

Srubec 25.9.2006

Věc

Odvolání proti Územnímu rozhodnutí stavby Přeložka silnic II/156 a II/157 - 3. etapa (podjezd pod kolejištěm ČD) ke Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru územního plánování, stavebního řádu a investic v Českých Budějovicích.

1. Na internetových stránkách Stavebního úřadu není uvedeno datum vyvěšení vyhlášky, tím pádem ani datum oznámení, nelze tedy zjistit termín možnosti odvolání. Pokud je webová stránka nazvána Úřední deskou, pak musí mít vyhláška všechny náležitosti jako na úřední desce visící na radnici. Zveřejnění vyhlášky bez data vyvěšení je neplatné. Pokud termíny „vyvěšení“ a „zadáno“ na webu znamenají totéž, pak ať jsou sjednoceny, neboť odvolávat se lze jen k termínu „oznámení“ a ten ve vyhlášce není uveden.

2. Ke straně 18 Územního rozhodnutí. Usnesení zastupitelstva č. 47/2003 bylo zrušeno zastupitelstvem usnesením č. 182/2005. Změna - úprava směrné části ÚP provedená podle tohoto usnesení v závazné části ÚP je tedy neplatná. I kdyby usnesení platilo, stavbu podjezdu nelze v žádném případě měnit jako typ křižovatky. Co je křižovatka, je striktně definováno zákonem a závaznou normou ČSN. Stavba podjezdu DI6, dle článku 125 vyhlášky o územním plánu je v jeho závazné části, není v žádném případě křižovatkou a nelze ji měnit jako směrnou ani v grafické části a není možno tuto část územního plánu zpochybnit, protože je též závazná. **Změnu vyhlášky o územním plánu v závazné části lze provést jen a pouze veřejným projednáním dle Stavebního zákona.**

Dne 4.9.2006 mi na můj osobní dotaz bylo Ing. Borovkou z Odboru územního plánování města Č.B. sděleno, že v textové části vyhlášky o územním plánu není provedena žádná změna názvu stavby, tj. nejsou zde zmíněny žádné přeložky silnic II. třídy a kopii upravené grafické části mi nemůže poskytnout, neboť není ještě definitivně hotova. Jak je tedy možné, že na dosud neprovedené změny ÚP již stavební úřad vydal územní rozhodnutí? Žádám, aby odvolací orgán postupoval při posouzení odvolání na základě dopisů

Odpovědi na žádost o přezkoumání usnesení zastupitelstva ze dne 14.10.2003

č.j.OREG/4367/03/Bo a

posouzení úpravy pro trasu tunelu vyjádřené náměstkem ministra Ing. Janem Slaninou z Ministerstva pro místní rozvoj, který mi byl sdělen 31.1.2005 pod č.j.39381/2004-63/12 a byl dán na vědomí odboru úz. plánování a st. řádu a investic KU Jč kraje.

3. Ke straně 12 Územního rozhodnutí. Šířka 3m „obslužného pásu“ je nedostatečná hned z několika hledisek.

a) Zákon o pozemních komunikacích žádnou komunikaci, která se jmenuje "obslužný pás" nedefinuje.

Prostor mezi fasádami domů a madlem zábradlí v šíři 3 m není dopravně specifikován. Pokud je to chodník, tak jej dle zákona 361/2000Sb § 53 (2) nesmějí jiní účastníci než chodci používat a nemůže být ani zklidněnou komunikací ve smyslu čl. 174 ČSN 73 6110, neboť to mohou být pouze ulice a náměstí

Odvolání SU/13092/2005

b) pokud je „obslužný pás“ jednosměrnou vozovkou, pak dle ČSN 736110 musí být navržen minimálně jako **jednopruhová jednosměrná místní komunikace o celkové šířce 5m.**

c) Vjezd do garáží osobním automobilem z třímetrového pásu bude zcela nemožný, neboť poloměr otáčení kol osobního auta je min 6,5m a auto musí do vrat garáže najíždět téměř kolmo. I kdyby paní Lavičková měla ad absurdum před garáží točnu jakou mají lokomotivy v depu, musela by odstranit zábradlí nad rampou a auto by minimálně jedním metrem viselo nad rampu tunelu. Jaký dopravní prostředek pro zajištění do garáže měl autor vyjádření na mysli opravdu nevím. Jestli i ostatní námítky účastníků řízení byly posouzeny se stejnou pečlivostí jako tato pak je celé Rozhodnutí vskutku neplatné.

d) K užívání „obslužného pásu“. Při záboru bytů i jen jednoho metru šířky bude pás neprůjezdný. To se může stát i při uklízení sněhu ke kraji. Domy jsou pak zcela bez obsluhy. Magistrát určitě nebude povolovat dočasné skládky stavebního materiálu při opravách domů. Jeho argumentem bude zajisté neprůjezdnost.

Stavba vůbec nebere zřetel na využití dosud vymezeného zastavitelného území dle §30 stavebního zákona. Dobrovodská ulice je vzhledem k současnému využívání a ke své stávající šíři jak vidno z výše uvedeného pro rampu tunelu nepoužitelná, neboť rampa s komunikací podél domů se **do daného území nevejde**, aniž by vytěsnila stávající obytné budovy a život v nich.

4. Stavba porušuje i řadu paragrafů vyhlášky 137/1998 o umístování staveb.

§4 - Požadavek na zachování pohody bydlení. „Umístění stavby **musí** odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení.“

§9 (2) - Připojení staveb (okolních domů) na pozemní komunikace.

§14 (1) - Staveniště. Staveniště je tak blízko obytných domů, (Při hloubení milánských stěn dle projektu 1.7m od líce domu. Ve skutečnosti nikdo tento rozměr při hloubení rýhy nemůže přesně dodržet.) že bezpečný přístup do domů nikdo není schopen zajistit a jakýkoliv příjezd k domům bude nemožný. Zcela jistě budou přerušeny i přípojky inženýrských sítí.

§17 a §18 - Požární bezpečnost obytných domů v době provádění stavby není zajištěna z důvodu nedostatečné únikové cesty a nemožnosti příjezdu hasící techniky. „Obslužný pás“ okolo domů v Dobrovodské ulici nesplňuje dle závazné směrnice MV Hlavní správy sboru PO v šířkovém uspořádání podmínku bezpečné přístupové komunikace umožňující příjezd požárních vozidel. Minimální šířka jízdního pruhu je 3m plus na každé straně 0,5m bezpečnostní odstup. Celková šířka je tedy minimálně 4m.

§30 (1) - Stavbou nesmí být **ohrožena** stabilita jiných staveb, což v tomto případě není možno s určitostí zajistit.

5. Stavební úřad neposoudil urbanistickou hodnotu stávajícího sídla Pětidomí, které je v současnosti funkčně vyváženým sídelním útvarem. Vyústěním tunelu do tří ulic bude zcela degradováno na úkor dopravy na dopravní koridor s upřednostněným provozem automobilů. Ulice neslouží jen k dopravě, ale je to i veřejný prostor pro pohyb pěších a bezpečné setkávání lidí. Občanský život zde bude ochromen např. nemožností přecházet ulici nebo zastavit a stát s automobilem v blízkosti domu, což je zvláště důležité pro osoby se ztíženou pohyblivostí. Města jsou ve svém původu místy pro život lidí a až ve druhé řadě pro pohyb automobilů. **Hlavní dopravní systémy je nutno vytěsnit z měst ven** a je nutno budovat plánované obchvaty a ne *humanizovat* Nádražní ulici převedením dopravy do čtvrti Pětidomí (cituji důvodovou zprávu odboru ÚPA Magistrátu města Č.B pro zasedání zastupitelstva dne 27.3.2003) v rozporu s článkem I Listiny základních práv a svobod. Občané v Pětidomí jsou lidé se stejnými právy jako v ulici před nádražím, kde je již dnes obydlených domů minimum a nedochází k žádné změně v jejím užívání.

Odvolání SU/13092/2005

6. Jelikož občanům **bylo odepřeno právo** vznést své námitky při projednávání „změny územního plánu“, je nutno aby všechny jejich námitky vyřešil stavební úřad zodpovědně v územním řízení a byly předloženy podrobné podklady ve smyslu § 39 stavebního zákona a ne, aby je všechny zamítl s odkazem na další stupně stavebního řízení. Územní řízení řeší mimo jiné to, **aby se stavba do daného území fyzicky vešla**. Z výše uvedeného vyplývá, že pokud budou používány zákonné normy, stavba se konkrétně do Dobrovodské ulice fyzicky nemůže vejít a je prosazována jen arogancí Magistrátu a následně „nezávislého“ státního Stavebního úřadu. Čtvrť Pětidomí patří hlavně občanům, kteří tam žijí a je nepřipustné, aby byli postupně ze všech stupňů jednání, počínaje „změnou územního plánu“, vylučováni s tím, že jejich připomínky se zamítají a jsou neopodstatněné. Necht' je jasně definován i zesměšňovaný úklid sněhu, odvoz odpadu, jak se na 3m bezpečně vejde popelářské auto s obsluhou, cyklista, vozíčkář, matka s kočárkem a ostatní chodci, jak budou domy opravovány, jak velký bude povolen zabor pro nezbytný stavební materiál, jak bude řešeno skládání uhlí a kde bude možno parkovat auta. Toto vše je nyní zajištěno a při realizaci stavby dle platného územního plánu s vyústěním tunelu do Plynárenské ulice nikomu nevzniká žádný problém. Město má dalších osm variant umístění tunelu, se kterými občané ani nebyli seznámeni. Protože **existují jiná přijatelná řešení**, není nutno život z Dobrovodské ulice vytěšňovat na úkor řešení dopravy. Žádám, aby všechny městem zamítnuté varianty byly zpřístupněny na veřejném místě.

Věřím, že odvolací orgán posoudí celou věc odborně se vši zodpovědností a nestranností a stavba podjezdu pod nádražím ČD bude umístěna v souladu s původním platným územním plánem ke spokojenosti občanů Pětidomí a případné změny územního plánu budou projednávány v souladu s platnými zákony.

Na své odvolání žádám odpověď dopisem, který zaplatím. Osobně hlídat úřední desky je pro mne finančně a časově velice náročné.

Děkuji za pochopení a jsem s pozdravem.

Ing. Marta Zikmundová
K Hájovně 63
370 06 Srubec

Na vědomí:

- KU Jč. kraje odbor územního plánování stavebního řádu a investic v Českých Budějovicích
- Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor stavebně a územně správní, Staroměstské nám. 6, 110 15 Praha 1