

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru územního plánování a stavebního řádu

prostřednictvím

Magistrátu města Kladna

Odbor výstavby - oddělení speciálních stavebních činností, speciální stavební úřad pro dopravní stavby

nám. Starosty Pavla 44

272 01 Kladno

-45-		
Magistrát města Kladna		
Došlo dne:	3.10.2023	Uvaz:
Příloha: 02	C. depozit: 063021230	
Ev. č.:	Ukl. znak:	
Č.j.:	Skart. znak:	
Zodpovídal:	Kontroloval:	Dv

Statutární město Kladno
Doruceno: 03.10.2023

Sp.zn.: Výst./1931/22/Dv

Počet příloh/lištu: 0/0
Nelíštinné přílohy:



V Tuchlovicích dne 30.9.2023

Odvolatel: H. [redacted] nar. [redacted], bytem Nádražní [redacted], 273 02 Tuchlovice

Odvolání odvolatele proti rozhodnutí č.j. SMKL/210009/2023/OSC/Dv ze dne 31.8.2023

Příloha: odborné vyjádření ze dne 21.9.2023

- I. Dne 13.5.2022 bylo k žádosti Obce Tuchlovice zahájeno Odborem výstavby - oddělením speciálních stavebních činností, speciálním stavebním úřadem pro dopravní stavby Magistrátu města Kladna (dále jen „Úřad“) společné územní a stavební řízení ve věci „Tuchlovice, oprava místních komunikací - lokalita ZÁPAD“ (dále jen „Stavba“).
- II. Dne 24.5.2023 podal (mj.) odvolatel námitky, kterými se vyjádřil k žádosti Obce Tuchlovice v obecné rovině s tím, že projekt není moderní – je zastaralý a neodpovídá současným požadavkům obyvatel, že daná lokalita je stabilizovaným územím a současný stav je vyhovující, že obec Tuchlovice je havířská obec s dlouhou historií a svérázným vzhledem, že v dané lokalitě nedochází k žádným nehodám, že aktuální klidová zóna s omezením rychlosti na 30 km/h je řešením, které nevyžaduje žádné další retardéry pro zpomalování rychlosti a likvidaci chodníků, a že projekt vytváří z oblasti Tuchlovice západ nebezpečnou oblast se zvýšeným provozem vozidel. V konkrétní rovině pak odvolatel namítá, že nesouhlasí:
 1. s vytvořením zvýšených křižovatek v celé oblasti,
 2. s vytvořením sítě jednosměrných ulic, čímž se zvýší doprava v celé klidové zóně,
 3. se zrušením chodníků na jedné straně ulice a požaduje zachování chodníků na obou stranách ulice,
 4. s vysazováním stromů v ulicích, čímž vznikne nepořádek na ulicích a na přilehlých zahradách,
 5. s použitím ulice Nádražní IV jako vjezdu do budoucí obytné zóny, čímž se silně zvýší doprava v celé klidové zóně,
 6. se špatným vyspádováním ulic, když voda podle projektu bude nasměrována do zahrad a nemovitostí,
 7. s absencí koordinace opravy ulic se stavbou vodovodu a ukládání kabelů NN do země.

Tyto své námitky odvolatel následně blíže odůvodnil.

III. Dne 31.8.2023 vydal Úřad rozhodnutí č.j. SMKL/210009/2023/OSC/Dv, kterým schválil stavební záměr na Stavbu a kterým stanovil podmínky pro umístění a povolení Stavby. K námitkám odvolatele Úřad uvedl, že (cit.):

- Ad 1) Zvýšené křižovatky jsou navrženy s ohledem na to, aby nezpůsobovaly hluk a otřesy, a to přes zapuštěnou obrubu s pozvolným náběhem. Dle platné legislativy, konkrétně TP 218 (navrhování zón 30), část 3.9.6 Zvýšená křižovatková plocha a část 3.9.5 Zpomalovací polštáře na příjezdech do křižovatky, je předepsáno osazovat zklidňující prvky každých 30–80 m, tudíž ještě hustěji, než je projektem navrhováno. Zvýšené křižovatky zajistí zvýšení bezpečnosti v řešené lokalitě pro všechny účastníky silničního provozu. Odvodnění v prostoru zvýšených křižovatek je projektem řešeno návrhem nové dešťové kanalizace. Námitka se zamítá. Námitkami ohledně příkladu výše uvedené dopravní nehody v Brně a trendy v Evropě se speciální stavební úřad nezabýval, neboť jde pouze o vyjádření subjektivního názoru. Tento názor nebyl podložen jediným dokladem, studií, předpisem nebo další odbornou písemností, která by toto tvrzení podporovala. Předložená projektová dokumentace je v souladu s platnými technickými požadavky na výstavbu.
- Ad 2) Jednosměrnost ulic zvolil stavebník z důvodu, aby se v ulicích dalo bezproblémově podélně parkovat při současném zachování chodníků. V uličním prostoru, který je daný stávající obytnou zástavbou, jinak nelze navrhnout tyto 3 plně funkční plochy – parkování, vozovky a chodník. Při obousměrném provozu bez vyznačení parkovacích stání může v ulicích nastat to, že budou rezidenti parkovat při jedné straně vozovky a ta se tak stane průjezdná jen v jednom směru a budou vznikat zbytečné komplikace při vyhýbání. Prostoru pro parkování je při jednosměrném provozu dostatek a to i s ohledem na to, že vlastní vozidla by měl každý parkovat na pozemku rodinného domu – na parkovací stání na veřejné komunikaci neexistuje žádný právní nárok. Venkovní stání slouží především pro návštěvy nebo další obslužná vozidla. Současně jsou navrženy plochy samostatných vjezdů v délce 6,00 m aby šlo případně parkovat na nich. Námitka se zamítá.
- Ad 3) Chodníky jsou navrženy v souladu s platnými předpisy, zejména pak s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. O bezbariérovém využívání staveb. Pokud by byly navrženy chodníky po obou stranách předmětných komunikací, nebylo by možné současně umístit takové množství parkovacích stání, které je uvedeno v PD. Námitka se zamítá.
- Ad 4) Projekt navrhuje kácení 21 ks stromů a výsadbu 72 ks nových. Kácením se speciální stavební úřad nezabýval, neboť toto je řešeno rozhodnutím o kácení Obecního úřadu Tuchlovice ze dne 31.3.2022 pod č.j. 288/2022.
- Ad 5) Ulice Nádražní IV nemá být jedinou přístupovou komunikací do budoucí obytné lokality a pro účely budoucí obsluhy je její šířka zcela dostačující. Tato komunikace je navržena s ohledem na možnost budoucího napojení nové lokality dle platného územního plánu. Námitka se zamítá.
- Ad 6) Povrch vozovek je vždy vyspádován ke zvýšené obrubě tak, aby nedocházelo k přelivu povrchové vody k přilehlým nemovitostem. Součástí PD je návrh nové dešťové kanalizace včetně umístění nových uličních vpustí, které jsou určeny i k likvidaci menších přívalových srážek. Námitka se zamítá.
- Koordinaci stavby komunikace a staveb inženýrských sítí musí řešit stavebníci a vlastníci těchto staveb. Stavební úřad nemůže určovat termíny výstavby. Námitku stavební úřad přehlíží. Námitku ohledně konzultace projektu speciální stavební úřad přehlíží, neboť nijak nesouvisí s tímto společným řízením. Jde o tvrzení bez předložení jakéhokoli důkazu o rozporu předložené PD s platnými předpisy. Projektovou dokumentaci navrhla autorizovaná osoba s autorizací autorizovaný inženýr pro dopravní stavby.

IV. Odvolatel tímto podává o d v o l á n í do rozhodnutí Úřadu č.j. SMKL/210009/2023/OSC/Dv ze dne 31.8.2023, a to do celého jeho rozsahu, pro jeho rozpor s právními předpisy a pro jeho nesprávnost a řízení, jež mu předcházelo.

V. Svě odvolání odvolatel po věcné odůvodňuje následovně:

1. Pokud jde o vytvoření zvýšených křižovek v celé oblasti, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:

Soud v Brně rozhodl o tom, že zpomalovací retardéry – zvýšené křižovatky jsou nebezpečné. Řidička dítě přejela proto, že neviděla 9 metrů před auto, potom, co najela na zpomalovací retardér, zvedl se předek auta a ona to dítě před autem neviděla, takže retardéry jsou pouze pro ničení tlumičů aut, životního prostředí, jsou nebezpečné a také se díky provozu těžkých nákladních vozidel rozpadají (např. svoz komunálního odpadu), takže se musí opravovat ... Pokud má velké auto na takovéto zvýšené křižovatce odbočit, ničí se auto, křižovatka a podloží. Navíc hluk, emise a rázy. Retardéry jsou z betonové dlažby a ta má omezenou životnost. Pokud těžké auto prudce zabere, tak létají kostky – je to nebezpečné. Při zvednutí předku vozidla o 8 cm, což je výška křižovatky v projektu, se prodlužuje vzdálenost, kterou nevidíte před autem o 3 a více metrů. V klidové zóně je to tedy velmi nebezpečné, protože si tam mohou hrát na ulici děti. Díky zpomalovacím retardérům je pomalejší dojezd záchranných složek, narůstající emise až o 80%, více opotřebovaná auta, zvýšený hluk, snížení hodnoty nemovitosti (jsou na to judikáty), které stojí v ulici s retardéry. Takže když třeba dostanete infarkt, tak umřete jenom pro to, že sanitka nepřišla včas, protože musela opakovaně brzdit před retardérem a ještě jet jednosměrnými ulicemi. Vzdálenost a čas dojezdu ZS se tedy nesmyslně prodlužuje. Nebo vám shoří dům, protože a hasiči museli opakovaně brzdit před retardérem, objíždět přes jednosměrné ulice a přijeli pozdě. Pokud tedy v Evropě chtějí, aby se v klidové zóně jezdilo pomalu – je tam značka zóna 30 km a případně radar. O všech výhodách retardérů – zvýšených křižovek se dočtete na internetu a také v odborných studiích zveřejněnými tamtéž. Nikde v Evropě je už nedělají, naopak je ruší, protože přišli na to, že se tím nic nevyřeší – je to zastaralé a nebezpečné. V případě silných dešťů dochází k vytváření jezer před zvýšenou křižovatkou a zaplavení okolních pozemků a nemovitostí. Způsobují také problémy při uklízení sněhu.

Jak ostatně vyplývá z připojeného odborného vyjádření Ing. Adolfa Rosenberga, autorizovaného inženýra pro pozemní stavby, ze dne 21.9.2023 (dále jen „Odborné vyjádření“), vzhledem k tomu, že v dané lokalitě je dopravním značením omezená rychlost na 30 km/hod., jsou další opatření (především retardéry) zbytečné, tím spíše, že retardéry z betonové dlažby jsou nevýhodné, ježto zvyšují hlučnost (auta před retardérem zabrzdí, přeřadí a znovu se rozjedou), a ježto jejich životnost je omezená (nadměrně trpí přejezdem těžší techniky: IZS, popeláři, kamiony se stavebním materiálem).

Navíc z téhož Odborného vyjádření vyplývá, že daná lokalita je zasažena minulou důlní činností (poddolování), takže se na domech objevují statické poruchy (praskliny, poklesy), přičemž při umístění retardérů (z důvodů dynamické namáhání) hrozí další zhoršení tohoto stavu, což platí i pro vlastní rekonstrukci komunikací pomocí těžší techniky, když ze s tím souvisejících otřesů též hrozí poškození sousedících domů. A i přes to projekt postrádá i jen jednoduchou geologickou rešerši, která by ukázala průběh důlních chodeb a tím předpoklad vzniku dalších poruch, ježto uhelné nadloží je navíc tvořeno rašelinou či jílem.

2. Pokud jde o vytvoření sítě jednosměrných ulic, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:

Díky jednosměrným ulicím by musela řada obyvatel projet několik ulic, aby se dostala domů. Z klidové zóny tak vznikne zóna se zvýšeným provozem. Dojde ke zbytečnému výfukových exhalací v ulicích díky zbytečnému provozu. Zvýšení hluku a otřesů ne zvýšených křižovatkách. Pro řadu obyvatel bude obtížné zajet do garáže díky úzké ulici. Vznikne tak velký problém pro vozidla záchranné služby a hasičů a také pro svoz odpadu

Jak ostatně vyplývá z Odborného vyjádření, jednak je veřejné osvětlení řešeno zastarale, je lepší užít solární lampy, jsou bez nároku na rozvody a jsou šetrné vůči životnímu prostředí, navíc jsou i velmi estetické, a jednak zjednosměrnění ulic není dobré pro techniku do této lokality zajišťující (popeláři, IZS apod.) a pravoúhlé zatáčení vyžaduje větší námahu pro tyto vozidla a zvýšené opotřebení komunikace, prodlužují se i dojezdové vzdálenosti a časy.

3. Pokud jde o zrušení chodníků na jedné straně ulice a požadavek na zachování chodníků na obou stranách ulice, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:
Vedle parkovacích míst je ve všech městech a obcích vždy vedle široký chodník, aby cestující, děti, senioři mohli bezpečně nastoupit a vystoupit z auta na chodník. Když napadne sníh, nejdou parkovací místa uklidit – projíždějící pluh do nich pouze nahrne sníh – takže potom nejsou k ničemu. A spadané listí také nikdo neuklidí, protože tam čistící vůz nemá šanci zajet. Zrušení chodníků na jedné straně ulice okolo domů je nebezpečný nesmysl odporující zdravému rozumu. Do auta zaparkovaného v parkovacím stání není možné nastoupit z pravé strany – není tam chodník, je tam pouze zeleň široká půl metru. Nelze tedy ani otevřít dveře na pravé straně. Maminka s dětmi tedy bude muset jít po silnici, protože ta není chodník, potom nasedne do auta v parkovacím stání, vyjede do ulice – děti mezi tím budou stát na ulici – není tam chodník, potom zastaví uprostřed ulice, aby mohla otevřít dveře na pravé straně a posadit děti do auta. Stejně to bude se seniory a pohybově omezenými občany. Není možné naložit a vyložit náklad z auta na pravé straně – není tam chodník. A když budete chtít jít do garáže, tak musíte nejdříve na silnici, obejít ostrůvek se zelení a potom se teprve dostanete ke své garáži. Je to nebezpečné!
4. Pokud jde o vysazování stromů v ulicích, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:
Likvidace vzrostlých keřů a stromů je nesmysl, který je v rozporu s ekologií. V ulici Nádražní IV chrání stromy a keře nemovitosti před prachem z polí. V ulici Za Starou poštou, jsou obrovské stromy, které ohrožují bezpečnost. Stromy zdevastovaly vozovku a znepříjemňují obyvatelům ulice život hromadami spadlého listí. Stejně to bude vypadat – podle projektanta – za několik let ve všech ostatních ulicích, protože po vzoru ulice Za Starou poštou se budou vysazovat stromy ve všech ulicích Tuchlovice západ. Pod vozovkou jsou instalovány elektrické rozvody, kanalizace, vodovod, telefonní sítě – to vše bude v budoucnu poškozováno kořeny rostoucích stromů. Stromy mezi parkovacími místy jsou skvělý nápad. Když se za něj schová dítě a vběhne vám přímo pod kola auta, nemáte šanci zastavit. Je to nebezpečné!
5. Pokud jde o použití ulice Nádražní IV jako vjezdu do budoucí obytné zóny, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:
Ulice Nádražní IV je nyní slepá. Ulice je úzká – z obou stran jsou nemovitosti. Mezi karlovarskou a Nádražní II má být jednosměrná. Podle územního plánu by tyto ulice měla sloužit jako příjezd a odjezd do nově plánované zóny s domky. Všechny auta jedoucí do nově plánované lokality tedy nejdříve projedou celou oblastí, buď jednosměrnou Nádražní III, potom Nádražní II aby se dostala do Nádražní IV. Při odjezdu zase projedou Nádražní IV – část jí má být jednosměrná, nebo celou Nádražní II a dále Za Starou poštou. Vjezd do této nově

plánované oblasti bydlení je nejkratší z ulice Za Starou poštou – z té se dá odbočit přímo do nové lokality. Podle plánu tedy projedou zbytečně několik set metrů klidovou zónou. Zbytečné zvýšení provozu v oblasti.

Jak ostatně vyplývá z Odborného vyjádření, území ulic Nádražní I – IV je stabilizované, není zde větší problém zaparkovat, nejsou zde větší dopravní problémy, obyvatelé nevidí při současné situaci problémy, přičemž vzhledem k tomu, že za danou lokalitou bude v budoucnosti probíhat ve větším rozsahu výstavba rodinných domků, není známa páteřní komunikace do této lokality a ulice Nákladní I -IV budou trpět zvýšenou staveništní dopravou těžkými mechanismy (kamiony s návěsy apod.), pročež je Stavba zbytečně uspěchaná.

6. Pokud jde o špatné vyspádování ulic, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:

Každý ví, že voda teče ze svahu dolů, a proto musí být cesty a vše okolo domu vyspádováno směrem od domu. Pokud tedy je kilometr dlouhé pole se sklonem do ulice Nádražní IV a projektant vymyslí, že sklon vozovky bude směrem k nemovitosti – tedy ve stejném sklonu jako pole, ač dosud to bylo obráceně. 5 cm vysoký obrubník vodu nezadrží. Veškerá přívalová voda nateče do nemovitosti a zahrad a vzniknou tím škody obyvatelstvu.

7. Pokud jde o koordinaci opravy ulic se stavbou vodovodu a ukládání kabelů NN do země, setrvává odvolatel na tom, že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné, jak bylo rozvedeno v jeho námitkách, tedy z následujících důvodů:

Ve stavební dokumentaci bohužel není nic o koordinaci s opravou – instalací vodovodu a s rozvody NN (nizkého napětí), které patří ČEZu a má se ukládat do země. V současné době je rozvod NN veden na sloupech. Až se tedy vše opraví a udělá se v ulicích nový asfalt, tak se bude kopat znovu pro nový vodovod a potom znovu na uložení elektrických kabelů NN do země??? Takže budeme tam, kde jsme byli – zničené ulice po různých opravách – rozřezaný a hrbatý asfalt. Provoz nákladních vozidel na uvažovanou výstavbu za ulicí Nádražní IV veškeré zpomalovací retardéry a nově opravené ulice zdevastuje. Celou záležitost jsme konzultovali s jiným projektantem. Po prostudování projektu nám sdělil, že projekt není moderní – je zastaralý a neodpovídá současným požadavkům obyvatel. Mnohem lepší by bylo naší oblast řešit jako OBYTNOU ZÓNU. Tím by se vyřešily všechny námitky proto projektové dokumentaci a pro naší oblast by to bylo ideální řešení. Tento projekt je v současném provedení nebezpečný pro obyvatele Tuchlovice západ a všechny návštěvníky v této oblasti.

Jak ostatně vyplývá z Odborného vyjádření, vodovodní i kanalizační řady nejsou v dobrém stavu a v brzké budoucnosti by je měla čekat rekonstrukce, s čímž je zapotřebí rekonstrukci komunikací zkoordinovat, ježto nedává ekonomický smysl provést nejprve rekonstrukci komunikace a zanedlouho do ní provádět výkopy.

VI. Své odvolání odvolatel po formální odůvodňuje následovně:

1. Ač je Stavba povolena v rozsahu „Tuchlovice, oprava místních komunikací - lokalita ZÁPAD“, faktem je, že ve skutečnosti nejde o žádnou „opravu“ (kterou je z pohledu odvolatele pouhé odstraňování fyzického opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do předchozího stavu bez jeho technického zhodnocení), nýbrž o „rekonstrukci“ (kterou je z pohledu odvolatele změna předchozího stavu jeho *kvalitativní a kvantitativní změnou*), což potvrzuje i Odborné vyjádření s tím, že (cit.) „jsou úpravy místních komunikací takového rozsahu, že se nejedná o opravu ale o rekonstrukci ve smyslu Stavebního zákona“ (srov. ostatně např. i rozhodnutí Nejvyššího správního soudu České republiky sp.zn. 8 Afs 4/2012 ze dne 27.4.2012).

- VII. Ze shora uvedeného vyplývá, že žádosti Obce Tuchlovice nemělo být vyhověno a že tímto odvoláním napadené rozhodnutí Úřadu je nesprávné po věcné i formální stránce, přičemž odvolatel konstatuje, že při vyhodnocování jeho námitek postupoval Úřad v rozporu s hlavním cílem stavebního zákona „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích”.
- VIII. Odvolatel proto navrhuje, aby odvolací orgán rozhodnutí Odboru výstavby - oddělení speciálních stavebních činností, speciálního stavebního úřadu pro dopravní stavby Magistrátu města Kladna č.j. SMKL/210009/2023/OSC/Dv ze dne 31.8.2023 v celém rozsahu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.