



## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „ministerstvo“), jako věcně příslušný odvolací orgán podle § 89 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a § 40 odst. 2 písm. e) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), přezkoumalo na základě odvolání Jiřího Václavíka nar. 14. 4. 1950, Masarykova 40, 517 50 Častolovice, ze dne 8. 4. 2016 a Josefa Klementa, nar. 26. 11. 1943, Masarykova 40, 517 50 Častolovice, ze dne 11. 4. 2016 rozhodnutí Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje č. j. 12351-15/DS/15/Va ze dne 15. 3. 2016, kterým byla povolena stavba „I/11 Častolovice, oprava silnice“.

Ministerstvo dopravy rozhodlo podle § 90 odst. 5 správního řádu

### t a k t o :

Odvolání Jiřího Václavíka nar. 14. 4. 1950, Masarykova 40, 517 50 Častolovice, ze dne 8. 4. 2016 a Josefa Klementa, nar. 26. 11. 1943, Masarykova 40, 517 50 Častolovice, ze dne 11. 4. 2016 se zamítají a rozhodnutí Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje č. j. 12351-15/DS/15/Va ze dne 15. 3. 2016, kterým byla povolena stavba „I/11 Častolovice, oprava silnice“, se potvrzuje.

### O d ů v o d n ě n í :

Dne 17. 4. 2015 doručilo Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové, Pouchovská 401, 503 41 Hradec Králové (dále jen „stavebník“), zastoupené na základě plné moci IDProjekt s.r.o., Jūnova 1028, 517 41 Kostelec nad Orlicí, Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje (dále jen „krajský úřad“) žádost o vydání stavebního povolení na stavbu „I/11 Častolovice, oprava silnice“ (dále jen „stavba“), obsahující stavební objekty SO 101 – Komunikace a SO 180 – Dopravně inženýrské opatření.

Písemností č. j. 12351-2/DS/15/VA ze dne 26. 10. 2015 oznámil krajský úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům státní správy zahájení stavebního řízení. Krajskému úřadu byly známy poměry staveniště a žádost o stavební povolení poskytovala dostatečný podklad pro posouzení stavby, a proto upustil stavební úřad podle § 112 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), od místního šetření a ústního jednání a stanovil lhůtu pro uplatnění námitek a stanovisek dotčených orgánů státní správy. Oznámení bylo vyvěšeno na úřední desce krajského úřadu od 2. 11. 2015 do 19. 11. 2015.

Písemností č. j. 12351-9/DS/15/Va ze dne 20. 1. 2016 byla účastníkům řízení poskytnuta lhůta dle § 36 odst. 3 správního řádu pro seznámení se s podklady rozhodnutí. Toto oznámení bylo na úřední desce krajského úřadu vyvěšeno od 21. 1. 2016 do 8. 2. 2016.



Krajský úřad vydal rozhodnutí č. j. 12351-15/DS/15/Va ze dne 15. 3. 2016 (dále jen „rozhodnutí“ nebo „stavební povolení“), kterým stavbu povolil a pro její provádění stanovil podmínky.

Dne 11. 4. 2016 bylo krajskému úřadu doručeno odvolání Jiřího Václavíka nar. 14. 4. 1950, Masarykova 40, 517 50 Častolovice (dále jen „J. Václavík“). Rozsáhlé odvolání je děleno na několik částí (Oblast bezpečnosti, Kvalita života a zdraví lidí, Možnost stání vozidel, Škody, Stavby sítí, Vyjádření dotčených orgánů, Hospodárnost, Rovnost před zákonem, Procesní pochybení, Závěr).

Dne 11. 4. 2016 bylo krajskému úřadu doručeno odvolání Josefa Klementa, nar. 26. 11. 1943, Masarykova 40, 517 50 Častolovice (dále jen „J. Klement“), který namítá, že nesouhlasí s prováděním stavby, neboť je vlastníkem pozemku p. č. 1285/44 v k. ú. Častolovice (označení k. ú. nebude dále uváděno) a s prováděním stavby nedal souhlas.

Dne 19. 5. 2016 doručil krajský úřad ministerstvu spis k provedení odvolacího řízení. Ministerstvo zjistilo, že krajský úřad opominul provedení úkonu dle § 86 odst. 2 správního řádu, a proto dne 31. 5. 2016 vrátil spis krajskému úřadu k doplnění. Opětovně byl spis ministerstvu doručen dne 18. 7. 2017.

Ze spisu ministerstvo zjistilo, že J. Václavík prostřednictvím svého odvolání žádá o přezkoumání závazného stanoviska Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Dopravního inspektorátu Rychnov nad Kněžnou, č. j. KRPH-236-81/ČJ-2015-050706 ze dne 9. 4. 2015, Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Odboru služby dopravní policie, č. j. KRPH-423-37/ČJ-5015-0500DP ze dne 9. 4. 2015, a Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje č. j. S-KHSHK 08531/2015/5/HOK.HK/No ze dne 1. 6. 2015. Z těchto důvodů bylo Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje a Ministerstvo zdravotnictví požádáno dle § 149 odst. 4 správního řádu o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska. Dne 25. 11. 2016 ministerstvo obdrželo stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje č. j. KRPH-494-13-2/ČJ-2016-0500DO ze dne 17. 11. 2016 a dne 10. 4. 2017 stanovisko Ministerstva zdravotnictví č. j. MZDR 826/2017-2/OVZ ze dne 3. 4. 2017. Ani v jednom případě nedošlo postupem dle § 149 odst. 4 správního řádu ke změně původního závazného stanoviska a obě byla potvrzena. Přípisem č. j. 122/2016-120-STSP/7 ze dne 26. 4. 2017 byli všichni účastníci řízení a dotčené orgány státní správy seznámeni s obsahem stanoviska Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje č. j. KRPH-494-13-2/ČJ-2016-0500DO ze dne 17. 11. 2016 a stanoviskem Ministerstva zdravotnictví č. j. MZDR 826/2017-2/OVZ ze dne 3. 4. 2017. V této souvislosti bylo dne 17. 5. 2017 doručeno podání J. Václavíka obsahující totožné námitky, jaké uvedl v odvolání. Navíc žádá, aby bylo doplněno dokazování tak, aby celá věc byla posouzena Policejním prezidiem. Nesouhlasí s tím, jak bylo přezkoumáno závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje č. j. S-KHSHK 08531/2015/5/HOK.HK/No ze dne 1. 6. 2015. Ministerstvem zdravotnictví a požaduje přezkoumání Českou inspekcí životního prostředí.

## I.

Odvolací orgán se nejprve zabýval obsahem odvolání J. Václavíka, a to v jeho jednotlivých částech.

*„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 nejjfrekventovanějšímu 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 343m) 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 vdaném 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 páse (pravý pás), vyřídí si vše potřebné a následně po dalším otočení se do protisměru budou pokračovat v přímé jízdě v „levém“ páse, 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 přihlídnout i ke smyslu a podstatě § 137 odst. 1 písm. d) chránícího oprávněné zájmy účastníka řízení, kdy stavební úřad může nařadit 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 odstavného 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 Orlicích 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 argumentaci proti námitkám účastníka vyhnul obecnými formulacemi, na konkrétní námitky však v odůvodnění svého rozhodnutí konkrétním způsobem nereaguje a pomíjí je.“

K této části odvolání odvolací orgán uvádí následující.

Stavebník v průběhu správního řízení o vydání stavebního povolení předložil veškeré doklady vyžadované stavebním zákonem (§ 110 stavebního zákona) a prováděcími právními předpisy (§ 18c vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů). Součástí spisu jsou kladná stanoviska Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Dopravního inspektorátu Rychnov nad Kněžnou,

č. j. KRPH-236-81/ČJ-2015-050706 ze dne 9. 4. 2015, Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Odboru služby dopravní policie, č. j. KRPH-423-37/ČJ-5015-0500DP ze dne 9. 4. 2015. Policie ČR posuzovala stavbu z hlediska jejího vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu. V tomto postupu neshledalo pochybení ani Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje (písemnost č. j. KRPH-494-13-2/ČJ-2016-0500DO ze dne 17. 11. 2016).

Součástí spisu je projektová dokumentace, která v části „Průvodní zpráva“ obsahuje jednoznačné potvrzení souladu návrhu stavby s příslušnými právními předpisy a technickými normami. Součástí správního spisu je rovněž souhlas městysu Častolovice, na jehož území se stavba nachází. Souhlas byl vysloven prostřednictvím usnesení zastupitelstva městysu Častolovice ze dne 6. 3. 2015. Spis dále obsahuje povinný souhlas obecného stavebního úřadu vydaný dle § 15 odst. 2 stavebního zákona (Městský úřad Kostelec nad Orlicí č. j. SÚŽP 1268/15-7140/15-L ze dne 7. 4. 2015), v němž je konstatován soulad navrhované stavby se záměry územního plánování.

V místě stavebních pozemků č. 75 a č. 76/4 je příčné uspořádání následující: 3,5 m přilehlý jízdní pruh, cca 0,75 m zpevněná krajnice (proměnné šíře) a 3m stávající chodník. Předmětná stavební úprava nevyvolává odvolatelem uváděný nepřiměřený zásah běžným poměrům, neboť se jedná o uspořádání, které je zcela obvyklé na průtazích obcí, kdy na jízdní pás přímo navazuje chodník a poté oplocení či přilehlé nemovitosti. Předmětem navržené stavební úpravy, tak jak uvádí stavebník v projektové dokumentaci, je provedení návrhu funkčního technického řešení, jednak za účelem bezpečného převedení tranzitní dopravy a dále pak vyřešení dlouhodobě nevyhovujících dopravně technických závad, a to zejména v úseku km 1,200 – 1,623. Stavba byla projektována tak, aby navazovala na plánovaný rozvoj Městysu Častolovice.

V průběhu stavebního řízení se krajský úřad zabýval tím, aby žádost stavebníka přezkoumal z hledisek uvedených v § 111 stavebního zákona. Krajskému úřadu však nepřísluší posuzovat vhodnost jednotlivých řešení. V § 159 odst. 2 stavebního zákona je uvedeno, že „*Projektant odpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby podle jím zpracované projektové dokumentace a proveditelnost stavby podle této dokumentace, jakož i za technickou a ekonomickou úroveň projektu technologického zařízení, včetně vlivů na životní prostředí. Je povinen dbát právních předpisů a obecných požadavků na výstavbu vztahujících se ke konkrétnímu stavebnímu záměru a působit v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány.*“ Ze spisu vyplývá, že zpracovatel projektové dokumentace jednoznačně uvedl, že stavba je navržena plně v souladu s platnou legislativou a technickými předpisy.

Užívání silnice I. třídy je právem veřejným a s vlastnickým právem, jako právem soukromým nesouvisí. Odvolatel je vedlejším účastníkem řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu. Podle § 109 písm. e) stavebního zákona je účastníkem řízení vlastník sousedního pozemku nebo stavby na něm, může-li být jeho vlastnické právo k pozemku prováděním stavby přímo dotčeno. V této souvislosti je třeba zmínit rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 10/2013-58 ze dne 14. 2. 2014 (www.nssoud.cz). Soud uvedl, že „*podle ust. § 109 odst. 1 písm. e) stavebního zákona ve znění účinném do 31. 12. 2012 byl účastníkem stavebního řízení vlastník sousedního pozemku nebo stavby na něm, mohlo-li být jeho vlastnické právo navrhovanou stavbou přímo dotčeno. Teprve s účinností od 1. 1. 2013 došlo ke změně citovaného ustanovení, který nyní stanoví, že účastníkem stavebního řízení je vlastník sousedního pozemku nebo stavby na něm, může-li být jeho vlastnické právo prováděním stavby přímo dotčeno. Teprve od 1. 1. 2013 tedy může přímé dotčení vlastníka spočívat pouze v „provádění stavby“, nikoliv v „dotčení stavbou“.* V dané věci jde o řízení zahájené po 31. 12. 2012, a proto musí být dotčení práv odvolatele zkoumáno výhradně z pohledu možných vlivů souvisejících s prováděním stavby a z pohledu vlivů nikoliv vlastní stavby, jak tomu bylo před 1. 1. 2013. Z této úpravy pak vyplývá i rozsah vznesených námitek, které může odvolatel v rámci stavebního řízení uplatňovat. Oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jak je odvolatelem mnohokrát zmiňována, patří do oblasti práva veřejného a odvolatel tak nemůže uplatňovat tyto námítky, pokud jimi přímo není dotčeno jeho vlastnické právo. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu dotčené zájmy chrání Policie České republiky, která v rámci stavebního řízení vydala výše uvedená souhlasná vyjádření. I přes tuto skutečnost se tímto druhem námitek krajský úřad zabýval a dostatečným způsobem své závěry zdůvodnil v napadeném rozhodnutí.

Posun vozovky k uváděnému nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích a tím spojené vybudování odstavného podélného pásu v délce 350 m při pravém okraji vozovky nemá za cíl zajistit stání pro odvolatelem uváděná dvě až tři vozidla, která zde občas parkují, ale má umožnit stání vozidel tak, aby nezasahovala do průjezdního profilu a nesnižovala tak rozhled řidiče motorového vozidla projíždějícího daným úsekem ve vnitřní hraně směrového oblouku. Cílem povolované stavby je odstranění dopravní závady v daném úseku a tím zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Je třeba připomenout, že předmětem stavebního řízení je stavba silnice I. třídy, která je určena pro dálkovou a mezistátní dopravu, tudíž nemá výhradně lokální význam a tomu musí také odpovídat bezpečnostní parametry.

Příslušná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), nezakazují stání vozidel na zpevněné krajnici tak, jak je tomu v místě stavby doposud, nicméně to neznamená, že v daném místě na vnitřní hraně směrového oblouku je toto stání vhodné, naopak toto stání snižuje rozhled řidičů projíždějících motorových vozidel. Provedením povolované stavby dojde k odstranění dopravní závady spočívající ve vyloučení odstavování motorových vozidel na okraji vozovky, čímž bude zamezeno tomu, aby tato vozidla zasahovala do průjezdního profilu komunikace ve vnitřní hraně směrového oblouku.

Dále J. Václavík v odvolání uvedl.

## „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 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 znamenalo i posunutí dalších provozních důsledků silné dopravní zátěže z této páteřní 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 nové 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 odstříkování 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 nelyžoval, zpravidla pouze cituje vyjádření účastníků řízení včetně reakce stavebníka na vznesené námitky 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.“

K této části odvolání odvolací orgán uvádí následující.

Stavebník v průběhu správního řízení o vydání stavebního povolení předložil veškeré doklady vyžadované stavebním zákonem a prováděcími právními předpisy. Ochrana veřejného zdraví byla v souvislosti s navrhovanou stavbou hodnocena prostřednictvím závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje č. j. S-KHSHK 08531/2015/5/HOK.HK/No ze dne 1. 6. 2015, které bylo potvrzeno Ministerstvem zdravotnictví (č. j. MZDR 826/2017-2/OVZ ze dne 3. 4. 2017) postupem dle § 149 odst. 4 správního řádu. Podkladem pro vydání souhlasného závazného stanoviska byla akustická studie, v níž byl posouzen vliv hluku, který souvisí se stavebním záměrem a akustickou zátěží v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení. Do stavebního povolení byla ze závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje č. j. S-KHSHK 08531/2015/5/HOK.HK/No ze dne 1. 6. 2015 převzata podmínka na měření hluku (podmínka C3. rozhodnutí). V souvislosti se zajištěním nezávadnosti stavby pak byla v rozhodnutí uvedena podmínka A17. Stavebníkovi bylo uloženo, aby po dokončení stavby požádal o povolení předčasného užívání stavby, kdy v průběhu tohoto režimu bude provedeno měření hluku a bude zkoumáno nepřekročení přípustných hlukových limitů. Následně pak bude stavba opět prověřena Krajskou hygienickou stanicí Královéhradeckého kraje. Pokud nebudou zjištěny vady spojené s limity hluku, bude stavebník oprávněn požádat o vydání kolaudačního souhlasu na uvedenou stavbu.

Navržené posunutí osy silnice I/11 v průměru o 1 m není v rozporu s běžným uspořádáním na průtazích obcemi. Stavebník takovou úpravou existující stavby nevystavuje vlastníky sousedních pozemku nepřiměřenému působení odpadu, vody, kouře, prachu, plynům, světlům, stínu, hluku, otřesům a jiným podobným účinkům než je běžné ve stávající zástavbě při průtazích silnic obcemi. K uváděnému zvýšení provozních důsledků nedochází v míře nepřiměřené dlouhodobě se formujícím poměrům v okolí předmětné veřejné komunikace, kdy posun osy v průměru o 1 metr nevyvolá nadměrné zvýšení provozních důsledků v daném místě. Návrh má za cíl odstranění technických závad, zejména vibrací a nadměrného hluku. Z důvodu hlučnosti současného povrchu vozovky je navržen povrch z modifikovaného asfaltového betonu se sníženou hladinou valivého hluku <72 dB(A). Negativní dopady provozu v tomto úseku jsou závislé na intenzitě dopravy v daném čase a navržené prostorové uspořádání má pouze minimální dopad.

V zimním období nebude mít odšťikování sněhu při přiblížení vozovky k nemovitostem účastníka řízení výrazný dopad oproti současnému stavu, kdy dojde v daném místě k posunu osy o 89 cm. Cca 0,75 m široká zpevněná krajnice (proměnné šíře od přilehlého jízdního pruhu) a 3 m široký stávající chodník zaručují dostatečný odstup. Toto uspořádání nevybočuje z běžné situace při průtazích silnice I. třídy ve stávající zástavbě. Součástí je vybudování nového funkčního odvodnění vozovky, jímž bude nahrazeno současné nevyhovující odvodnění, což výrazně přispěje k zajištění odvádění vody nejen v zimních měsících.

Součástí navržených stavebních úprav je i sanace vozovky spočívající v odstranění kamenné dlažby, odtěžení svrchní části konstrukce vozovky do hloubky konstrukce 43 cm, urovnání a zhutnění pláně, podkladní vrstvy, plošná pokládka asfaltového souvrství v provedení tichého krytu. Těmito stavebními úpravami bude zajištěna dostatečná únosnost okraje vozovky, který je v současnosti tvořen pouze pásem kamenné dlažby. Sanaci vozovky bude ochráněna kanalizace i stávající kanalizační přípojky v daném místě. Autorizovaný projektant pro dopravní stavby ve vyjádření k námitkám účastníků řízení uvádí: „*Stávající pás z kamenné dlažby zejména v km 1,200 – 1,550 je v nevyhovujícím, až havarijním stavu. Právě stávající zdegradovaná, či neúnosná konstrukce vozovky a jeho prostorově neucelené vedení má za následek současné vibrace a dynamické otřesy, přenášené zdegradovanou aktivní zónou na přilehlé nemovitosti. Navržené řešení stávající negativní dynamické účinky dopravy zásadně nezhorší, homogenizací trasy dojde naopak ke snížení dynamických účinků.*“ Součástí spisu, resp. projektové dokumentace je i fotodokumentace předmětného úseku silnice, z níž je destrukce stavby silnice patrná. Odvolací orgán se ztotožňuje s názorem projektanta, neboť provedenou rekonstrukcí silnice se sníží dynamické účinky provozu na pozemní komunikaci, a to



zejména z důvodu zlepšení konstrukce vozovky spočívající v odstranění nevyhovujícího pásu z kamenné dlažby a zlepšení únosnosti okraje vozovky.

Odvolatel poukazuje na § 137 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a možnost jeho využití krajským úřadem. V této souvislosti je třeba připomenout, že předmětem tohoto stavebního řízení je rozhodování o žádosti stavebníka o vydání stavebního povolení. Postupy upravené § 137 stavebního zákona nelze v řízení o žádosti o vydání stavebního povolení uplatnit, neboť řízení vedené dle § 137 stavebního zákona je řízením zahajovaným z moci úřední. Navíc jsou možnosti stavebního úřadu při vedení řízení dle § 137 stavebního zákona omezeny obsahem odst. 3 tohoto ustanovení.

V další části odvolání J. Václavík uvedl následující.

### „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 jízdního pásu v tzv. normovém odstavném pásu z kamenné dlažby“ neobstojí při porovnání se stávající možností zákonného stání podél silnice v obou jízdních směrech dále ještě podstatně zlepšenou v důsledku (stavebníkem správně navrhovaného) zúžení obou jízdních 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 jízdních pruhů ze 4m na 3,5m podstatnělepší podmínky pro stání aut na obou stranách silnice (vozidla nebudou téměř nikde, ale to zákon umožňuje, zasahovat svou částí do jízdního 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 odstavňá pás v délce 350 m (!), tedy odstavňý 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 přijatá 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 odstavňých 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 odstavňé a parkovací stání a není tudíž povinností vlastníka pozemní komunikace zřizovat tato parkovací a odstavňá 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 odstavňování 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 nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích se všemi negativními dopady z toho zejména pro bezpečnost obyvatel atd. vyplývajících a to z důvodu vybudování podélného odstavňého 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 protiřečící si a nikoli podrobné konkrétní odůvodnění nepřezkoumatelné.“

Tato část odvolání obsahuje obdobné argumenty, jaké byly uvedeny v části 1) OBLAST BEZPEČNOSTI, a proto odvolací orgán odkazuje na odůvodnění rozhodnutí o odvolání k této části odvolání. Je třeba zdůraznit, že stavebník vtěluje svou představu o provedení stavby do žádosti o vydání stavebního povolení a související projektové dokumentace. Úkolem krajského úřadu je pak v rámci stavebního řízení žádost přezkoumat, zejména z hledisek uvedených v § 111 stavebního zákona. Krajskému úřadu však nepřísluší posuzovat vhodnost jednotlivých řešení. V průběhu stavebního řízení krajský úřad vycházel ze závazných stanovisek orgánů státní správy, jejichž prostřednictvím byly hodnoceny dopady provádění stavby na jimi chráněné zájmy.

K uváděnému ztížení možnosti běžného užívání nemovitostí v důsledku znemožnění stání vozidel před nemovitostmi odvolatele krajský úřad ve stavebním povolení konstatoval, že v § 20 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů 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*“. Z 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 podél vozovky či na ní. Dle § 5 odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích je silnice I. třídy určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, a nikoliv tedy za účelem odstavování vozidel. Lze konstatovat, že se krajský úřad dostatečným způsobem vypořádal s touto námitkou J. Václavíka, která byla vznesena v průběhu stavebního řízení.

Odvolatel v této části svého podání napadá vydané stavební povolení z důvodu „*posunutí silnice I/11 v úseku (1,207 – 1,550) v průměru o jeden metr k nejfrekventovanějšímu chodníku v Častolovicích z důvodu vybudování odstavného pásu v délce 350m pro dvě až tři vozidla zde občas stojící*“. V tomto případě je odvolací orgán toho názoru, že došlo k nepochopení cíle navrhovaných stavebních úprav. Cílem rekonstrukce silnice je odstranění dopravní závady v daném úseku a tím zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to zejména s ohledem na dopravní význam silnice I. třídy.

Ustanovení zákona o silničním provozu sice nezakazují stání vozidel na zpevněné krajnici tak, jak je tomu doposud, nicméně to neznamená, že v daném místě na vnitřní hraně směrového oblouku je toto stání vhodné. Naopak toto stání snižuje rozhled řidičů projíždějících motorových vozidel. Tuto skutečnost připouští i sám odvolatel. Rekonstrukcí provozované stavby silnice I. třídy má být docíleno odstranění dopravní závady spočívající ve vyloučení odstavování vozidel na okraji vozovky nebo s částečným zásahem do průjezdného profilu komunikace ve vnitřní hraně směrového oblouku.

V další části odvolání J. Václavík uvádí následující.

#### „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.“

K této části odvolání odvolací orgán uvádí následující.

Znovu je třeba připomenout, že předmětem řízení je žádost o vydání stavebního povolení pro provedení rekonstrukce již existující silnice I. třídy. Jak vyplývá ze stanoviska Městského úřadu Kostelec na Orlicích č. j. SÚŽP 1268/15-7140/15-L ze dne 7. 4. 2015, které bylo vydáno dle § 15 odst. 2 stavebního zákona, nedochází k umístování nové stavby pozemní komunikace. Silnice I. třídy v daném místě existuje a předmětem stavebního povolení má být zejména oprava nevyhovujícího krytu vozovky, doplnění a obnova souvisejícího dopravního značení. Z uvedeného stanoviska dále vyplývá, že nedojde k zásadní změně trasy silnice I. třídy. Ve stanovisku se dále uvádí, že pro území, kde má být stavební záměr realizován, je zpracována územně plánovací dokumentace Územní plán Častolovice ze dne 22. 2. 2013 a toto území je určeno pro silniční dopravní stavby. Skutečnost, že dochází k pouhé rekonstrukci stavby, nemůže mít vliv na tržní hodnotu přilehlých nemovitostí, neboť stavba v daném místě existuje, je provozována a nemění se její parametry. Z § 111 stavebního zákona neplyne povinnost stavebního úřadu přezkoumávat žádost stavebníka o vydání stavebního povolení také s ohledem na změnu tržní hodnoty přilehlých staveb. Předmětná stavební úprava nevyvolává odvolatelem uváděný nepřiměřený zásah běžným poměrům, neboť se jedná o stavební uspořádání, které je běžné v průtazích obcí.

V další části odvolání J. Václavík uvádí následující.

„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 nemovitostí 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. “

K tomu odvolací orgán uvádí následující.

Krajský úřad při stanovení okruhu účastníků řízení posuzoval druh, rozsah a účel předmětné stavby, včetně možného způsobu jejího provádění, dále pak dopad provádění stavby na zájmy chráněné stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. V odůvodnění stavebního povolení se nachází výčet účastníků řízení, přičemž ve výčtu jsou rovněž uvedeni vlastníci okolních pozemků a staveb. Stavební úřad přiznal postavení účastníků řízení vlastníkům sousedních pozemků a staveb podle § 109 písm. e) stavebního zákona. Předmětem řízení je liniová stavba, a proto se jedná o řízení s velkým počtem účastníků. Z těchto důvodů krajský úřad postupoval dle § 112 odst. 1 stavebního zákona a účastníky řízení identifikoval prostřednictvím výčtu konkrétních pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí. Těmto účastníkům řízení bylo doručováno ve smyslu § 25 odst. správního řádu v souladu s ustanovením § 144 odst. 2 a 6 správního řádu veřejnou vyhláškou.

Přeložky inženýrských sítí nejsou předmětem vydaného stavebního povolení. Tento fakt byl uveden ve stavebním povolení v části popisu stavby (str. 3 stavebního povolení). Jak vyplývá z § 14 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích, nejsou inženýrské sítě součástí silnice I. třídy, proto nespádají do kompetence speciálního stavebního úřadu, který povoluje stavbu silnice I. třídy. Z těchto důvodů nemohly být přeložky inženýrských sítí součástí stavebního povolení, a proto také krajský úřad nemohl vyžadovat souhlasy ke stavebním úpravám těchto sítí. Krajský úřad do stavebního povolení zapracoval podmínky A24. a A25., jimiž zabezpečil koordinaci staveb.

V souvislosti s odvolací námitkou krajský úřad ve stavebním povolení konstatoval vyjádření společnosti AQUA SERVIS, a.s., Štemberkova 1094, 516 01 Rychnov nad Kněžnou, k technickému stavu vodovodu a kanalizace ze dne 27. 5. 2015 č. j. 596/15, v němž je uvedeno, že „stávající kanalizace v ulici Masarykova DN 500 od Obecního úřadu (č. p. 10) ke křižovatce u hasičárny (č. p. 39) je v dobrém technickém stavu. Nebude tudíž třeba výměna“. Kanalizační přípojka odvolatele nebude dle předložené projektové dokumentace předmětnou stavbou dotčena. Stávající vodovod není podle zákresu dokumentujícího existenci sítí umístěn ve vozovce silnice I/11 před nemovitostí odvolatele. Vyjádření neobsahuje žádnou zmínku o tom, že by u nemovitostí odvolatele mělo dojít k prověření technického stavu a případné výměně vodovodní přípojky. I kdyby však taková situace nastala, nemůže být řešena prostřednictvím tohoto stavebního povolení.

Součástí navržených stavebních úprav je i sanace vozovky spočívající v odstranění kamenné dlažby, odtěžení konstrukce vozovky do hloubky 43 cm, urovnání a zhutnění pláň, podkladní vrstvy,

plošná pokládka asfaltového souvrství (tichý kryt). Těmito stavebními úpravami bude zajištěna dostatečná únosnost okraje vozovky, kde je v současnosti pás kamenné dlažby. Sanací vozovky bude ochráněna kanalizace i stávající kanalizační přípojky v daném místě. Autorizovaný projektant pro dopravní stavby ve vyjádření k námitkám účastníků řízení uvedl: *„Stávající pás z kamenné dlažby zejména v km 1,200 – 1,550 je v nevyhovujícím, až havarijním stavu. Právě stávající zdegradovaná, či neúnosná konstrukce vozovky a jeho prostorově neucelené vedení má za následek současné vibrace a dynamické otřesy, přenášené zdegradovanou aktivní zónou na přilehlé nemovitosti. Navržené řešení stávající negativní dynamické účinky dopravy zásadně nezhorší, homogenizací trasy dojde naopak ke snížení dynamických účinků.“* V ustanovení § 159 odst. 2) stavebního zákona je uvedeno: *„Projektant odpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby podle jím zpracované projektové dokumentace a proveditelnost stavby podle této dokumentace, jakož i za technickou a ekonomickou úroveň projektu technologického zařízení, včetně vlivů na životní prostředí. Je povinen dbát právních předpisů a obecných požadavků na výstavbu vztahujících se ke konkrétnímu stavebnímu záměru a působit v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány.“* Zpracovatelem projektové dokumentace k žádosti o vydání stavebního povolení je Ing. Pavel Matys, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT – 0601177.

Autorizovaný projektant pro dopravní stavby ve vyjádření k námitkám účastníků řízení rovněž uvádí: *„K stávající kanalizaci bude přístupováno šetrně a zjištěné nedostatky, či poruchy budou okamžitě opraveny v havarijním režimu dle projednání z roku 2015. Před zahájením stavebních prací zajistí zhotovitel stavby rovněž pasportizaci stávajícího stavu všech přilehlých nemovitostí, aby bylo možno uplatnit případné škody, vzniklé ze stavební činnosti. Kanalizační přípojky ve vlastnictví účastníků řízení budou v případě poruchy, či poškození ihned opraveny. Se správcem a vlastníkem kanalizace a vodovodu byly všechny detaily předem projednávány. Dále byl proveden monitoring kanalizace za účelem určení rozsahu a technologie výměny havarijních úseků, dále byl ověřen technický stav vodovodního řádu a vodovodních přípojek. Na základě těchto údajů byl se správcem kanalizace a vodovodu dohodnut společný postup prací.“*

Předcházející stavební úprava vodovodu a kanalizace, resp. přeložek inženýrských sítí, není a nemůže být, z důvodů výše uvedených, součástí napadeného stavebního povolení. Krajský úřad pouze zabezpečil koordinaci stavebních prací, kdy v podmínce A25. uvedl: *„Před zahájením stavebních prací musí být pravomocně rozhodnuto o povolení případných přeložek sítí technického vybavení.“* V rámci stavebního povolení předmětné stavby tudíž není třeba souhlasů vlastníků kanalizačních přípojek a vodovodních přípojek.

Součástí spisu je souhlasné stanovisko správce vodovodu a kanalizace AQUA SERVIS, a. s., Štemberkova 1094, 516 01 Rychnov nad Kněžnou ze dne 27. 5. 2015 č. j. 596/15, vyjádření městyso Častolovice, Masarykova 10, 517 50 Častolovice ze dne 27. 8. 2015 č. j. 11/UM/2015, v němž bylo obsaženo vyjádření vlastníka dobrovolného svazku obcí „Obecní voda“, Masarykova 10, 51750 Častolovice. Jedná se o účastníky předmětného stavebního řízení.

V další části odvolání J. Václavík uvedl následující.

#### **„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 příjmut konstatování Policie CR, 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 nejfrequventovanější silnice v Častolovicích k nejfrequventovanějšímu 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 širěji 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 polévatého 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.“*

K tomu odvolací orgán uvádí následující.

Odvolatel je účastníkem řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu a podle § 109 písm. e) stavebního zákona. Z tohoto postavení vyplývá rozsah námitek, které může v rámci stavebního řízení uplatňovat. Účastník řízení může uplatnit námitky proti projektové dokumentaci, způsobu provádění a užívání stavby nebo požadavkům dotčených orgánů, pokud je jimi přímo dotčeno jeho vlastnické právo nebo právo založené smlouvou provést stavbu nebo opatření nebo právo odpovídající věcnému břemenu k pozemku nebo stavbě. Odvolatel by se ve svých námitkách měl omezit pouze na ochranu svých přímo dotčených práv. Oblast bezpečnosti a plynulosti provozu patří do oblasti práva veřejného a odvolatel tak nemůže uplatňovat tyto námitky, pokud jimi přímo není dotčeno jeho vlastnické právo. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu dotčené zájmy chrání Policie České republiky, která v rámci stavebního řízení vydala výše uvedená kladná vyjádření (vyjádření Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Dopravního inspektorátu Rychnov nad Kněžnou, č. j. KRPH-236-81/ČJ-2015-050706 ze dne 9. 4. 2015, Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Odboru služby dopravní policie, č. j. KRPH-423-37/ČJ-5015-0500DP ze dne 9. 4. 2015). Ve stanovisku Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Dopravní inspektorát Rychnov n. Kněžnou, je uvedeno, že „nemá po posouzení projektové dokumentace z hlediska bezpečnosti silničního provozu závaznějších připomínek k výše uvedené akci, pokud budou dodrženy ustanovení souvisejících předpisů a norem v platném znění.“ Součástí projektové dokumentace (Průvodní zprávy) je jednoznačné potvrzení o souladu návrhu s ustanovením právních předpisů a norem. Nezákonost obou stanovisek nebyla konstatována ani Krajským ředitelstvím policie Královéhradeckého kraje (č. j. KRPH-494-13-2/ČJ-2016-0500DO ze dne 17. 11. 2016), které bylo požádáno odvolacím orgánem o přezkoumání postupem dle § 149 odst. 4 správního řádu.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví chrání dotčené zájmy Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje. Součástí spisu je kladné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje č. j. S-KHSHK 08531/2015/5/HOK.HK/No ze dne 1. 6. 2015. Do stavebního povolení byly převzaty stanovené podmínky. Na základě žádosti odvolacího orgánu pak bylo toto závazné stanovisko přezkoumáno postupem dle § 149 odst. 4 správního řádu. Ministerstvo zdravotnictví toto závazné stanovisko potvrdilo (č. j. MZDR 826/2017-2/OVZ ze dne 3. 4. 2017).

Ve svém doplnění odvolání ze dne 12. 5. 2017 J. Václavík žádá, aby stanoviska obou uvedených orgánů státní správy byla dále v rámci odvolacího řízení přezkoumávána. Ve věci stavby již jednou proběhlo řízení dle § 149 odst. 4 správního řádu. Žádné ustanovení správního řádu a ani



existující judikatura soudů nepodporuje takový postup, kterým by mělo být dále přezkoumáváno stanovisko vydané postupem dle § 149 odst. 4 správního řádu.

V další části odvolání J. Václavík uvedl následující.

**„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 350m (!) 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.“*

K tomu odvolací orgán uvádí následující.

Opakovaně je třeba připomenout, že rozsah přezkumu žádosti o stavební povolení je určen především § 111 stavebního zákona. Krajskému úřadu nepřísluší posuzovat možné nevhodné vynakládání veřejných prostředků. Odvolatel opět mylně interpretuje cíl navržené stavební úpravy.

V další části odvolání J. Václavík uvádí následující.

**„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 zlepši 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 jev 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 Faltyse 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.“

K tomu odvolací orgán uvádí následující.

Odvolatel je vlastníkem nemovitostí při levé straně vozovky ve vnitřním okraji směrového oblouku. Cílem stavby je odstranění dopravní závady spočívající ve vyloučení odstavování vozidel na okraji vozovky nebo jejich částečné zasahování do průjezdného profilu pozemní komunikace ve vnitřní hraně směrového oblouku. Odstavování vozidel na vnitřní hraně směrového oblouku tvoří překážku v rozhledu projíždějících řidičů motorových vozidel. Jedná se tak o dopravní závadu a cílem stavební úpravy je tuto závadu odstranit. Z tohoto vyplývá důvod, ze kterého je při této straně vozovky navrženo zrušení nehomogenního pásu z kamenné dlažby se současným posunem vozovky cca 1 m blíže k nemovitostem odvolatele.

V rámci stavebního řízení byla rovněž posuzována námitka účastníka řízení Romana Faltyse (vlastník pozemku st. 86, budovy na pozemku č. p. 46). Pan Faltys požadoval současné provedení místa pro přecházení a jednoho podélného stání dle stavební akce Městysu Častolovice. Krajský úřad požádal dne 14. 12. 2015 pod č. j. 12351-7/DS/15/VA stavebníka o vyjádření. Stavebník potvrdil

přímý vztah navazující stavby Městysu Častolovice, jejíž součástí je SO 104 – místo pro přecházení a parkovací stání při pozemku st. 86. Krajský úřad proto podmínkou A24. uložil stavebníkovi povinnost zabezpečit věcnou a časovou koordinaci se stavbou městysu Častolovice. Vzhledem k tomu, že stavebník doložil splnění požadavků pana Faltyse, krajský úřad posoudil námitku a přistoupil k vydání stavebního povolení. Uváděné jedno parkovací stání je znázorněno v projektové dokumentaci (situace č. 3, příloha C.2.3). Jedná se o parkovací stání zapuštěné do chodníku a vozidla tak nebudou tvořit překážku v rozhledu projíždějících řidičů (viz. situace č. 5 rozhledy, příloha C.2.5). Stavební úřad neupřednostňoval jednoho účastníka řízení oproti jinému účastníku řízení, nýbrž pouze koordinoval dvě navazující stavby.

V další části odvolání J. Václavík uvedl následující.

#### „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), pomínutím 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.*

K této části odvolání odvolací orgán uvádí následující.

Krajskému úřadu byly dobře známy poměry staveniště a žádost o stavební povolení poskytovala dostatečný podklad pro posouzení stavby, proto stavební úřad upustil podle § 112 odst. 2 stavebního zákona od místního šetření a ústního jednání a určil lhůtu pro uplatnění námitek účastníků řízení a stanovisek dotčených orgánů. Takový postup § 112 odst. 2 stavebního zákona umožňuje.

Ze spisu vyplývá, že se krajský úřad námitkami zabýval a požádal stavebníka o vyjádření dne 14. 12. 2015 pod č. j. 12351-7/DS/15/VA. Stavební úřad tímto postupem preferoval smírné řešení a neodchýlil se od zásady uvedené v § 5 správního řádu. Skutečnost, že námitky odvolatele nebyly zohledněny ve stavebním povolení, není důvodem pro konstatování porušení této zásady, neboť krajský úřad svůj postup zdůvodnil.

Účastníkům řízení byla před rozhodnutí ve věci dána dle § 36 odst. 3 správního řádu možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí. Ze spisu bylo zjištěno, že účastníci řízení nebyli nikterak omezováni ve svých procesních právech. Krajský úřad postupoval v souladu § 114 odst. 3 stavebního zákona a veškeré podané námitky posoudil na základě obecných požadavků na výstavbu, závazných stanovisek, technických norem, přičemž neshledal zákonné důvody, pro které by nebylo možné vydat stavební povolení na předmětnou stavbu.

Odvolatel dále uvádí, že stavebník neměl právo stavby k pozemku p. č. 1285/44. Tuto námitku vznesl i druhý odvolatel J. Klement. V této části odvolání J. Václavíka odvolací orgán odkazuje na vypořádání námitek J. Klementa.

V závěru svého podání ze dne 12. 5. 2017 J. Václavík uvedl, že naprostá většina obyvatel v místě stavby s jejím prováděním nesouhlasí. V reakci na odvolání J. Václavíka bylo do spisu založeno stanovisko dalšího účastníka řízení Tomáše Hovorky, Masarykova 26, 517 50 Častolovice, ze dne 15. 6. 2017, které je doplněno peticí občanů, která byla podepsána v průběhu měsíce dubna 2015. Z podání Tomáše Hovorky ale i z příložené petice vyplývá, že 49 podepsaných občanů plně souhlasí s rekonstrukcí silnice I/11, a to v rozsahu projektové dokumentace předložené ke stavebnímu řízení. Jsou naopak nespokojeni se současným stavem stavby silnice I. třídy, a to zejména z důvodu nevyhovující dopravní situace a technických závad vozovky.

## II.

Odvolací orgán se zabýval dále obsahem odvolání J. Klementa, který uvedl, že: „*Nesouhlasím s vydáním stavebního povolení na opravu silnice I/11 v Častolovicích, neboť se domnívám, že jste povinni se prokázat před vydáním stavebního povolení souhlasem vlastníka. Jsem vlastníkem pozemku 1285/44.*“

Jak vyplývá z projektové dokumentace a stanoviska Městského úřadu Kostelec na Orlicí č. j. SÚŽP 1268/15-7140/15-L ze dne 7. 4. 2015, které bylo vydáno dle § 15 odst. 2 stavebního zákona, nedochází k umístování nové stavby pozemní komunikace. Silnice I/11 v místě stavby existuje a je provozována. Předmětná stavba vyžaduje stavební povolení z důvodu rozsahu prací a dotčení oprávněných zájmů v jiném úseku než tam, kde se nachází pozemek p. č. 1285/44. Žádost o stavební povolení byla podána v rozsahu celé stavby, včetně částí, kde je navrženo pouze plošné frézování, lokální sanace a plošná pokládka asfaltového souvrství, tedy výhradně obnova krytu vozovky, což je i případ pozemku p. č. 1285/44. Skutečnost, že stavba silnice I/11 byla v minulosti provedena na pozemku p. č. 1285/44 je důsledek praxe uplatňované před rokem 1989. Tento stav by měl řešit stavebník prostřednictvím realizace majetkoprávního vypořádání s vlastníkem pozemku.

Na základě uvedených skutečností ministerstvo zamítlo odvolání J. Václavíka a J. Klementa, a potvrdilo napadené rozhodnutí krajského úřadu.

### Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí se nelze dále odvolat ani podat rozklad (§ 91 odst. 1 a § 152 správního řádu).

V Praze . června 2017

- otisk úředního razítka -

**Ing. Václav Krumphanzl**  
zástupce ředitele odboru  
Odbor pozemních komunikací

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 ti dnů na úřední desce Ministerstva dopravy, Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a Městysu Častolovice, a po této lhůtě vráceno zpět Odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy. Poslední den této lhůty je dnem doručení.

Vyvěšeno dne: .....

Sejmuto dne: .....

Razítko, podpis oprávněné úřední osoby potvrzující vyvěšení a sejmutí na úřední desce.

**Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a Úřad městysu Častolovice je ve smyslu § 25 odst. 3 správního řádu žádán o vyvěšení tohoto oznámení na úřední desce a elektronické desce úřadu po dobu 15-ti dnů.**

**Účastníci řízení:**

**DS**

IDProjekt s. r. o., IČ 02497247, Jūnova 1028, 517 41 Kostelec nad Orlicí

**Veřejnou vyhláškou:**

Účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

*Vlastník pozemku, na kterém má být stavba prováděna, není-li stavebníkem:*

- Povodí Labe, s. p., Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové (pozemek pod silničním mostem)
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha (pozemky pod silničním mostem)
- Josef Klement, Masarykova 179, 517 50 Častolovice
- Eva Klementová, Masarykova 179, 517 50 Častolovice

*Vlastník stavby na pozemku, na kterém má být stavba prováděna a ten, kdo má k tomuto pozemku nebo stavbě právo odpovídající věcnému břemenu:*

- Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha
- RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno
- ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874, 405 02 Děčín
- AQUA SERVIS, a. s., Štemberkova 1094, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
- Dobrovolný svazek obcí „Obecní voda“, Masarykova 10, 51750 Častolovice
- městys Častolovice, Masarykova 10, 517 50 Častolovice
- Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha

*Vlastník sousedního pozemku nebo stavby na něm:*

parc. č. 963/1, 963/4, 963/3, 955/3, 969/3, 963/2, 955/5, 955/4, st. 219/5, st. 219/1, 1394 st. 234, st. 429, 955/6, 955/2, 955/12, 955/13, 955/7, 955/8, 955/2, 3080, 3076, 817/31, 817/26, 817/7, 850/1, 850/5, st. 209, st. 198, 850/3, st. 796, st. 210, st. 214, 850/4, 795/7, st. 342, 795/9, st. 274, 795/10, st. 344, 795/11, st. 383, 202/2, st. 67/2, st. 68, 204, 1266/3, 207, st. 69, st. 70, st. 71, 1195/3, 182/11, 182/3, 1195/1, 1341, st. 74, st. 75, st. 76/4, 1195/1, st. 76/2, st. 76/1, 130/1, 1207, st. 77, st. 78, 116/1, st. 81, 114, , st. 82, 1342, st. 83, 1208/1, st. 84, st. 330, st. 86, 83/2, 83/1, st. 88, 1367, 1359, 80, st. 91/1, 1361, st. 93/1, st. 93/2, st. 94, st. 95, st. 96/1, st. 97/1, 1381, st. 98, 1285/28, 1285/29, 1285/3, st. 41, 1285/27, 1214/2, st. 45, st. 44, st. 43, st. 42, st. 46/1, st. 47, st. 48/1, st. 49, st. 50, st. 51, st. 52, 246, st. 55, st. 56, 1192/2, st. 57, st. 237/1, st. 233, 1364, st. 60, 227/2, st. 61, 1193, st. 62, 224, st. 713, 222/2, 222/1, st. 63, st. 64, 1302/3, 210, 1173/4, st. 244, st. 252/1, 203/1, 203/3, 1173/2, st. 335, st. 211, 1171/3, st. 212, 1171/4, 1172/5, st. 243, 1173/3, 1170/3, 1170/1, st. 250, st. 238, st. 225, st. 224, st. 227, 1167, 1285/8, 1166/1, 1166/2, 1166/3, 1166/4, 1166/5, st. 188, 1162/1, 1285/7, 817/8, 852/8, 852/9, 817/25, 817/27, 853/1, 853/2, 852/9, 852/10, 817/11, st. 1688, 817/9, 817/28, 817/14, st. 687, 817/15, 817/12, 817/13, 817/10, 817/30, 947/2, 817/29, 1158/5, 950/2 v katastrálním území Častolovice (příp. další vlastníci, mohou-li být jejich vlastnická práva prováděním stavby dotčena).

**DS**

**Dotčené orgány - na vědomí:**

- Městský úřad Kostelec nad Orlicí, stavební úřad – životní prostředí, Palackého náměstí 38, 517 41 Kostelec nad Orlicí
- Městský úřad Kostelec nad Orlicí, odbor organizačně - správní, Palackého náměstí 38, 517 41 Kostelec nad Orlicí
- Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, odbor služby dopravní policie, Ulrichovo

náměstí 810, 502 10 Hradec Králové

- Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, dopravní inspektorát Rychnov n. Kněžnou, Zborovská 1360, 516 01 Rychnov n. Kněžnou
- Hasičský záchranný sbor Královéhradeckého kraje, územní odbor Rychnov n. Kněžnou, Na Spravedlnosti 2010, 516 01 Rychnov n. Kněžnou
- Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, Habrmanova 19, 501 01 Hradec Králové
- Ministerstvo obrany ČR, Sekce ekonomická a majetková, Teplého 1899, 530 02 Pardubice (sp. zn. 41938/2015-8201-OÚZ-PCE ze dne 26. 5. 2015)
- Agentura logistiky - Regionální středisko vojenské dopravy Hradec Králové, Velké náměstí 33, 500 01 Hradec Králové
- Dražní úřad, sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

**K vyvěšení na úřední desce:**

- Ministerstvo dopravy
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové
- Úřad městyse Častolovice, Masarykova 10, 517 50 Častolovice