



Městský úřad Černošice

Odbor stavební úřad - oddělení dopravy a správy komunikací

Podskalská 19

120 00 Praha 2

Spis. ZN. výst.:26645/2019/Se
Č.j.: MUCE 70263/2019 OSU
vyřizuje: Monika Semová, Podskalská 19, Praha 2
tel./e-mail: 221 982 385 / monika.semova@mestocernosice.cz

V Praze dne 02.12.2019

ROZHODNUTÍ STAVEBNÍ POVOLENÍ

Výroková část:

Městský úřad Černošice, odbor stavební úřad, oddělení dopravy a správy komunikací jako silniční správní úřad příslušný podle § 40 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, (dále jen "zákon o pozemních komunikacích") a speciální stavební úřad příslušný podle § 16 odst. 1 a § 40 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, a § 15 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním (dále jen "stavební zákon"), ve stavebním řízení přezkoumal podle § 108 až 114 stavebního zákona žádost o stavební povolení, kterou dne 6.11.2017 podala

Obec Jíloviště, IČO 00241334, Pražská 81, 252 02 Jíloviště,
 kterou zastupuje Mgr. Petra Běhounová, nar. 27.01.1983, 391 31 Draždice 193

(dále jen "stavebník"), a na základě tohoto přezkoumání:

- I. Vydává** podle § 115 stavebního zákona a § 18c vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu

s t a v e b n í p o v o l e n í

na stavbu:

stavební úpravy místní komunikace Zahradní, Jíloviště

(dále jen "stavba") na pozemku parc. č. 442/3, 450/1, 451/1, 451/3 v katastrálním území Jíloviště.

Stavba obsahuje:

SO 101 oprava stávající komunikace v šíři 3m, příčný sklon jednostranný 2,5% směrem jih, komunikace ohraničena betonovými obrubníky

SO 102 sjezdy s povrchem betonové dlažby + odvodňovací žlaby

SO 103 parkovací stání v prostoru komunikace 2 podélná a 3 kolmá stání, povrch stání betonová zatravněvací dlažba

SO 301 odvodnění komunikace – vyspádování do štěrbinového žlabu

II. Stanoví podmínky pro provedení stavby:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace ověřené ve stavebním řízení, kterou vypracoval ing. Robert Juřina autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0012736 v srpnu 2017, případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení speciálního stavebního úřadu. Stavebník není oprávněn v rámci stavby provést vyloučenou část stavby, jak je definována výše.
2. Před zahájením stavby stavebník zajistí vytýčení prostorové polohy stavby odborně

- způsobitou osobou. Výsledky vytyčení musí být ověřeny úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem. O provedení vytyčení musí být sepsán vytyčovací protokol a všichni pracovníci provádějící výkopové práce musí být seznámeni s polohou podzemních sítí.
3. Vyskytnou-li se při provádění výkopů podzemní vedení v projektu nezakreslená, musí být další stavební práce přizpůsobeny skutečnému stavu. Způsob eventuálních úprav, nebo přeložení těchto vedení, musí být projednán s příslušným správcem.
 4. Stavebník zajistí provádění zemních prací v souladu s platnými právními předpisy.
 5. Na stavbě bude vedena průběžná evidence o odpadech a nakládání s nimi. Odpady, které vzniknout při realizaci stavby, budou přednostně nabídnuty k recyklaci a teprve pokud toto nebude možné, budou řádně odstraněny v souladu s platnými právními předpisy (podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění) na úseku nakládání s odpady např. na povolené skládce odpadů. Doklad o jejich likvidaci bude předložen při závěrečné kontrolní prohlídce stavby.
 6. V souvislosti s povolovanou stavbou nebudou znečišťovány veřejné komunikace, resp. bude bezodkladně zajištěno jejich čištění a komunikace budou uvedeny do původního stavu.
 7. Stavebník písemně oznámí speciálnímu stavebnímu úřadu tyto fáze výstavby pro kontrolní prohlídky speciálního stavebního úřadu dle ust. § 132, 133 a 134 stavebního zákona:
 - předání staveniště
 - ukončení stavby pro provedení závěrečné kontrolní prohlídky stavby ke kolaudaci
 8. Stavba bude provedena stavebním podnikatelem: stavebník je povinen oznámit stavebnímu úřadu předem termín zahájení stavby, název a sídlo stavebního podnikatele, který bude stavbu provádět, včetně jména stavbyvedoucího, který zabezpečí odborné vedení stavby v souladu s § 160 odst. 1 stavebního zákona. Současně stavební podnikatel doloží výpis z obchodního rejstříku prokazující, že je oprávněn podnikat ve stavebnictví podle zvláštních předpisů.
 9. Stavebník před zahájením stavby umístí na viditelném místě u vstupu na staveniště štítek o povolení stavby a ponechá jej tam až od dokončení stavby do doby závěrečné kontrolní prohlídky.
 10. O stanovení místní úpravy provozu na dokončené stavbě dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, **bude požádáno min. 30 dnů před provedením závěrečné kontrolní prohlídky stavby** u OSU – oddělení dopravy a správy komunikací MěÚ Černošice tak, aby ke dni konání závěrečné kontrolní prohlídky stavby mohlo být na základě silničním správním úřadem schváleného návrhu dopravně inženýrského opatření provedeno nové dopravní značení.
 11. Stavební úřad stanovuje, že stavbu je možno užívat pouze na základě kolaudačního souhlasu. Před dokončením stavby je proto stavebník povinen požádat o vydání kolaudačního souhlasu.

Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

Obec Jíloviště, IČO 00241334, Pražská 81, 252 02 Jíloviště

Odůvodnění:

Dne 6.11.2017 podal stavebník Obec Jíloviště, IČO 00241334, Pražská 81, 252 02 Jíloviště, žádost o vydání stavebního povolení na výše uvedenou stavbu, uvedeným dnem bylo zahájeno stavební řízení a následně dne 17.4.2018 pod Spis. ZN. výst.: 66425/2017/Se ;č.j. MUCE 23837/2018 OSU bylo vydáno stavební povolení. Dne 7.4.2018 obdržel speciální stavební úřad odvolání účastníka stavebního řízení Ing.Pavla Marešovského, bytem Praha 5, U Mrázovky 80. Spis byl poté předán nadřízenému orgánu.

Dne 19.9.2018 Krajský úřad Středočeského kraje pod č.j. 110852/2018/KUSK-DOP/Lac rozhodl, že napadené rozhodnutí se ruší a věc se vrací speciálnímu stavebnímu úřadu, aby ve věci znovu jednal a rozhodl. Speciální stavební úřad oznámil dne 11.10.2018 pokračování v řízení a dne 21.11.2018 pod č.j. Spis.Zn.výst.:66425/207/Se, č.j. MUCE 71306/2018 OSU

vydal stavební povolení „ Stavební úpravy místní komunikace Zahradní Jíloviště na poz.parc.č. 450/1,451/1,a 451/3 v k.ú.Jíloviště“. Do tohoto stavebního povolení se Ing. Pavel Marešovský opět odvolal. Dne 16.4.2019 Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy pod č.j. 042741/2019/KUSK-DOP/Lac jako odvolací orgán, vrátil napadané rozhodnutí speciálnímu stavebnímu úřadu, aby ve věci znovu jednal a rozhodl.

Speciální stavební úřad vyzval stavebníka, aby ve lhůtě do 90dnů ode dne doručení výzvy k odstranění nedostatků podání. Stavebník nedostatky odstranil. Dne 3.6.2019 speciální stavební úřad oznámil pokračování stavebního řízení „Stavební úpravy místní komunikace Zahradní Jíloviště“ veřejnou vyhláškou. Dne 10.6.2019 se na oddělení dopravy a správy komunikací MěÚ Černošice dostavil Ing. Pavel Marešovský k nahlížení do spisu. Dne 19.8.2019 bylo provedeno jednání na místě stavby za účasti zástupců obce, projektanta a Ing. Pavla Marešovského vlastníka rekreačního objektu č.e.2 ,parc.č. 274/4 k.ú.Jíloviště.

Projektová dokumentace stavby splňuje obecné technické požadavky na stavby a podmínky územního rozhodnutí o umístění stavby. Speciální stavební úřad v průběhu řízení neshledal důvody, které by bránily povolení stavby.

Stanoviska a vyjádření sdělili a bylo doloženo:

- stanovisko MěÚ Černošice OŽP ze dne 22.9.2017 č.j. 57326/2017 OŽP/Ště
- závazné stanovisko HZS Stř.kraje ze dne 5.10.2017 e.č. PZ – 735 – 2/2017/PD
- závazné stanovisko KHS Stř. kraje ze dne 4.9.2017 pod č.j.: KHSSC 49181/2017
- stanovisko Policie ČR DI Praha venkov – západ ze dne 25.9.2017 pod č.j. KRPS-297727-1/ČJ-2017-011606
- §15 staveb. zákona MěÚ Mníšek p. Brdy SÚ ze dne 14.11.2017 č.j. MMpB-SÚ/11421/17-1420/2017-Joch
- stanovisko silniční správní úřad obce Jíloviště ze dne 15.5.2019 č.j.SSÚ1/2019/OÚ /Jíloviště
- vyjádření MěÚ Černošice OÚP ze dne 10.10.2017 č.j. MUCE 60551/2017/Pan
- souhlas KSUS Střed.kraje př.org. ze dne 2.10.2019
- stanovisko GridServices, s. r.o. ze dne 20.10.2017
- vyjádření CETIN ze dne 22.6.2017 č.j. 648276/17
- sdělení ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 12.9.2017 č.j. 1094515808/2017
- vyjádření VAK Beroun a.s. ze dne 22.9.2017 č.j. 017070056969
- vyjádření T-mobil Czech Republic a.s. ze dne 22.6.2017 č.j. E220993/17
- souhrnné stanovisko ČD Telematika ze dne 28.6.2019 č.j. 1201710176
- vyjádření ELTODO ze dne 12.9.2017
- vyjádření ITES spol. s.o. ze dne 30.6.2017
- Sdělení Telco Pro Services, a.s. ze dne 22.6.2019
- plán kontrolních prohlídek
- informativní výpisy
- plná moc pro Mgr. Petru Běhounkovou
- 2x ověřená PD Ing.Robert Juřina

Popis stavebních úprav místní komunikace Zahradní

Jedná se o stavební úpravy, proto nemuselo být vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby. Obec má ul. Zahradní zařazenou v pasportu místních komunikací a dopravně se napojuje na stávající místní komunikace. SO 101 - komunikace je jednopruhová bez chodníku Na západní straně je napojena na MK ul. K Dubíčku parc.č. 450//3 a na východní na MK ul.Hasičská parc.č. 273/13 a MK ul.Pražská parc.č. 450/3 k.ú.Jíloviště. Komunikace zajišťuje dopravní obsluhu lokality rodinných domů a objektů pro rekreaci. Šířka komunikace 3m příčný sklon jednostranný 2,5% podélný sklon 0,5-3,8%. SO 102 -součástí oprav je i oprava sjezdů. Povrch vozovky asfalt , sjezdy z betonové dlažby a odvodňovacími žlaby s roštem. SO 103 -na pozemku a parc.č. 451/3,451/1 k.ú.Jíloviště bude položena betonová zatravnovací dlažba pro podélná a kolmá parkovací stání SO 301 – odvodnění ul. Zahradní je provedeno vyspárováním ke štěrbinovému žlabu jednoho okraje vozovky

Speciální stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

Speciální stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Účastníci řízení - další dotčené osoby:

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

st. p. 90, parc. č. 274/1, 274/2, 274/4, 274/5, 274/7, 274/8, 274/9, 274/10, 275/2, 275/3, 275/4, 275/5, 275/6, 275/9, 275/13, 275/14, 450/2 v katastrálním území Jíloviště. Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním stavbám: Jíloviště č.p. 67

Pokračování v řízení bylo oznámeno veřejnou vyhláškou v souladu s §144 správního řádu- řízení s velkým počtem účastníků a §112 stavebního zákona

Návrhy a námitkami účastníků:

Dne 28.6.2019 námitku podal Ing.Pavel Marešovský vlastník objektu pro rekreaci č.e. 2 ,parcela č.274/4 k.ú. Jíloviště ,bytem Praha 5, U Mrázovky 80. Totožné námitky podal již 30.11.2017 a také 19.12.2018

Na základě Vašeho oznámení o zahájení stavebního řízení ze dne 31. 5. 2019 jako vlastník parcely číslo 274/4 a nemovitosti č. ev. 2 v katastrálním území Jíloviště podávám z důvodu omezení mého vlastnického práva námitku k předložené projektové dokumentaci ve věci: Stavební úpravy místní komunikace Zahradní v obci Jíloviště.

Hlavním nedostatkem projektové dokumentace je zachování extrémně navýšené úrovně vozovky v úseku Zahradní ulice, která bezprostředně sousedí s našim pozemkem 274/4. Toto navýšení bylo provedeno při vyasfaltování vozovky v 70. letech a přetrvává dodnes. Před vyasfaltováním byla Zahradní prašnou cestou s naprosto vyhovující výškovou úrovní povrchu vůči výškové úrovni našeho pozemku, takže se osobním autem dalo bezproblémově zajet do zahrady a rovněž bezproblémově vyjet ze zahrady do Zahradní ulice. V této souvislosti odmítám jakékoliv zpochybňování a tvrzení obce, že současná úroveň je historicky dána. Není. Současná úroveň v místě vjezdu do naší zahrady odpovídá původní úrovni prašné polní cesty + navýšení o minimálně 30 cm při vyasfaltování, přičemž mimo vjezd je navýšení cesty podél našeho plotu ještě vyšší (40 a více cm). Pokud bude potřeba, mohu doložit fotografiemi. Rozdíl mezi úrovní v zahradě a úrovní v ulici v místě vjezdu v současnosti činí 34-35 cm! Rovněž bych rád uvedl na pravou míru tvrzení, že v místě výjezdu je situace složitá. Ona totiž není složitá od prvopočátku. Tuto složitou situaci tam vytvořili lidé - asfaltěři a to právě navýšením vozovky. Jako pamětník, který se na místě před 50 lety už vyskytoval a byl schopen situaci vnímat, zodpovědně říkám, že před vyasfaltováním žádná složitá situace ve vjezdu nebyla. Navíc k navýšení tehdy došlo bez řádného stavebního řízení a tak jsme se nemohli k věci ani vyjádřit. A do současnosti nebyla učiněna žádná náprava. Po vyasfaltování jsme jako reakci na zmiňovanou bezohlednost museli branku a vjezdovou bránu nadzvednout, podbetonovat a do zahrady vybetonovat šikmý nájezd, ale ani tato úprava nezajistila dostatečnou sjízdnost vjezdu. Předložený projekt příčinu problému vůbec neodstraňuje, ale váže se k prahu stávajícího nesjízdného vjezdu (viz řez 17 — nulové snížení na prahu vjezdu). Rozdíl mezi úrovní prahu ve vjezdu a úrovní v zahradě zůstává podle projektu stále 26-27 cm. Tento výškový rozdíl vzniklý navršením úrovně v ulici při vyasfaltování se právě rozhodující měrou podílí na nesjízdnosti vjezdu. Vzhledem k navýšení ve vjezdu o cca 30 cm nemůže pouhé sklonování vozovky v ulici sjízdnost vjezdu zajistit. Je proto nutné přistoupit k dostatečnému snížení vozovky. Projektanti ve svém vyjádření uvádějí, že není důvod se domnívat, že by se vjezd stal nesjízdným. On totiž nesjízdným už je. Pro vyjasnění všem pochybovačům. proto nejprve uvedu, co rozumím pod pojmem sjízdný vjezd.

Za sjízdný vjezd považuji ten, kdy za běžné povětrnostní situace (teplota vzduchu nad nulou, suchý nebo mokrá povrch vozovky) je vozidlo na vlastní pohon bezpečně schopno překonat vjezd (vyjíždění a vyjždění) bez uvíznutí s protáčením kol na místě, zachycení podvozků, opakovaných pokusů o vyjetí z důvodu enormního rozdílu výškové úrovně nebo provádění podpůrných činností (skládání nakladu při zatížení vozu, zatlačení cizí osobou, vytažení jiným vozidlem apod.). Z tohoto pohledu je náš vjezd jednoznačně za hranici sjízdnosti a ani podle předloženého projektu tomu nebude jinak.

Nyní podrobněji popíšu projevy nesjízdnosti našeho vjezdu. Příčinou nesjízdnosti našeho vjezdu je kombinace neúměrně navýšené úrovně vozovky v ulici a tím, že je nutno vyjíždět ostře do pravého uhlu, tedy s plným rejdem vlevo. V úzké uličce není možné si více nadjet

obloukem o větším poloměru (je tam plot sousedů) a tak alespoň zmenšit vychýlení přední nápravy vůči podélné ose vozu, které by vyjeti alespoň částečně usnadnilo. Při maximálním vychýlení však hnaná náprava zabírá ve výrazně jiném směru než je postavení zadních kol, které v daném okamžiku právě najíždějí na začátek prudkého nájezdu. V tomto kritickém místě dojde k uvíznutí vozidla s protáčením předních kol na místě (i při suché vozovce). Úkon je pak potřeba opakovat. Vyjždění na několik pokusů je běžná praxe.

Druhým projevem nesjízdnosti vjezdu je občasný dotyk („škrtnutí“) až zachycení a rozpojení výlukového potrubí na podvozku vozu (je sešroubované objímkou) o kovové zajištění vrat na prahu vjezdu. Záleží na místě a uhlu najetí, zatížení vozidla a rychlosti najíždění. Při větším zatížení a rychlejším najetí, kdy dojde ke zhoupnutí vozu se pravděpodobnost kontaktu podstatně zvyšuje. A to mám přitom vůz spíš s vyšším podvozkem a diagonálními, tedy vyššími pneumatikami. Moderní typy osobních vozů jsou konstruovány více na rychlost a mají většinou nižší podvozek, takže ani novým typem vozu by se tento problém nevyřešil. Už i tak problematické vyjždění se ještě umocňuje působením takových vlivů jako je nízká teplota vzduchu, vlhkost povrchu a náklad vozidla: Při teplotě těsně nad nulou prochladl: motor odmítá i při vytaženém sytiči jít do výkonu a v kritickém místě (předek už v ulici, zadní kola na začátku strmého nájezdu) opakovaně zhasíná. Není řešením ani nejprve motor několik minut zahřívat chodem naprázdno a obtěžovat tak okolí hlukem a výfukovými zplodinami. Mokřý nájezd podstatně ztěžuje vyjždění, neboť dochází k ještě většímu prokluzování předních kol. Na namrzlém nájezdu nebo při sněhovém poprašku je vyjždění vyloučeno.

Rovněž jakýkoliv náklad znesnadňuje až znemožňuje vyjždění a zajíždění i vozidla. Projetí vjezdu s těžším nákladem není možné vůbec. Větším zatížením se zadní části vozu sníží („Ad' si „sedne“) a není radno se o projetí vjezdu pokoušet, neboť by téměř s jistotou došlo k utržení výfukového potrubí na podvozku. Proto je nutno zůstat stát na ulici, způsobit její neprůjezdnost, náklad nejprve složit do zahrady a pak teprve s odlehčeným vozem vjíždět. Vyjždění se zatíženým vozem je ještě problematictější až zcela nemožné, neboť je nutno počítat jak s opakovaným uvíznutím, tak s větším rizikem zachycení výfukového potrubí a eventuálně nakonec i s vyložením nakladu před výjezdem. Nakládku je pak nutné provádět až po vyjetí do ulice. Veškeré tyto důsledky si nikdo neuvědomuje. Velice mě zaráží, že se k našemu vyjždění vyjadřují ostatní účastníci řízení, i kdy o skutečných problémech s vyjžděním nemohou mít ani tušení. Jako adekvátní vyjádření bych v jejich případě viděl: „Neviděl jsem a proto nemohu posoudit.“ Pokud dojde k nějaké kolizi ve vjezdu, snažím se už jen pro zachování průjezdu ulici situaci rychle vyřešit. Rozhodně nemám v úmyslu ponechat vozidlo a obcházet ostatní účastníky řízení, aby se šli podívat, co by zřejmě, aby uvěřili, bylo potřeba.

Dalším velmi závažným nedostatkem v projektové dokumentaci je vytvoření nepřístupných míst k údržbě dolní části drátěného plotu a jeho bezprostředního okolí. Konkrétně se jedná o znemožnění čištění povrchu drátěného pletiva před nátěrem a znemožnění provádění obnovovacích antikoročních nátěrů. Není možné, aby mezi obrubníkem a pletivem zůstala štěrbina o šířce 9 cm a hloubce 34 cm (jak je uvedeno na příčném řezu 16). Pro to, aby natíraný, povrch byl přístupný, by musel být obrubník minimálně 30 cm od plotu a to za předpokladu, že by nebyl z boku vůbec zpevněn. Ovšem při zakresleném bočním zpevnění, které zaplňuje prostor mezi obrubníkem a plotem (v projektu není uvedeno pod jakým úhlem, v jakých rozměrech) musí být potom obrubník osazen ještě dále o plotu. Svě tvrzení opírám o mnou již zmiňovanou normu ČSN EN ISO 12944-3, kde je pro zachování přístupnosti povrchu uvedena nejnižší přípustná vzdálenost mezi natíraným povrchem a sousední plochou. Tato norma byla vypracovaná, jak obecně správně poznamenává, pro ocelové konstrukce, nicméně zásada, že udržovat lze jen povrchy přístupné pro provádění obnovovacích nátěrů, platí zcela obecně, ať se jedná o ocelovou konstrukci nebo jakýkoliv jiný povrchově upravovaný výrobek (tedy i oplocení). Není důvod se domnívat, že parametry pro ocelovou konstrukci a jiný, výrobek budou odlišné, protože podstata věci je stejná. Oproti současnosti by se realizací projektu jednalo o zhoršení stavu, neboť dolní část oplocení je přístupná a dá se natírat. Vyjádření projektanta na mé odvolání, abych si, pokud napadám vytvoření nepřístupných míst, ustoupil s plotem do zahrady nebo vybudoval vyšší podezdívku, považuji za nehorázné. Z vyjádření ostatních účastníků řízení — občanů z ulice k vytvoření nepřístupných míst je patrné, že buď vůbec nepochopili, o co jde, nebo se snaží najít nějaký argument, kterým by moje tvrzení

zpochybnili. Neuvědomili si však, že píší o něčem, co s projektem vůbec nesouvisí (porosty tuhi v zahradě). Jejich vyjádření proto nemá, smysl komentovat.

V této souvislosti je dále potřeba aby pro umožnění provádět nátěry pletiva byla nove osazovaná lampa veřejného osvětlení minimálně 30 cm od našeho oplocení. Z projektové dokumentace není vzdálenost parna — kótování chybí, nutno doplnit! U nepřístupných povrchů, které by podle projektu vznikly, by musela ochrana proti korozi řešena jiným způsobem než nátěrem a to již ve fázi navrhování (odolným materiálem, materiálem s dostatečným odolným povlakem apod.). Ale u již zabudovaného, dosud přístupného a natíraného výrobku pletiva není proto vytvoření nepřístupných míst možné.

V projektu zakreslena spára o šíři 9 cm (viz fez 16) by vedle toho znemožňovala i bezprostřední údržbu okolí plotu, tj. vytrhávání nežádoucí vegetace, vyživování trávy a sbírání napadaného listí. Ve spáře by nebylo možno použít žádnou mechanizaci, čištění by bylo nutno provádět ručně, pokud vůbec (hloubka 34 cm!). Navíc v zarostlé spáře by se držela vlhkost, která by stimulovala korozi drátěného pletiva. Lze usoudit, že by došlo i k zahrnutí drátěného pletiva zeminou, jak je to ostatně dobře viditelné na nove rekonstruovaném úseku ulice Pražská. Takovéto provedení je z hlediska ochrany oplocení proti korozi neodborné, neboť" podklad s nátěrem (drátěné pletivo) není určen do prostředí, kterému neodolává (expozice v zemi). Oproti současnosti by se opět jednalo o podstatné zhoršení situace.

Další činnosti související s údržbou oplocení je nutnost výměny železobetonových sloupků. Sloupky jsou u konce své životnosti, neboť" ocelová výztuž je již zkorodovaná a beton popraskaný, místy odpadávající. Stávající sloupky jsou zalité v betonu jak z místa zahrady, tak z ulice bude nutno okolní obetonování mechanizovaně rozbit, sloupek vždy vyjmout (možná i v zemi rozbit) a vyhloubit nebo alespoň upravit jámu pro nove zabetonování. Pro tuto činnost je proto nutné zachovat dostatečný, prostor i z ulice (nelze poddolovat žlab pro odvodnění). Devíticentimetrová spára je prostor pro výměnu zcela nedostatečný V současnosti by bylo možné provést výměnu bez problémů. Při realizaci projektu by prakticky nebylo možné poškození žlabu nebo lože pod žlabem zabránit.

Při navýšení úrovně v ulici v těsné blízkosti plotu by dále docházelo k naklánění naší podezdívky v důsledku jednak projíždění těžkými vozidly a rovněž jako důsledek namrzání navýšené zeminy v zimní období. K naklánění podezdívky důsledkem rozpínání navršené zeminy mrazem dochází již nyní. Přiblížením vozovky k našemu plotu by se situace ještě zhoršila. Lehká podezdívka byla postavena na původní nenavýšenou úroveň v ulici (tedy minimálně o 30 cm níže) a nemá charakter opěrné zdi. Vozovku nelze proto situovat do těsné blízkosti plotu. Oproti současnosti by se jednalo opět o zhoršení stavu.

Závěrem stručně shrnuji, že hlavní příčinou uvedených nedostatků je dle projektu zachovaná navýšená úroveň vozovky v ulici, která nadále způsobuje nesjízdnost vjezdu. Není akceptovatelné, aby při větším nákladu bylo při příjezdu před naši zahradu nutno zůstat stát na ulici, způsobit tak její neprůjezdnost, nejprve naklad složit do zahrady a pak teprve s odlehčeným vozem vjet. Při vyjíždění naopak nejprve s nezátíženým vozem vyjet, zablokovat ulici a teprve nakládat naklad. Takovéto počínání je naprosto nemyslitelné. Před navršením vozovky v ulici při jejím vyasfaltování nebylo nutno nic takového provádět. Vyjíždění se povedlo vždy napoprvé i se zatíženým vozidlem. Proto odmítám tvrzení, že řešení není možné. Dobře vím, že vjezd byl po cella leta sjízdny. Projekt dále nezachovává dostatečný prostor pro údržbu oplocení (nátěry), jeho bezprostředního okolí (odstraňování listí a nežádoucí vegetace) a také nezohledňuje v dohledné době plánovanou výměnu sloupků (prostor pro odstranění betonu a pro nove zabetonování). Vzhledem k tomu, že projekt zcela opomíjí nutnost provádění obnovovacích nátěrů oplocení (vytváří nepřístupná místa pro čištění povrchu a zhotovování nátěrů štětce) vykazuje z hlediska ochrany proti korozi zásadní odborné nedostatky. Přiblížení vozovky do těsné blízkosti našeho plotu by navíc způsobovalo naklánění podezdívky v důsledku namrzání navýšené zeminy v ulici, neboť" podezdívka nebyla postavena jako opěrná zed'.

Vyjádření obce a projektanta nic nemění na tom, že je dotčeno moje vlastnické právo a nadále požaduji nápravu uvedených nedostatků. Je třeba, aby obec tuto situaci pochopila, zamyslela se nad ni a snažila se hledat oboustranně přijatelná řešení. Z mé strany ovšem nelze očekávat, že budu souhlasit se zachovaným nesjízdností vjezdu a znemožnění údržby oplocení.

Vypořádání s námitkou

Speciální stavební úřad k podaným námitkám sděluje následující:

1. Jedná se o velmi úzkou ulici s průjezdným profilem v těchto místech 4m. Sklonové poměry jsou velmi problematické, komunikaci protíná napříč svah. Navržená komunikace je v těchto místech snížena na nejnižší možnou úroveň. V podélném profilu je navrhováno snížení nivelety vozovky o 16 cm, dále je navržen maximální jednostranný sklon 5% směrem k pozemku p.č. 274/4 z důvodu, aby hrana vozovky na této straně byla co nejnižší. Místo hrany vozovky a sjezdu je navrhováno o cca 130 mm níže, než je stav současný a tím je dosaženo nižšího sklonu (13,6 % v délce 15 cm oproti původním téměř 35% ve stávajícím sjezdu). Navrhované sklony jsou patrné v charakteristickém příčném řezu č.17 na výkrese č.2 projektové dokumentace.

Větší snížení úrovně vozovky není možné z důvodu napojení této komunikace na křižovatku ulic Zahradní, Pražská a Hasičská. Při větším snížení nivelety by došlo k vytvoření prohlubně, v níž by zůstávala stát voda a rovněž by voda z tohoto místa neodtékala navrženým žlabem, který svým sklonem kopíruje komunikaci. Dále je nutné brát v úvahu také napojení ostatních vjezdů. Důležitým důvodem pro nemožnost ještě většího snížení nivelity vozovky je rovněž nemožnost snížení krytí stávajících inženýrských sítí, zejména vodovodu, splaškové kanalizace a plynu.

Speciální stavební úřad je toho názoru, že stav nivelety vozovky zde trvá již několik desítek let, během nichž byl stav napojení pozemků v přímém kontaktu s touto komunikací již ustálen. Během tohoto období zde byla umístěna vedení inženýrských sítí, jejichž vertikální polohu lze měnit pouze s vynaložením neúměrných nákladů. Speciální stavební úřad je dále toho názoru, že vlastník pozemku mohl již za současného stavu komunikace provést nepřilíš komplikované stavební úpravy vjezdu, jimiž by omezil nepříznivý vliv většího sklonu vozovky v místě napojení na pozemek p.č. 274/4.

Speciální stavební úřad z výše uvedených důvodů proto považuje tuto námitku za nerelevantní, a nevyhovuje jí.

2. Námitka na nepřístupná místa pro údržbu drátěného plotu.

Z pozemku komunikace je plot kolem pozemku parc.č. 274/4 k.ú Jíloviště volně přístupný, naopak je údržba znemožněna z druhé strany, tj. zevnitř pozemku p.č. 274/4, který je ve vlastnictví Ing. Marešovského, Zde se nachází vzrostlá zeleň, která již nyní brání údržbě oplocení, požadovaný zábor veřejného prostranství nelze v rámci projednávaných stavebních úprav nárokovat.

Speciální stavební úřad z výše uvedených důvodů proto považuje tuto námitku za nerelevantní, a nevyhovuje jí.

Speciální stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému úřadu Středočeského kraje, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5, podáním u Městského úřadu Černošice, odbor stavební úřad, se sídlem Riegrova 1209, 252 28 Černošice podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné.

Speciální stavební úřad po dni nabytí právní moci stavebního povolení zašle stavebníkovi jedno vyhotovení ověřené projektové dokumentace a štítek obsahující identifikační údaje o povolené stavbě. Další vyhotovení ověřené projektové dokumentace zašle vlastníkově stavby, pokud není

stavebníkem. Stavebník je povinen štítek před zahájením stavby umístit na viditelném místě u vstupu na staveniště a ponechat jej tam až do dokončení stavby, případně do vydání kolaudačního souhlasu; rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku.

Stavba nesmí být zahájena, dokud stavební povolení nenabude právní moci. Stavební povolení pozbývá platnosti, jestliže stavba nebyla zahájena do 2 let ode dne, kdy nabylo právní moci.

Monika Semová v.r.
vedoucí oddělení dopravy OSÚ
Městský úřad Černošice
"otisk razítka"

Vyvěšeno dne: 9. 12. 2019 Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.

OBEC JÍLOVIŠTĚ
Pražská 81
252 02 Jíloviště

Vývěsní lhůta začíná den po dni vyvěšení. Sejmutí vyhlášky je možno provést následující pracovní den po posledním (patnáctém) dni vývěsní lhůty.

Písemnost se zveřejňuje též způsobem umožňující dálkový přístup.

Poplatek:

Osvobozeno od uhrazení správního poplatku za vydání stavebního povolení podle položky 18 bod1 písm.f) pozn.2 Sazebníku správních poplatků, který je přílohou zákona č.634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

Obdrží:

Obec Jíloviště, IDDS: e8rbs4j

sídlo: Pražská č.p. 81, 252 02 Jíloviště

Mgr. Petra Běhounová, Draždice č.p. 193, 391 31 Draždice

Jaromír Petrák, Fügnerova č.p. 193, 252 29 Dobřichovice

Jaroslav Petrák, Fügnerova č.p. 285, 252 29 Dobřichovice

Tomáš Petrák, 5. května č.p. 33, 252 29 Dobřichovice

Účastníkům uvedeným v §109 písm.e) stavebního zákona se doručuje veřejnou vyhláškou zveřejněnou po dobu 15 dnů na úřední desce MěÚ Černošice, Riegrova 1209, 252 28 a úřední desce OÚ Jíloviště Pražská 81, 252 02 Jíloviště

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

st. p. 90, parc. č. 274/1, 274/2, 274/4, 274/5, 274/7, 274/8, 274/9, 274/10, 275/2, 275/3, 275/4, 275/5, 275/6, 275/9, 275/13, 275/14, 450/2 v katastrálním území Jíloviště

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním stavbám:

Jíloviště č.p. 67

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspě.org., IDDS: a6ejgmx

sídlo: Zborovská č.p. 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov

ČD - Telematika a.s., servis kabelových sítí Praha, IDDS: dgzjrp

sídlo: Pernerova č.p. 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov

Česká telekomunikační infrastruktura a.s., CETIN, IDDS: qa7425t

sídlo: Olšanská č.p. 2681/6, 130 00 Praha 3-Žižkov

ČEZ Distribuce, a. s., IDDS: v95uqfy

sídlo: Teplická č.p. 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín 2

GridServices, s.r.o., IDDS: jnnyjs6

sídlo: Plynárenská č.p. 499/1, Zábrdovice, 602 00 Brno 2

Osvětlení Týnec, k.s., IDDS: f8mrm9m

sídlo: K Náklí č.p. 404, Benešov, 257 41 Týnec nad Sázavou

T-Mobile Czech Republic a.s., IDDS: ygwch5i

sídlo: Tomíčková č.p. 2144/1, Praha 4-Chodov, 148 00 Praha 414

Vodovody a kanalizace Beroun, a.s., IDDS: 7vjgxyf

sídlo: Mostníkovská č.p. 255/3, Beroun-Závodí, 266 01 Beroun 1

ITES spl.s.r.

Sídlo : Jaroslava Šípka 486, Stochov 273 03

dotčené správní úřady

Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, IDDS: dz4aa73

sídlo: Jana Palacha č.p. 1970, 272 01 Kladno 1

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, IDDS: hhcai8e

sídlo: Dittrichova č.p. 329/17, Nové Město, 120 00 Praha 2

Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, IDDS: 2dtai5u

sídlo: Na Baních č.p. 1535, Praha 5-Zbraslav, 156 00 Praha 516

Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí, Podskalská č.p. 19, 120 00 Praha 2

Městský úřad Mníšek pod Brdy, stavební úřad, IDDS: 96ebwrs

sídlo: Dobříšská č.p. 56, 252 10 Mníšek pod Brdy

