



MMFMP00GNEJ8

PODANO
OSOBNĚ

Krajský úřad Moravskoslezského kraje
odbor krajský stavební úřad
28.října 2771/117
702 18 Ostrava
(odvolací správní orgán)

prostřednictvím

Magistrátu města Frýdku-Místku
odboru územního rozvoje a stavebního řádu
oddělení stavebního řádu
Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek

MAGISTRÁT MĚSTA FRÝDKU - MÍSTKU		Č. dop.
Došlo:	3 - 11 - 2025	Zprac.
Č. j.	337618/2025	PEM/SC
Příl.	14 odvolací lis. 4	Ukl. zn. 330

Sviadnov, dne 03. 11. 2025

K č. j. MMFM 288806/2025

Odvolatelé: Ing. Petr Klaner, dat. nar. 30. 8. 1977
trvale bytem: Horní 728, 739 25 Sviadnov

Ing. Lucie Klanerová, dat. nar. 23. 1. 1980
trvale bytem: Horní 728, 739 25 Sviadnov

Odvolání proti rozhodnutí Magistrátu města Frýdku-Místku, odbor územního rozvoje a stavebního řádu, pracoviště Radniční 1148, Frýdek, č. j. MMFM 288806/2025, sp. zn. MMFM_S 22515/2022/OŽPaZ/PeMi, ze dne 08. 10. 2025.

I. Popis řízení

Dne 26. 05. 2025 bylo na základě žádosti právnické osoby PH Development s.r.o., IČ 08087211, Farní 23, 738 01 Frýdek-Místek zastoupena Ing. Jaromírem Kolářem, IČ 73925896, Rakovecká 1128/77, Bystrc, 63500 Brno (dále jen „stavebník“) zahájeno Magistrátem města Frýdku-Místku, odbor územního rozvoje a stavebního řádu, pracoviště Radniční 1148, Frýdek (dále jen „správní orgán“) společné územní a stavební řízení ve věci vydání společného povolení pro stavbu vodního díla s názvem „Výstavba TI vodovod a kanalizace“ na pozemcích parc. č. 4832/13 (trvalý travní porost), 4832/23 (orná půda), 4838/52 (trvalý travní porost), 4838/73 (ostatní plocha), 5132/2 (ostatní plocha), v k. ú. Sviadnov, obec Sviadnov (dále jen „Stavba“).

Rozhodnutím správního orgánu ze dne 08. 10. 2025 bylo vydáno společné povolení pro výše uvedenou Stavbu, č. j. MMFM 288806/2025, sp. zn. MMFM_S 22515/2022/OŽPaZ/PeMi (dále jen „rozhodnutí“).

Jako účastníci předmětného společného řízení dle § 27 odstavec 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) a ustanovení § 94k písm. e) zákona č. 183/2006

Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 334a odst. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) s rozhodnutím správního orgánu, které nám bylo doručeno veřejnou vyhláškou dne 23. 10. 2025, nesouhlasíme a podáváme v zákonem stanovené lhůtě toto odvolání.

II. Důvody odvolání

Rozhodnutí správního orgánu považujeme za nezákonné pro nedostatečné vypořádání s podanými námitkami, čímž došlo k porušení § 68 odst. 3 správního řádu.

Správní orgán ve svém rozhodnutí označil naše námitky za neoprávněné s následujícím vypořádáním:

Správní orgán nejprve doslovně převzal vyjádření stavebníka, kterým byly naše námitky primárně zpochybněny, aniž by toto vyjádření konkrétně a věcně posoudil. Máme proto za to, že se správní orgán s obsahem vyjádření stavebníka fakticky ztotožnil, ovšem bez jakékoli vlastní věcné úvahy.

1. Stavebník se ve svém vyjádření zabýval charakterem našich námitek, kdy konstatoval, že námitky směřují výhradně proti přechodným dopadům spojeným s realizací stavby (zejména staveništní doprava) a nikoli vůči Stavbě jako takové. Dle stavebníka má Stavba charakter podzemního bezemisního liniového vedení a nepředstavuje přímý ani trvalý zásah do práv vlastníků. Námitky se dle stavebníka týkají výlučně dočasných doprovodných vlivů, které s sebou nese každá stavební činnost.

K uvedenému konstatujeme, že doprava na stavenišť je nedílnou a neoddělitelnou součástí každého stavebního záměru. Správní orgán má tak povinnost posoudit veškeré vlivy stavby, a to včetně fáze výstavby. Odmítnutí námitek s odůvodněním, že se týkají jen dočasných doprovodných vlivů je nepřipustné. Každá stavební činnost nese dočasné doprovodné vlivy, nicméně jejich míra a intenzita zásahu do práv vlastníků musí být posuzována s ohledem na konkrétní místní podmínky. Naše námitky tedy směřují proti nepřiměřené a neúnosné míře doprovodných vlivů, způsobené specifickou dopravní situací v dané lokalitě.

2. Dále se stavebník zaměřil na průběh výstavby a popis staveništní dopravy, kdy uvedl, že nelze očekávat nadměrné dopravní zatížení, a to s odkazem na charakter výstavby podzemní liniové infrastruktury. Vysvětluje to především nárazovou dopravou převážně mimo dopravní špičky, eliminací nutnosti odvozu výkopové zeminy či vhodnou organizací stavebních prací, které budou probíhat výhradně ve všední dny v době od 7:00 do 19:00 hod.

Domníváme se, že toto vypořádání je nedostatečné a nepřezkoumatelné, neboť nebyly posouzeny namítané kumulativní dopady.

Připomínáme, že současný stav v dané oblasti je takový, že místní komunikace na ul. Horní je jedinou možnou příjezdovou cestou umožňující vjezd i výjezd do/z předmětné lokality výstavby. Počet obyvatel, a tedy i osobních automobilů, v celé obytné zóně je výrazně vyšší v porovnání s původním plánem v době, kdy současná zástavba vznikala. To samo osobě s sebou přináší vyšší dopravní zátěž, kterou jakákoliv další vozidla ještě více prohloubí. Stejná situace je pak na navazující komunikaci, která vede kolem našeho domu. V důsledku zhuštění zástavby a omezeného výhledu při vyjíždění do křižovatky na páteřní komunikaci ul. Horní by jakékoli najíždění dalších vozidel, ať už hovoříme o pravidelném každodenním dojíždění pracovníků na stavbu nebo nepravidelném průjezdu nákladních vozidel a jiné stavební techniky, jednoznačně vedlo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu ke zhoršení současné dopravní situace a k nepřiměřenému zásahu do našich sousedských práv. Naše tvrzení o omezeném rozhledu je zcela objektivní, jelikož je podloženo Studii křižovatky ulic Ostravské

a Horní a dopravní obsluhy lokality Z17 ve Sviadnově, která je dostupná na stránkách obce Sviadnov v sekci „Realizované studie“ (dále jen „Studie“) a která přímo poukazuje na problematiku nedostatečného rozhledu. Na tuto Studii jsme v námítkách poukázali, nicméně ani stavebník ani správní orgán se tímto nezabýval. Vypořádání námitek bylo zaměřeno pouze na kvantitativní aspekty dopravy jako je četnost jízd či časové omezení, nikoliv však na bezpečnostní podstatu námítky. Nebyla navržena žádná konkrétní bezpečnostní či dopravně-inženýrská opatření, která by zajišťovala bezpečnou obsluhu staveniště v dané kritické křižovatce. Zároveň jsme se v námítkách výslovně odkázali na vyjádření obce Sviadnov (pro upřesnění uvedené v rámci řízení téhož stavebníka o vydání společného povolení pro výstavbu komunikace a veřejného osvětlení v téže lokalitě, sp. zn. MMFM_S 18857/2022/OÚRaSŘ/SkuD), kterým obec potvrdila existenci podmínky Policie ČR vybudovat v místě styku boční komunikace s komunikací ul. Horní vyvýšenou křižovatku pro zajištění bezpečnosti v daném místě. Správní orgán se tímto zjištěním rovněž nezabýval. Tuto skutečnost, která zjevně prokazuje objektivní existenci bezpečnostního rizika, si nijak neověřil a řízení tak zatížil vadou spočívající v nedostatečném zjištění stavu věci.

Jak již bylo v námítkách zmíněno, místní komunikace ul. Horní je jedinou možnou příjezdovou cestou do předmětné lokality výstavby, což považujeme z hlediska dopravního napojení ve formě „sdíleného“ vjezdu za nepřijatelné. Tím, že se stavebník ve svém vyjádření soustředí výhradně na minimalizaci dopadů stavební dopravy (nárazovost, provoz mimo špičky, absence odvozu zeminy apod.) však zcela ignoruje podstatu naší námítky, která spočívá v tom, že dotčená komunikace v současné době slouží jako jediný nedělený přístup pro všechny obyvatele obytné zóny ul. Horní a zároveň všechny zákazníky frekventovaného obchodního domu Lidl včetně jeho zásobování. Tato oblast je tak již několik let vystavena vysokému dopravnímu zatížení. Jakákoliv dodatečná dopravní zátěž (byť nárazová, časově omezená a pečlivě organizovaná) je v kontextu již existující přetíženosti komunikace nepřijatelná a nevyhnutelně povede k prohloubení stávajících problémů. Trváme na tom, že navrhovaná Stavba bude mít nepříjemné negativní dopady na plynulost a bezpečnost dopravy v dané lokalitě. Bez ohledu na to, zda stavební doprava bude probíhat převážně mimo dopravní špičku, se jedná o další, kumulativní zatížení na komunikaci, která již dávno překročila svou kapacitní mez z důvodu obsluhy obchodního domu a obytné zóny. V této souvislosti jsme se v námítkách opět odkázali na Studii, z jejíž závěru vyplývá, že současné uspořádání křižovatky ulic Ostravské a Horní je kapacitně nevyhovující a před dalším započítáním jakékoliv výstavby je nutno řešit úpravu této křižovatky. K tomuto odkazu na kapacitně nevyhovující stav dle předmětné Studie se správní orgán v odůvodnění rozhodnutí nijak nevyjádřil.

3. Stavebník se dále zabýval námítkou, která upozorňovala na omezení našich uživatelských práv, kdy nebude možné u žádného z dotčených domů zastavit (např. v případě návštěv, při doručování zásilek nebo rozvozu nákupů), aniž by nebyla narušena plynulost dopravy. Stavebník označil tuto námítku jako za zcela nepodloženou. Nejprve uvedl, že nelze hovořit o takové míře dopravního zatížení, která by vedla k blokaci celé ulice či k vyloučení možnosti běžného přístupu k nemovitostem. Upřesnil, že pohyb vozidel staveništní dopravy bude probíhat průběžně a bude organizován tak, aby byl po celou dobu zajištěn jak průjezd, tak přístup ke všem dotčeným nemovitostem, včetně zajištění podmínek pro případný průjezd či zastavení vozidel integrovaného záchranného systému, jak vyžadují obecně závazné předpisy. Rovněž stavebník připomněl, že uvedená ulice nebude pro staveništní dopravu cílovým bodem, ale vozidla zde budou pouze projíždět, nikoli v ní parkovat nebo dlouhodobě zůstat. Odkázal se na skutečnost, že dočasná omezení možnosti parkování na veřejné komunikaci nezakládá zásah do našeho vlastnického práva a uvedl, že nemáme ke komunikaci žádné zvláštní oprávnění ke stání či výlučnému užívání veřejného prostranství v okolí svých nemovitostí. K dané otázce se stavebník zároveň odkázal na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, týkající se vymáhání práva na přednostní, či výlučné užívání parkovacích míst na veřejném prostranství. Následně konstatoval, že skutečnost, že někdo byl po určitou dobu zvyklý parkovat na veřejné komunikaci před svým pozemkem, mu sama o sobě nezakládá žádné vymahatelné oprávnění k jejímu výlučnému

či trvalému užívání. Právo využívat veřejné komunikace k parkování může vzniknout pouze na základě existence konkrétního právního titulu, např. vyhrazeného stání.

K uvedenému konstatujeme, že podstata naší námitky nespočívá v obavě z parkování stavebních vozidel, nýbrž v obavě z výrazného omezení plynulosti dopravy na jediné možné příjezdové komunikaci, která již nyní vykazuje nedostatky v souvislosti se zhuštěnou zástavbou a omezeným výhledem, jak bylo uvedeno výše. Trváme na tom, že jakékoliv další dopravní zatížení, byť krátkodobé a nárazové, zvyšuje s ohledem na současné místní podmínky pravděpodobnost blokace dotčené ulice, neboť je zřejmé, že limitující šířka ulice se zhuštěnou zástavbou a omezeným výhledem neumožní efektivní objíždění, byť jen na okamžik zastaveného vozidla. Tvzení stavebníka, že staveništní doprava bude organizována tak, aby byl po celou dobu zajištěn jak průjezd, tak přístup ke všem dotčeným nemovitostem, považujeme za pouhé obecné prohlášení, které není podloženo žádným konkrétním a závazným technickým řešením v projektové dokumentaci. Je nutné zdůraznit, že garantovaný průjezd by musel být spolehlivě zajištěn i v případě kumulace situací, kdy se v ulici současně objeví staveništní vozidlo (např. při couvání, převozu materiálu apod.), vozidlo sloužící k běžnému užívání obytného domu (např. krátkodobé stání pro doručení zásilky, návštěva, rozvoz nákupu) a potřeba průjezdu či zastavení vozidla integrovaného záchranného systému. Samotné prohlášení stavebníka o zajištění průjezdu a přístupu neřeší a neodstraňuje reálné riziko vzniku dopravního konfliktu a blokace, když stavebník neprokázal, že je technicky možné tyto podmínky splnit při současné podobě komunikace. Odkaz stavebníka na judikaturu Krajského soudu v Hradci Králové (týkající se problematiky parkovacích míst a vlastnického práva k veřejnému prostranství) je dle našeho názoru v dané věci irrelevantní a zavádějící. Naše námitka nespočívá v domáhání se výlučného užívání veřejného prostranství pro účely parkování, ani v otázce nedostatečného počtu parkovacích míst pro naše potřeby. Podstatou naší námitky je především věcné ohrožení plynulosti a bezpečnosti dopravy na jediné příjezdové komunikaci v důsledku krátkodobého stání (nutného pro běžný život) a nového dopravního zatížení, které stavební záměr přinese. Námitka se tedy týká práva na přístup a řádné užívání nemovitosti a práva na pokojné užívání majetku. Je zřejmé, že současný stav dopravního zatížení navýšený realizací Stavby fakticky povede ke zhoršení dostupnosti nemovitostí a k nepřiměřenému obtěžování nad míru přiměřenou poměrům, jelikož, jak jsme v námitkách uvedli, neexistuje jiná alternativa v podobě např. méně frekventované boční ulice nebo vyhrazené parkovací či odstavné plochy pro krátkodobé zastavení. S ohledem na výše uvedené tedy máme za to, že tato námitka nebyla dostatečně vypořádána.

4. Dále se stavebník zaměřil na emise, hluk a opatření k ochraně okolního prostředí. Ve svém vyjádření uvedl, že hlavními potenciálními zdroji emisí jsou prach a spaliny. Upřesňuje, že Stavba nebude probíhat v bezprostřední blízkosti naší nemovitosti a staveništní doprava bude kolem našeho domu pouze projíždět (bez zastavení a delšího zdržení), tudíž lze tyto vlivy ve vztahu k naší nemovitosti považovat za minimální. Dále uvedl některá konkrétní opatření, navržená za účelem eliminace negativních vlivů Stavby. Například, že řidiči nákladních vozidel budou povinni po příjezdu na staveniště a při případném čekání vypínat motory. Mechanizace a technika, která bude na stavbě použita je v porovnání s mechanizací běžně používanou při výstavbě budov tišší, flexibilnější a méně náročná na prostor pro pohyb a stání. Staveništní doprava bude vedena výhradně po stávajících veřejných komunikacích, kde nebude probíhat žádná stavební činnost. Dopravní značení, údržba komunikací a jejich čištění bude probíhat v souladu s platnými právními předpisy. Stavebník se rovněž odkázal na předložené odborné posudky (Hluková a Rozptylová studie), jejichž cílem je komplexní posouzení vlivu stavby na okolní prostředí. Obě tyto studie se ve svých závěrech shodují, že negativní vlivy výstavby budou pouze dočasné a po dokončení Stavby zcela vymizí.

K vyjádření stavebníka uvádíme, že bereme na vědomí závěry předložených odborných posudků (Hlukové a Rozptylové studie), jakož i přijatá opatření. Naše námitka se však netýkala překročení normových limitů hluku a emisí, ale narušení stávající dopravní situace a kapacitních limitů jediné

přístupové komunikace. Stavebník se ve svém vyjádření tedy nevypořádal s podstatou naší námítky, která primárně směřuje proti nepřiměřenému zatížení stávající dopravní situace na jediné přístupové komunikaci. Tato komunikace již v současnosti vykazuje problémy s kapacitou a plynulostí provozu. Navýšení frekvence průjezdů těžkou staveništní technikou z důvodu realizace Stavby, byť při dodržení emisních a hlukových limitů, bezprostředně ohrozí bezpečnost a plynulost dopravy a zhorší dostupnost pro stávající obyvatele, což představuje nepřiměřený zásah do užívání nemovitostí.

5. Další vyjádření stavebníka se týkalo naší námítky na možný souběh předmětné Stavby se stavbou okružní křižovatky (úpravy křižovatky ulic Ostravská a Horní). Touto námitkou se stavebník zabýval v kontextu naší obavy z nadměrného zatížení území, zejména z hlediska dopravy a stavebního ruchu a z nutnosti provést přeložku vodovodního řádu pod křižovatkou, přičemž tato obava vychází z domněnky, že obě stavby budou povoleny „téměř současně“, neboť oznámení o zahájení příslušných řízení byla vydána s časovým odstupem pouhých čtyř dnů. Nejprve uvedl, že náš požadavek, aby Stavba nebyla zahájena dříve, než dojde k úpravě křižovatky v podobě kruhového objezdu, nelze považovat za věcně odůvodněný. Konstatuje, že datum vydání oznámení o zahájení řízení není žádným způsobem určující pro termín vydání povolení a už vůbec ne pro faktické zahájení výstavby. Vlivem nejrůznějších faktorů dochází k rozdílné délce správních řízení i časovému posunu v následné přípravě realizace, přičemž je třeba zohlednit, že výstavbu okružní křižovatky bude realizovat veřejný subjekt, který je povinen zadat zhotovení díla formou veřejné zakázky, což je proces organizačně i časově náročný. Zároveň platí, že případná souběžná realizace více stavebních záměrů není v urbanistickém území ničím mimořádným a není důvodem pro jejich vyloučení nebo odklad. Naopak je v praxi běžné, že se výstavba technicky a územně souvisejících staveb provádí paralelně, přičemž jejich koordinace je zajištěna jak ze strany zhotovitelů, tak dotčených orgánů státní správy. Tuto koordinaci umožňuje a zároveň předpokládá i projektová dokumentace. V souvislosti s přeložkou vodovodu stavebník uvedl, že tato není součástí projednávaného záměru Stavby. Záměr není na přeložku nijak závislý a tato nemá vliv na jeho proveditelnost ani časový plán. Stavebník má tedy za to, že samotný souběh staveb nemá právní význam pro posouzení projednávaného záměru a není důvodem pro jeho odložení či přehodnocení.

K uvedenému konstatujeme, že argumentace stavebníka o obvyklé praxi koordinace souběžně probíhajících staveb v urbanistickém území, stejně jako jeho konstatování o časovém posunu mezi zahájením řízení a faktickou realizací staveb, je pouze obecná. Poukazujeme na skutečnost, že v dané lokalitě se nejedná o standardní souběh staveb ve městě, kde existují alternativní přístupové trasy. Zde je situace problematická, neboť se jedná o jedinou přístupovou komunikaci k naší obytné zóně, která již v současnosti vykazuje výrazné kapacitní a bezpečnostní nedostatky. Navýšení frekvence průjezdů o těžkou staveništní techniku pro předmětnou Stavbu a zároveň omezení plynulosti dopravy z důvodu výstavby okružní křižovatky by vedlo k neúnosnému zatížení dopravy a ohrožení bezpečnosti. Máme za to, že v současné době je již naše obava konkrétní a věcně podložená. Stavebníkovi sice v době vypořádání námitek nemusela být tato skutečnost známa, avšak projekt okružní křižovatky byl v polovině září schválen. Tuto skutečnost dokládáme veřejným sdělením Obce Sviadnov v jejich Občasníku (vydání podzim 2025), kde je uvedeno: „V polovině září jsme definitivně získali stavební povolení na plánovaný kruhový objezd mezi ulicemi Ostravská a Horní. Tato dopravní stavba je klíčová nejen pro bezpečnější a plynulejší provoz, ale také pro další rozvoj infrastruktury v obci.“ Ze sdělení dále vyplývá, že realizace stavby bude ve spolupráci s Moravskoslezským krajem provedena v příštím roce. Termín zahájení předmětné Stavby tak může být s termínem výstavby okružní křižovatky kolizní. Domníváme se, že argumentace stavebníka o zajištění koordinace ze strany zhotovitelů a dotčených orgánů státní správy je v tomto kontextu nedostatečná. Dle našeho názoru nemůže žádná koordinace dostatečně zajistit plynulost dopravy a bezpečnost provozu, pokud je jediná přístupová komunikace kapacitně a stavebně přetížena dvěma velkými stavebními akcemi současně. Rovněž nemůžeme souhlasit s konstatováním stavebníka, že náš požadavek ne zahájit Stavbu dříve, než dojde k úpravě křižovatky ul. Ostravská a Horní v podobě kruhového objezdu nelze

považovat za věcně odůvodněný. Připomínáme, že tento požadavek je založen na odborném závěru Studie, který jednoznačně konstatuje: *"Na základě provedeného výpočtu odhadu dopravních intenzit bylo zjištěno, že současné uspořádání křižovatky ulic Ostravské a Horní je kapacitně nevyhovující (stupeň kvality dopravy – F). To znamená, že před dalším započítáním jakékoliv výstavby je nutno řešit úpravu této křižovatky."* Tímto klíčovým závěrem Studie se stavebník, a v návaznosti na to ani správní orgán, nezabýval. V souvislosti s námitkou možného souběhu předmětné Stavby s výstavbou okružní křižovatky stavebník dále řešil otázku týkající se přeložky vodovodu, která, dle vyjádření stavebníka, nemá přímý vliv na proveditelnost ani časový plán záměru Stavby. Vůbec se však nevypořádal s naším upozorněním, že by souběžná výstavba mohla mít dopad na výsledky Hlukové a Rozptylové studie, předložené v rámci projektové dokumentace. S ohledem na výše uvedené tedy konstatujeme, že naše námitka týkající se vlivu možného souběhu předmětné Stavby se stavbou okružní křižovatky nebyla dostatečně vypořádána.

6. V závěru se stavebník zabýval celkovým shrnutím a návrhem na vypořádání námitek. Uvedl, že naše obavy se týkají výhradně dočasné stavební činnosti, zejména staveništní dopravy, kdy i ta bude s ohledem na charakter Stavby výrazně nižší než u staveb obytných. Konstatoval, že v tomto případě je zatížení dočasné, časově omezené, předvídatelné a svou intenzitou odpovídá běžné míře zátěže. Zaměřil se na naše tvrzení, že Stavba má za následek snížení hodnoty naší nemovitosti, kdy považuje tento názor za zcela nepodložený a nelogický. Dle stavebníka představuje výstavba technické infrastruktury veřejně prospěšnou stavbu, kdy přítomnost nové infrastruktury zvyšuje atraktivitu lokality, zvyšuje poptávku po parcelách v okolí a tím přirozeně přispívá i ke zvýšení hodnoty stávajících nemovitostí v širším území, včetně naší nemovitosti. Jedná se tedy o efekt opačný, než v našich námitkách tvrdíme. Stavebník zhodnotil, že samotný charakter Stavby nepředstavuje žádný trvalý vizuální, hlukový ani jiný provozní zásah, přičemž dočasné stavební nepohodlí nemůže mít reálný dopad na tržní hodnotu nemovitosti, tím méně vést k její "devalvaci".

Dále stavebník poznamenal, že i my namítatelé jsme při výstavbě svého domu nepochybně zatížili okolí a tento dočasný dopad jsme patrně vnímali jako přirozenou součást stavební činnosti. O to méně pochopitelný je tedy pro stavebníka náš požadavek na naprosté vyloučení jakéhokoliv, byť jen přechodného omezení, navíc v souvislosti s veřejně prospěšnou stavbou, která po dokončení nebude mít na okolní nemovitosti žádný negativní vliv. Stavebník konstatoval, že každá stavební činnost s sebou nutně přináší určité rušivé účinky; rozhodující však je, zda jejich intenzita vybočuje z rámce přiměřenosti vůči podmínkám konkrétní lokality. V tomto případě je dle stavebníka zřejmé, že tomu tak není. V závěru pak navrhnul, aby stavební úřad podané námitky v plném rozsahu odmítl jako nedůvodné.

Znovu podotýkáme, že doprava na stavenišť je nedílnou součástí každé stavby. Míra zatížení způsobeného staveništní dopravou však musí být posuzována s ohledem na konkrétní místní podmínky. Máme tedy zato, že vzhledem k současné specifické dopravní situaci v předmětné lokalitě, nelze hovořit o běžné míře dopadů. Výstavba TI vodovod a kanalizace je sice dočasná, nicméně realizace tohoto stavebního projektu neznamená konec, ale naopak začátek dlouhodobého kumulativního náporu. Cílem této Stavby není „vylepšit“ obslužnost stávajících obytných domů, ale jejím jediným účelem je obsloužit následnou komerční výstavbu. Na tento stavební projekt tak bezprostředně navážou další stavby jako je výstavba komunikace a veřejného osvětlení a následná výstavba samotných rodinných domů. Vliv předmětné Stavby z hlediska problematiky dopravního zatížení je tak třeba posoudit komplexně a zohlednit, že jejím povolením automaticky vzniká riziko dlouhodobého zatížení okolí staveništní dopravou. Dále konstatujeme, že namítané snížení hodnoty naší nemovitosti plyne především ze zhoršení dostupnosti a uživatelského komfortu v důsledku dopravního zahlcení. Atraktivita lokality pro nové developery neznamená automaticky zvýšení hodnoty stávajících nemovitostí, pokud je tato atraktivita vykoupena ztrátou klidu, zvýšenou dopravou a sníženou průjezdností pro ty, kteří tam již bydlí. Zhoršení dopravního spojení a výrazné

navýšení intenzity dopravy na jediné přístupové cestě objektivně snižuje komfort bydlení, a tím i tržní hodnotu nemovitosti. Snížení hodnoty naší nemovitosti tak není, jak tvrdí stavebník, „nepodložené a nelogické“, ale naopak je zjevným důsledkem významného zhoršení dopravní obslužnosti.

Srovnání výstavby rodinného domu, které probíhalo v rámci stávající schválené zástavby, s navrhovanou Stavbou, která je součástí projektu nové, dosud nerealizované zástavby a má probíhat v již plně obydlené a zavedené oblasti, je z hlediska obsahu našich námitek, zaměřených primárně na neúměrné zvyšování již existujícího dopravního zatížení jediné možné přístupové komunikace, zcela nepřipadné a irelevantní. K osobní výtce stavebníka (týkající se výstavby našeho rodinného domu) jen doplňujeme, že stavba našeho domu byla realizována mezi prvními v lokalitě a nebyly tak v bezprostřední blízkosti dotčeny žádné obývané sousední nemovitosti, což nelze s navrhovanou Stavbou srovnávat. Dále uvádíme, že naší snahou není naprosté vyloučení jakéhokoli, byť jen přechodného omezení, jak uvádí stavebník. Poukazujeme však na nutnost posouzení přiměřenosti a spravedlnosti logistiky stavby s ohledem na evidentní omezené možnosti jediné přístupové cesty. Uváděnou veřejnou prospěšnost budoucí stavby nijak nezpochybujeme, nicméně požadujeme, aby bylo zvoleno takové řešení, které minimalizuje negativní dopady plynoucí z neúměrného zatížení stávajících nemovitostí. Souhlasíme s tvrzením stavebníka, že určité rušivé účinky jsou nevyhnutelné, nesouhlasíme však s jeho závěrem, že v našem případě jejich intenzita nevybočuje z rámce přiměřenosti vůči podmínkám konkrétní lokality. Naopak právě současné podmínky předmětné lokality, jak byly detailně popsány v našich námitkách, posouvají hranici přiměřenosti mnohem níže. Měřítkem pro posouzení přiměřenosti tak musí být kumulativní dopad stavby a stávající, již nepřiměřený, stav lokality.

V rámci vypořádání našich námitek správní orgán dále uvedl vlastní závěry. Z důvodu vlastnictví sousedních pozemků nás zahrnul jako účastníky řízení. Upřesnil, že předmětem žádosti je návrh stavby vodovodního řádu, vodovodních přípojek, čerpací stanice, kanalizačního řádu, kanalizačních přípojek a že žádost posuzuje pouze v rozsahu návrhu žadatele. Konstatoval, že jedním z podkladů tohoto návrhu je projektová dokumentace a k řízení bylo doloženo závazné stanovisko orgánu územního plánování se závěrem, že záměr je v souladu s platným Územním plánem Sviadnov. Dále uvedl, že na konkrétních pozemcích ve vlastnictví obce se nachází místní komunikace a ta je v režimu tzv. obecného užívání, což znamená, že ji smí užívat každý bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým je určena. Současně správní orgán poukázal na zpracování Hlukové a Rozptylové studie. Zabýval se konkrétně vlivy stavby na životní prostředí a jeho ochranu, které vychází z Rozptylové studie – období provozu a opatřeními pro zmírnění negativního dopadu na ovzduší a zdraví obyvatel, která řeší Rozptylová studie – proces výstavby. Dále správní orgán uvedl, že v podmínce č. 4 rozhodnutí stanovil při realizaci Fáze 1 režimová opatření, a to omezení pracovní doby na maximálně 10 hodin v denní době, kdy stavební práce budou prováděny v čase od 7:00 do 17:00 hod., jak je uvedeno v závěru Hlukové studie. Poznamenal, že z důvodu doplnění původní projektové dokumentace o rozptylovou a hlukovou studii správní orgán obdržel nové souhlasné stanovisko Krajské hygienické stanice Moravskoslezského kraje a následně konstatoval, že na základě výše uvedeného považuje námítky účastníků řízení za neoprávněné.

K vyjádření správního orgánu konstatujeme, že naše argumentace primárně směřovala ke konkrétnímu nepřiměřenému kumulativnímu zatížení lokality v důsledku nárůstu dopravy o dopravu stavební, a to na jediné příjezdové komunikaci, jejíž stávající kapacita je již v mnoha ohledech neúměrná. Správní orgán uvedl pouze formální, procedurální nebo obecná konstatování, která však neřeší namítané dopady Stavby (resp. staveništní dopravy) v kontextu stávající dopravní situace v předmětné lokalitě. Odkazuje se na stanoviska, která řeší zákonné limity, ale neřeší sousedská práva a kritérium přiměřenosti poměrů. Jediný konkrétní bod, který se zabývá režimem výstavby, je Podmínka č. 4 (omezení pracovní doby na maximálně 10 hodin denně v čase od 7:00 do 17:00 hod.). Toto opatření je však, dle našeho názoru, v kontextu současného stavu dopravy v lokalitě, nedostatečné. Ačkoliv se v projektové dokumentaci uvádí, že doprava bude probíhat

převážně mimo dopravní špičky, stanovení pracovní doby v čase 7:00–17:00 hod. zahrnuje obě dopravní špičky v lokalitě (ranní i odpolední). Zkušenosti z lokality prokazují, že v čase od 14:00 hod. do 17:00 hod. dochází k výraznému zhuštění dopravy, a to v důsledku souběhu návratu obyvatel obytné zóny a intenzivního provozu zákazníků prodejny Lidl. Jakákoli, i nárazová staveništní doprava v tomto intervalu pak povede k přetížení komunikace, tvorbě kolon a snížení bezpečnosti.

S ohledem na výše uvedené konstatujeme, že správní orgán se s našimi námitkami řádně nevypořádal. Připomínáme, že součástí našich námitek byly konkrétní návrhy na opatření, jejichž smyslem bylo zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy, nicméně těmi se správní orgán věcně nezabýval. Přestože jsme správní orgán výslovně žádali o řádné přezkoumání dopravních dopadů plánované stavby a zvážení opatření, která zajistí bezpečnost a plynulost dopravy v dané lokalitě, k tomuto nedošlo. Konkrétně se jednalo o tyto návrhy:

- aby v souladu s doporučením výše uvedené Studie nebyla výstavba TI vodovod a kanalizace zahájena dříve, než dojde k úpravě křižovatky ul. Ostravská a Horní v podobě kruhového objezdu,
- aby byla zohledněna skutečnost, že před zahájením předmětné stavby je nezbytné rozptýlit dopravní zátěž na současné místní komunikaci ul. Horní včetně jejího prodloužení stávající slepou ulicí přes pozemek parc. č. 4832/23, k. ú. Sviadnov. A to tak, že v souladu se změnou č. 5 Územního plánu Sviadnov bude zpřístupněna nová příjezdová cesta, která umožní samostatný vjezd (příp. vjezd a výjezd) do předmětné lokality výstavby, a to přímým napojením na silnici Ostravská.

III. Závěr

Na základě shora uvedených důvodů požadujeme, aby odvolací orgán rozhodnutí ze dne 08. 10. 2025, č. j. MMFM 288806/2025, o vydání společného povolení pro stavbu vodního díla s názvem „Výstavba TI vodovod a kanalizace“ zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.

Petr Klaner



Lucie Klanerová

