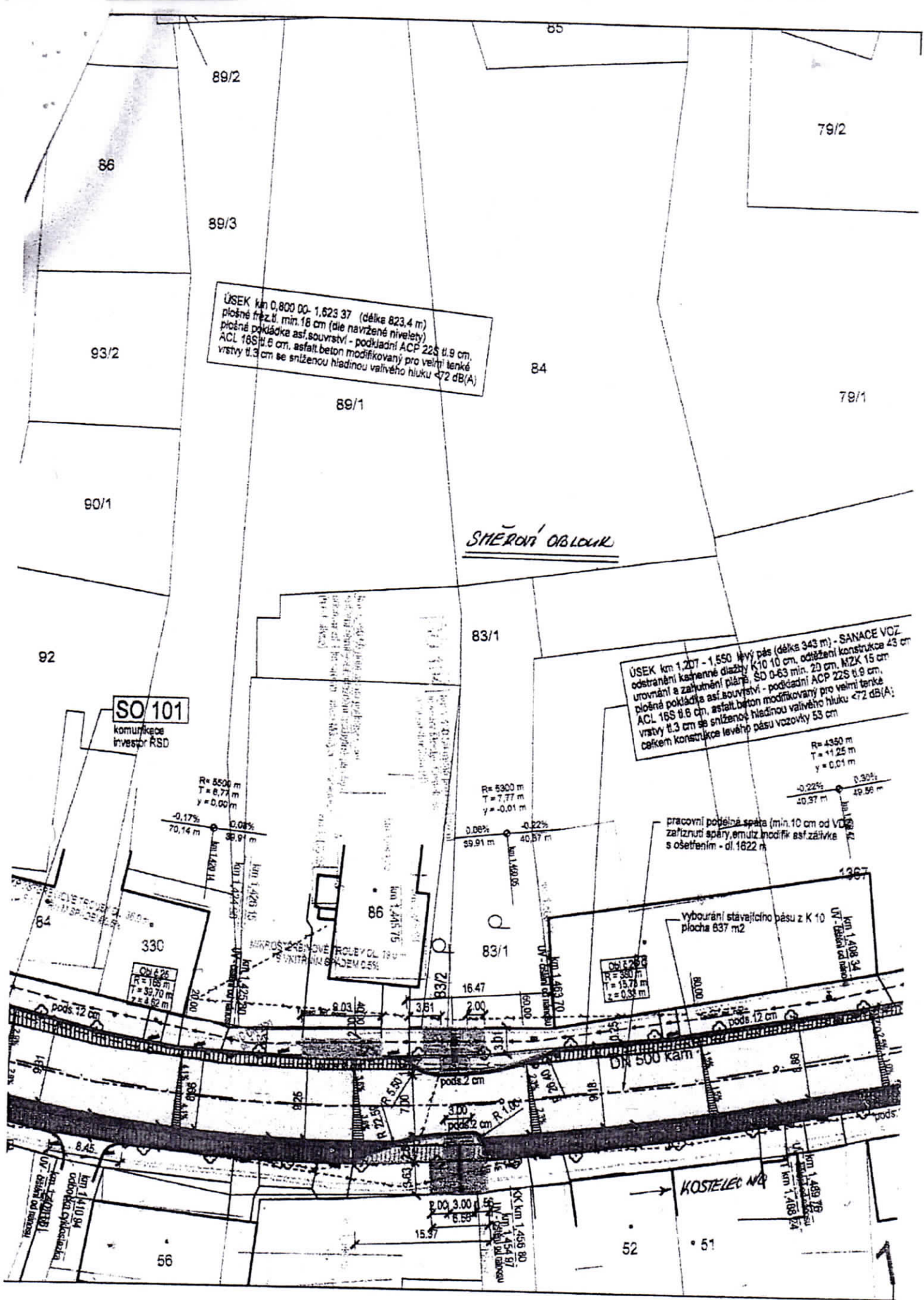
Vážený pan

Ivo Muthsam

(společník IDProjekt s.r.o.)

Lupenice čp. 51

517 41 Lupenice



ÚSEK km 0,800 00- 1,623 37 (délka 823,4 m)
 plošné fréz. tl. min. 18 cm (dle navržené nivelety)
 plošné pokládka asf. souvrství - podkladní ACP 22S tl. 9 cm,
 ACL 16S tl. 6 cm, asfalt. beton modifikovaný pro velmi tenké
 vrstvy tl. 3 cm se sníženou hladinou valivého hluku <72 dB(A)

ÚSEK km 1,207 - 1,650 levý pás (délka 343 m) - SANACE VOZ
 odstranění kámenne dílčiny K10 10 cm, ocházení konstrukce 43 cm
 urovňání a zalutnění pláče, ŠD 0-63 min. 20 cm, N2K 15 cm
 plošná pokládka asf. souvrství - podkladní ACP 22S tl. 9 cm,
 ACL 16S tl. 6 cm, asfalt. beton modifikovaný pro velmi tenké
 vrstvy tl. 3 cm se sníženou hladinou valivého hluku <72 dB(A);
 celkem konstrukce levého pásu vozovky 53 cm

SO 101
 komunikace
 investor RSD

SMĚROVÍ OBLOUK

pracovní podélná spára (min. 10 cm od VO)
 zařízení spáry, emulz. modifik. asf. závitky
 s osvětlením - dl. 1622 m

Vybourání stávajícího pásu z K 10
 plocha 837 m²

KOSTELEČ NÁ

DN 500 kam

ZJM - SCHEMA VYOSENI SILNICE (BEZ NEJITRA) DLE PROJEKTU

