



MĚSTSKÝ ÚŘAD ROKYCANY

Odbor dopravy

Masarykovo náměstí 1, Střed, 337 01 Rokycany
se sídlem odboru Masarykovo náměstí 215

Váš dopis ze dne

27.12.2018

Naše značka

spis.zn.: MeRo/13564/OD/18 Ant
č.j. dokumentu: MeRo/3643/OD/19

Vyřizuje / tel / email

Jaroslav Anton
371 706 326

jaroslav.anton@rokycany.cz

V Rokycanech dne

4.6.2019

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA opatření obecné povahy stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci

Městský úřad Rokycany, odbor dopravy, jako příslušný orgán státní správy podle § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu“), se souhlasem dotčeného orgánu, kterým je Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, územní odbor Rokycany, dopravní inspektorát, na základě žádosti Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, příspěvkové organizace, IČO 72053119, Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň (dále jen „žadatel“),

s t a n o v í

podle ustanovení § 77 odst. 1) písm. c) a odst. 5) zákona o provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „prováděcí vyhlášky“), následující místní úpravu provozu na pozemní komunikaci - silnici II/605

„Dopravní značení pro omezení průjezdu těžké tranzitní dopravy po silnici II/605 v úseku od D5 Exit 41 Cerhovice – D5 Exit 50 Mýto“

spočívající v osazení svislých dopravních značek na silnici II/605 a v křižovatkách se silnicemi II/235, III/23210, III/1182, III/1183, III/2344 a III/2342 v úseku Mýto – hranice okresu Rokycany:

- IP 22 s textem „POZOR SILNICE 605“, vyobrazením značky „B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t“ a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“,
- B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t“, E 7b „Směrová šipka pro odbočení“ a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“

Dopravní značení bude provedeno dle předloženého návrhu zpracovaného společností D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o., Koterovská 177, 326 00 Plzeň, a to v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o provozu a jeho prováděcí vyhlášky, a bude splňovat zejména požadavky normy ČSN EN 12899-1 „Stálé svislé dopravní značení“, a technických podmínek TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání“.

Dopravní značení bude osazeno po nabytí účinnosti souvisejícího stanovení místní úpravy provozu správním orgánem Hořovice v úseku hranice okresu – Cerhovice.

Odůvodnění

Městský úřad Rokycany, odbor dopravy, jako příslušný orgán státní správy (dále jen „správní orgán“), obdržel dne 27.12.2018 žádost Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, příspěvkové organizace, IČO 72053119, Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň (dále jen „žadatel“) o stanovení místní úpravy provozu na silnici II/605 a v křižovatkách se silnicemi II/235, III/23210, III/1182, III/1183, III/2344 a III/2342 v úseku Mýto – hranice okresu Rokycany spočívající v osazení dopravních značek:

- IP 22 s textem „POZOR SILNICE 605“, vyobrazením značky „B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t“ a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“,

- B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů 12 t“, E 7b „Směrová šipka pro odbočení“ a dodatkové tabulky E 14 s textem „TRANZIT“.

V odůvodnění žádosti žadatel uvádí:

"Usilujeme o omezení pohybu tranzitu na silnici II/605 z důvodu zvýšené hlučnosti, prašnosti a vibrací v průtazích jednotlivých obcí. Dlouhodobé přetížení silnice II/605 těžkou tranzitní dopravou vede k častým dopravním omezením nejen z důvodu oprav, ale také díky zpomalování a komplikování plynulého provozu na dané komunikaci. Podle § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v aktuálním znění, se dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí používat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Máme za to, že pouze prostřednictvím omezení pohybu tranzitu na silnici II/605 může být znovu zajištěna bezpečnost a plynulost provozu na této silnici. Průjezd tranzitní kamionové dopravy v jednotlivých obcích zásadně snižuje bezpečnost chodců na místech pro přecházení i na chodnících, a to zejména dětí. Naložený kamion má hmotnost i 40 tun a ani přes mnohonásobně vyšší styčnou plochu s vozovkou (díky většímu počtu širokých kol) nemůže zastavit tak dobře jako osobní automobil. Současně je v dotčených obcích kvůli tranzitní dopravě velmi ovlivněna plynulost provozu. Na silnicích druhé třídy, které jsou užší oproti dálnici, jezdí kamiony často prostředkem silnice a brání tak v předjetí osobním automobilům. K zajištění bezpečnosti chodců a plynulosti provozu je třeba sáhnout k takovému prostředku, aby tato bezpečnost a plynulost byly zajištěny, a přitom šlo o omezení přiměřené vůči adresátům, jichž se může přímo týkat.

Ke kritériu přiměřenosti (proporcionality) právní regulace bychom rádi uvedli, že omezením tranzitní dopravy na silnici II/605 bude dosaženo sledovaného cíle (kritérium vhodnosti), tedy bude zajištěna větší bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci II/605. Máme za to, že omezením pohybu tranzitu dojde ke snížení pohybu kamionové dopravy v průtazích jednotlivých obcí, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti chodců a snížení hlučnosti, prašnosti a vibrací. Omezení tranzitní dopravy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti). V této situaci nepomůže zpřísnění sankcí za dopravní přestupky, bodový systém, častější kontrola kamionů ze strany Policie ČR ani nákladné preventivní kampaně. Problematika je natolik složitá, že ani snížení povolené rychlosti pro kamionovou dopravu v jednotlivých obcích nebo umístění zpomalovacích prahů k jejich proměně nepostačí. Rovněž jsme se zabývali tím, jak omezení tranzitní dopravy omezí své adresáty (kritérium minimalizace zásahů) a dospěli jsme k závěru, že omezení tranzitní dopravy omezí své adresáty velmi málo. Tranzitní doprava bude moci využít jinou vhodnou trasu, která je pro kamionovou dopravu mnohem lépe uzpůsobena. Za tranzitní nákladní dopravu nelze navíc dle ust. § 24a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v aktuálním znění, považovat užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, dále užití komunikace složkami integrovaného záchranného systému a užití komunikace nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu. Omezení tranzitní dopravy se nijak nedotkne kamionů, které zajišťují dopravní obsluhu, tedy především zásobování. Již řadu let je pro tranzitní dopravu určena nadřazená silniční síť a každý podnikatelský subjekt v rámci svého podnikání musí brát tento fakt v úvahu. Porovnáme-li proti sobě právo na podnikání podnikatelských subjektů profitujících z tranzitní dopravy a právo na ochranu života, zdraví a majetku, docházíme k názoru, že je nutné upřednostnit druhé z uvedených práv. K omezení práva na podnikání dochází teprve po pečlivém zvážení, že omezení je nutné ve veřejném zájmu ochrany života, zdraví a majetku. K tomu lze rovnou uvést, že bylo omezení tranzitní dopravy opakovaně projednáváno s Policií ČR a ta je s ním v souladu. Dle našeho názoru je následek omezení tranzitní dopravy úměrný sledovanému cíli (kritérium

proporcionality v užším slova smyslu). K užití příslušných dopravních značek navíc opravňuje důležitý veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který lze označit za obecně prospěšný.

Po zvážení všech výše uvedených okolností trváme na potřebě omezení tranzitu, nejedná se zde o tranzitní komunikaci, pro tento účel by měla být využívána nadřazená silniční síť. Dále uvádíme z celostátního sčítání dopravy intenzitu dopravy těžkých motorových vozidel. V roce 2005 byla průměrná intenzita 665 vozidel za 24 hod., v roce 2010 vzrostla na 899 voz./24 hod. a v roce 2016 na 951 voz./24 hod. Jsme si vědomi toho, že nákladní doprava je páteří ekonomiky, ovšem ve smyslu přesunu zboží z místa A do místa B. To, že se někteří tranzitní dopravci snaží vyhnout úhradě mýta a jezdí po silnicích nižšího řádu, které nejsou pro takovou dopravu přizpůsobené, vede ke zvýšení finančních nákladů na opravy a údržbu dané komunikace, k ohrožení života a zdraví chodců, zhoršení životního prostředí a zvýšení hluku na této komunikaci. Smysl omezení tranzitní dopravy není samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž je zcela racionální a opodstatněný výše uvedenými důvody."

Návrh byl v souladu s § 77 odst. 3 zákona o provozu projednán a schválen dotčeným orgánem, kterým je Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Územní odbor Rokycany, dopravní inspektorát.

Dne 26.2.2019 byl v souladu s § 172 odst. 1 správního řádu návrh opatření obecné povahy Městským úřadem Rokycany, odborem dopravy, zveřejněn na úřední desce městského úřadu a dotčených obcí (v obci Kařez od 27.2. do 15.3.2019, v obci Mýto od 26.2. do 14.3.2019) s tím, že dotčené osoby byly v návrhu vyzvány, že k němu mohou podávat připomínky nebo námítky ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu. V návrhu opatření obecné povahy bylo dále uvedeno, že písemné připomínky k návrhu může v uvedené lhůtě podat kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny.

Návrh opatření obecné povahy byl z úřední desky sejmuto dne 14.3.2019, tedy po uplynutí zákonné patnáctidenní lhůty.

Dne 18.3.2019 obdržel zdejší správní orgán námítku společnosti PROTEGO s.r.o., IČO 02890160, se sídlem Kařez 29, 338 08 Kařez, kterou zastupuje JUDr. Mgr. Milan Dočkal, advokát, Plovární 478/1, Jižní předměstí, 301 00 Plzeň (dále jen "účastník"), kde se uvádí:

"Dne 28.2.2019 byl na úřední desce Městského úřadu Rokycany zveřejněn návrh na zrušení opatření obecné povahy, č.j. MeRo/1998/OD/19, sp.zn. MeRo/13564/OD/18 Ant (dále jen „Návrh“).

Proti tomuto návrhu podávám v právním zastoupení společnosti PROTEGO s.r.o., IČ 02890160, se sídlem 29, 338 08 Kařez, námítky v souladu s § 172 odst. 5 správního řádu. K podání námitek je můj klient oprávněn, neboť je jako provozovatel čerpací stanice KOLOC Oil na adrese Kařez 29, 338 08 Zbiroh, osobou, jejíž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny.

Důvody pro stanovení opatření obecné povahy mají být dle Návrhu zvýšená hlučnost, prašnost a vibrace v průtazích jednotlivých obcí a zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.

V Návrhu je k tomu uvedeno, že „k zajištění bezpečnosti chodců a plynulosti provozu je třeba sáhnout k takovému prostředku, aby tato bezpečnosti a plynulost byly zajištěna, a přitom šlo o omezení přiměřené vůči adresátům, jichž se může přímo dotýkat.“

K výše uvedenému poukazují na skutečnost, že adresátem opatření obecné povahy nejsou pouze řidiči tranzitní dopravy, ale též další subjekty, mimo jiné můj klient. Ve vztahu k omezení ústavou zaručeného práva na podnikání přitom není v Návrhu naprosto žádné odůvodnění, mimo lakonické konstatování, že je nutné před právem na podnikání upřednostnit právo na ochranu života, zdraví a majetku.

Nelze přijmout ani závěr uvedený v Návrhu, že omezení tranzitní dopravy omezí své adresáty

jen velmi málo, neboť tranzitní doprava bude moci využít jinou vhodnou trasu. K tomu upozorňuji, že můj klient v nedávné době rozšířil odstavné parkoviště, které využívají řidiči nákladních vozidel, aby naplnili povinnosti kladené na ně zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

Je přitom všeobecně známou skutečností, že kapacita odstavných parkovišť na dálnici D5, stejně jako v celé České republice, je zcela nedostatečná. V tomto kontextu odkazují např. na článek zveřejněných na serveru

[www.lidovky.cz \(https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/tisice-kamionu-nemaji-kde-parkovat-stat-chce-problem-vyresit-soukromymi-investory.A180608141150In-doprava-pkk\)](https://www.lidovky.cz/https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/tisice-kamionu-nemaji-kde-parkovat-stat-chce-problem-vyresit-soukromymi-investory.A180608141150In-doprava-pkk).

Tento významný dopad na adresáty opatření obecné povahy dle Návrhu nebyl vůbec zohledněn a posuzován.

Aby mohl správní orgán dojít k závěru, že opatření obecné povahy lze považovat za proporcionální, musí rovněž zkoumat, zda daného cíle není možné dosáhnout mírnějšími prostředky. I v tomto ohledu v Návrhu chybí jakékoli bližší odůvodnění, když není zřejmé, zda se Městský úřad Rokycany vůbec zabýval některými jinými způsoby omezení tranzitní dopravy dříve, než zvolil způsob nejinvazivnější, tedy úplný zákaz vjezdu.

Jsem přesvědčen, že naplnění sledovaného zájmu, kterým je dle Návrhu veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, lze dosáhnout i jinými způsoby, např. snížením maximální povolené rychlosti pro nákladní vozidla o hmotnosti přesahující 12 t či umístěním zpomalovacích prahů. Z Návrhu není nijak patrné, proč by tato opatření neměla být dostatečná.

Pokud jde o výsledky celostátního sčítání vozidel, není zřejmé, jaký má průměrná intenzita dopravy v celostátním měřítku význam pro navrhované opatření obecné povahy. Pokud bychom vycházeli z výsledků celostátního sčítání na silnici II/605 v obci Kařez, které mohou být jediné relevantní, je zřejmé, že v roce 2016 vzrostl průměrný počet těžkých motorových vozidel oproti roku 2010 o 8,8% (z 375 na 408).

Dle informací ŘSD ČR (viz např.

<https://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/Reditelstvi-silnic-a-dalnic-predstavuje-konecne-vysledky-celostatniho-scitani-dopravy-490583>) se přitom průměrná intenzita dopravy v České republice v roce 2016 oproti roku 2010 zvýšila o 13%. Je tedy zřejmé, že zvýšení provozu těžkých motorových vozidel v obci Kařez není důsledkem snahy vyhnout se mýtnému, jak je uvedeno v Návrhu, nýbrž se jedná o zcela přirozený nárůst, který je navíc výrazně nižší než činí celostátní průměr.

Z uvedených důvodů navrhuji, aby Městský úřad Rokycany opatření obecné povahy nevydával. Pokud jej ovšem skutečně vydá, navrhuji, aby bylo dopravní značení doplněno dodatkovou tabulkou, z níž bude patrné, že se zákaz vjezdu nevztahuje na klienty čerpací stanice KOLOC oil a kamiony mířící na odstavné parkoviště."

Správní orgán na základě "Výzvy k ukončení protiprávního stavu" JUDr. Mgr. Milana Dočkala, advokáta, ze dne 22.2.2019 a na základě důvodu uvedeného účastníkem pro nestanovení místní úpravy provozu, kterým je vynaložení „nemalých finančních prostředků na rozšíření areálu“, požádal dne 27.2.2019 obec Kařez o sdělení, zda je areál společnosti (PROTEGO s.r.o.) umístěn a užíván v souladu s platným územním plánem, zda je obec Kařez v současné době účastníkem řízení ve věci změny užívání areálu a pokud ano, zda je tato změna v souladu s platným územním plánem obce.

Dne 3.3.2019 obdržel zdejší odbor dopravy sdělení obce Kařez (podepsáno Bc. Václavem Kroftou, starostou obce Kařez):

"Do dnešního dne nedošlo k povolení umístění a provedení stavby „rozšíření“ odstavného parkoviště, které by sloužilo řidičům nákladních vozidel, aby naplnili povinnosti kladené na ně zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006.

Stavba „Parkoviště/odpočívka pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil“ na pozemcích parc. č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1, 65/2 v k.ú. Kařez nebyla nikdy povolena. MěÚ Zbiroh, stavební úřad dne 29.3.2017 oznámil zahájení územního rozhodnutí podané dne 11.9.2014, když ve spisovém materiálu lze najít dokonce dvě usnesení o zastavení tohoto územního řízení pod č.j.: 1608/2014 ze dne 8.4.2015 a také ze dne 13.4.2015. Z usnesení vyplývá, že stavební úřad územní řízení zastavil z důvodu, že žadatel neodstranil nedostatky podání. Dále stavební úřad ve Zbirohu oznámením ze dne 29.3.2017 pod č.j. Výst. 1608/2014 zahájil územní řízení na stavbu „Parkoviště pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil“ na pozemcích parc.č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1, 65/2 v k.ú. Kařez“.

Název stavby na předložené projektové dokumentaci byl „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil na p.p.č. 76/2 a 65/27 v k.ú. Kařez“ – změna stavby před dokončením. Rozpor je jak v názvu stavby, tak i ve výčtu dotčených pozemků. Dle situačního výkresu parkoviště zasahuje i na pozemek parc. č. 65/27 a 449/2. Tyto pozemky nejsou uvedeny ve výčtu dotčených pozemků v oznámení zahájení řízení. Dle oznámení o zahájení řízení se jednalo o stavbu „Parkoviště pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil“ na pozemcích parc.č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1, 65/2 v k.ú. Kařez. Vyjádření všech dotčených orgánů je dle názvu ke stavbě „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil na ppč. 76/2 a 65/27 v k.ú. Kařez“, tudíž stanoviska dotčených orgánů nejsou vydána ke stavbě s názvem „Parkoviště pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil“ na pozemcích parc.č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1, 65/2 v k.ú. Kařez. Uvádíme i příklad rozdílnosti projektových dokumentací, kdy v dubnu roku 2014 byla na Obec Kařez předložena k vyjádření projektová dokumentace s názvem „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil na p.p.č. 76/2 a 65/27 v k.ú. Kařez“ vypracovaná 04/2014, zakázka 56/2012 panem Josefem Holubem, kontroloval Ing. Aleš Novotný, ČKAIT: 0202084. Projektová dokumentace předložená k územnímu řízení na stavebním úřadě má sice stejné označení, ale dle prostudování obsahu dokumentací jde o rozdílný návrh. V první PD předkládané obce v roce 2014 šlo o 21 parkovacích stání pro kamiony, manipulační plochy, účelovou komunikaci, atd. Na stavební úřad však byla předložena projektová dokumentace, kde je navrženo 43 parkovacích míst pro kamiony, manipulační plochy, účelová komunikace včetně chodníků, atd. Podle stanovisek dotčených orgánů nelze jednoznačně určit, kterou verzi projektové dokumentaci potvrzovaly svými závaznými stanovisky. V předložené projektové dokumentaci byly nesrovnalosti a nepravdivá tvrzení, neboť v účelu užívání stavby se píše pouze o pozemku parc. č. 76/2 a 65/27, jedná se však o dotčení sedmi pozemků. Žádost o vydání územního rozhodnutí na stavbu parkoviště, nově na odpočívku je tedy bezpředmětná, protože stavba parkoviště byla zahájena a to už v roce 2014. Jedná se tedy v současné době o „černou stavbu“, neboť na místě jsou zhotoveny obrubníky na obvodu parkoviště, oplocení, dále je upraven propustek a to včetně úpravy výjezdu a vjezdu. Na pozemku parc. č. 79/19, 79/13 byly provedeny terénní úpravy, avšak úpravy byly dodatečným povolením povoleny pouze na pozemku parc. č. 76/2, 65/2 v k.ú. Kařez. V místě stavby parkoviště se v dnešní době také nachází vrstva zhutněného frézovaného asfaltobetonu (recyklátu).

Stavební úřad v červenci 2014 opatřením vyzval pana Koloce, aby nejpozději do 31.7.2014 zajistil odstranění vrstvy frézovaného asfaltobetonu (recyklátu) z povrchu pozemku parc.č. 76/2 v k.ú. Kařez, do dnešního dne však nebyla zpevněná vrstva odstraněna a stavební úřad podle § 129 stavebního zákona řízení o odstranění stavby nezahájil.

Následně v roce 2018 podala firma Deveron a.s. novou projektovou dokumentaci na akci Odpočívka čerpací stanice na pozemku p.č. 76/2, 79/13, 79/19 v k.ú. Kařez, kdy došlo pouze ke změně názvosloví a Obec Kařez pod č.j. Výst. 56/18 ze dne 24.8.2018 dala nejen z výše uvedených důvodů nesouhlasné a zamítavé stanovisko. Parkoviště či současná odstavná plocha u čerpací stanice není povolena, neexistuje k tomu žádný dokument, tudíž je zde

protiprávní vztah a v žádném případě nelze tuto plochu brát jako stávající plochu/stávající stav čerpací stanice nebo dokonce parkoviště.

Z výše uvedených důvodů je zřejmé, že tato stavby nikdy nebyla zkolaudována a povolena a firma Deveron a.s. se opírá o nepravdivá tvrzení. Informace od firmy Deveron a.s. o stávajícím parkoviště u čerpací stanice jsou matoucí a zavádějící.

Pozemky p.č. 74/1 a p.č. 76/2 v k.ú. Kařez jsou vedeny jako způsob využití pro manipulační plochu. Tento stav je od roku 1987, kdy v této době pozemky sloužily pro vlastní potřeby v rámci areálu tehdejší výrobě cihlářského průmyslu. Nelze v žádném případě brát tyto pozemky pro využití veřejného parkoviště/odstávky, neboť zde by se jednalo o veřejnou plochu. Dle přílohy vyhlášky č. 357/2013 Sb., ve znění vyhlášky 87/2017 Sb., o katastru nemovitostí se uvádí, že manipulační plocha je určena jako manipulační a skladová plocha, která slouží výlučně pro potřeby daného areálu (manipulace s materiálem, přemísťování, skladování, balení, vážení, měření, počítání, třídění, atd.). Není tedy možné brát současnou manipulační plochu, kde neoprávněně parkují vozidla (kamiony a osobní automobily), jako parkoviště, které je součástí benzínové pumpy a navazující projekt Odpočívky, který je opět zavádějící k současnému stavu.

Tato navrhovaná stavba není v souladu s územním plánem obce Kařez a dále není v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, neboť pozemek se rozprostírá v ploše Sv – smíšené území venkovské, v ploše místní komunikace nemotoristické D1, zklidněné a v ploše ostatní nelesní zeleň. V grafické části územního plánu jsou plochy jednoznačně vymezeny. Na pozemku parc. č. 76/2 u hranice s pozemkem parc. č. 79/19 je vymezena plochy – místní komunikace motoristické C3, účelové. Dále je na pozemku parc. č. 79/19 a 79/13 vymezena plocha – místní komunikace nemotoristické D1, zklidněné (parkoviště u hřiště (18) a dále se jedná o plochu ostatní nelesní zeleň. Vymezená plocha pro parkoviště u hřiště je v ÚPD zahrnuto v seznamu veřejně prospěšných staveb. Pozemek parc. č. 76/2 se nachází v ploše Sv – smíšené území venkovské.

Dle územního plánu není plocha Sv vymezena jako dopravní plocha. Dopravní plochy jsou v územním plánu jednoznačně vymezeny. V závazných regulativech Vyhlášky o závazné části územního plánu obce Kařez není stavba parkoviště/odpočívka čerpací stanice pro kamionovou dopravu uvedena. Zde je uvedeno, že je možné pouze umísťovat stavby pro bydlení s užitkovými zahradami a chovem drobného zvířectva; zařízení místní správy, sociální a zdravotnická zařízení; zařízení maloobchodu, veřejného stravování a ubytování; nerušící zařízení rostlinné a živočišné výroby, jejichž velikost nepřesahuje kapacity stávajících objektů; nerušící zařízení drobné výroby a služeb, zařízení na výkup a zpracování produkce zemědělské výroby; zahradnictví; čerpací stanice pohonných hmot. Není možné tento projekt Odpočívka/parkoviště čerpací stanice zařazovat do kategorie nerušící zařízení drobné výroby a služeb. Ve vyhlášce o závazné části územního plánu obce Kařez je ve vymezení základních pojmů uvedeno, že v ostatních území (kromě Vd a Vz) je doporučeno považovat za zařízení drobné výroby a služeb zařízení, jehož velikost nepřesahuje 2500 m² plochy pozemku a objem přepravy v rozsahu 15 t nebo 50 m³ v jednom dni. Dále je ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. Také uvedeno, že odstavná a parkovací stání, zejména pro nákladní automobily se umísťují mimo plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení, smíšené obytné. V závazných regulativech územního plánu v odstavci struktura osídlení území je uvedeno, že obec Kařez bude rozvíjena jako souvisle urbanizovaný celek venkovského charakteru. Z tohoto je jednoznačné, že umísťování staveb průmyslového charakteru není v souladu s územním plánem. Nahlédneme-li na územní plán v širším kontextu, je zřejmá možnost výstavby rodinných domů v celém území za Zbirožským potokem od lokality Pod Ovčínem až k silnici II/605. Cílem územního plánu rozhodně není zatěžovat centrální část obce takovými rušícími stavbami jako je Odpočívka či parkoviště pro kamionovou dopravu, které ovlivní svými negativními účinky bydlení v obci Kařez.

Navíc domy, stojící při komunikaci II/605, zde jsou postavené od roku cca 1900, tudíž zde byla daleko dříve než čerpací stanice nebo navrhovaná odpočívka. Plocha není k tomuto

účelu územním plánem určena a ani směřována. Územní plán Kařez vytváří předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek – půdy, vody a ovzduší. Péče o základní složky životního prostředí je zásadním zájmem v rozvoji obce Kařez. V souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území je obecným požadavkem takové vymezení pozemků, stanovování podmínek jejich využívání a umisťování staveb na nich, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území.

Celá nepovolená stavba v areálu Koloc Oil v obci Kařez je v zásadním rozporu územního plánu obce Kařez a z pohledu urbanistické studie a ÚP obce Kařez absolutně nevyhovující.

Už v dnešní době je okolní zástavba výrazně negativně ovlivněna, jak provozem na stávající čerpací stanici pohonných hmot, tak parkovací plochou pro kamionovou dopravu užívané převážně na pozemku parc. č. 74/1 a 65/2 (Poznámka: Jak uvedeno výše, tento současný stav nikdy nebyl povolen). Jedná se o imise, které způsobují přijíždějící, odjíždějící a parkující vozidla. Vysokým zdrojem imisí jsou právě vozidla kamionové dopravy. Na současném pozemku 74/1 – manipulační plocha, který je neoprávněně využíván jako parkoviště, tak parkováním kamionů, je způsobován hluk a vibrace a to i v nočních hodinách. V zimních měsících, kdy si řidiči ve vozidlech topí, nebo v letních měsících, kdy naopak chladí prostor nákladu je zdroj hluku a imise ještě navýšený. Provoz vozidel je spojený i s výfukovými plyny, tzn. zhoršení ovzduší v celé lokalitě. Morfologie terénu je k tomuto problému i dost nepříznivá, protože obec Kařez je situována v údolí. Další imisí je svícení vozidel kamionů. Založení rodinných domů přes silnici II/605 je umístěna pod niveletou komunikace II/605 a niveletou parkoviště. Většina domů je podsklepená, tudíž přízemí, kde se nacházejí obytné místnosti, jsou přímo zasaženy osvětlením z parkujících vozidel.

Vjezd/výjezd z parkoviště na pozemku parc. č. 79/13 neodpovídá platné normě ČSN 73 6110, ČSN 73 6102 Z2 a vyhlášce 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Dále dle normy ČSN 73 6110 ohledně projektování místních komunikací je jedno parkovací stání nutné vytvořit na 4 výdejní stojany pro osobní automobily na čerpací stanici, nikoli však pro odpočívku kamionové dopravy. Čerpací stanice má 6 stojanů, tudíž je pro tyto účely zapotřebí maximálně dvou parkovacích míst pro osobní automobily.

Na základě vyhl. č. 501/2006 Sb., Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území, § 24, odst. 3 se odstavňá a parkovací stání, zejména pro nákladní automobily, autobusy, traktory a jiné dopravní prostředky, umisťují mimo plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení.

Dále dle §20 této vyhlášky je obecným požadavkem takové vymezení pozemků, stanovování podmínek jejich využívání a umisťování staveb na nich, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území a tato odstavka/parkoviště má samozřejmě naprosto jiný charakter a absolutně nesplňuje tyto požadavky.

Rovněž z hlediska zákona č. 183/2016 Sb., § 18 a § 19 je celý tento záměr (odpočívka/parkoviště) zcela v nesouladu s cíli a úkoly územního plánování. Čerpací stanice a s ní spojené rozšíření služby, např. odpočívka není veřejný zájem, je to pouze komerční zájem fyzické a právnické osoby, který rapidně obtěžuje okolí a život obyvatel v obci Kařez a to nejen pro současnou generaci, ale i pro všechny generace budoucí. Projekt plánované odpočívky v žádném případě územně nenavazuje na plochu čerpací stanice, a tudíž není možné si vykládat nutnost výstavby k zajištění přestávek pro kamionovou dopravu. Kamionová doprava na II/605 má zajištěny možné přestávky cca 1 km před obcí Kařez u motorestu Bouchalka, kde mají kamiony zajištěny parkovací stání. Toto parkoviště u hotelu Bouchalka je zde historicky od sedmdesátých let 20. Století a vždy pro tyto potřeby bylo využíváno. Čerpací stanice Koloc Oil je zde od doby až po roce 1989, kdy v roce 1993 zde byla vybudována jen jedna nádrž pro čerpání a následně od roku cca 1998 zde vznikla čerpací stanice. Z tohoto důvodu je zcela zcestné tvrzení od majitele a provozovatele čerpací stanice, že je mu bráněno v podnikatelském záměru, neboť přilehlé domy a vše ostatní tu stálo mnohem dřív než celý

areál čerpací stanice. Se svým podnikatelským záměrem mohl investor počítat od prvopočátku samotného rozvoje celého areálu, jelikož od počátku mu je známo, že čerpací stanice je uprostřed obce. Podnikatelský záměr výstavby odpočívky nesmí být nadřazen životu lidí v obci a bydlení a všem navazujícím normám a vyhláškám.

2. Obec Kařez není účastníkem řízení ve věci změny užívání areálu společnosti Protego s.r.o. a není nám známo, že by se jakékoli jednání vedlo. Z výše uvedených závažných skutečností žádáme, aby obec Kařez vždy byla účastníkem řízení, které se bude týkat areálu a podnikání firmy Koloc Oil/Protego/Deveron."

Správnímu orgánu poskytla obec Kařez dále "Průzkum intenzit automobilové dopravy" zpracovaný společností EDIP s.r.o., Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň, IČ 25462482, z března 2019, ze kterého vyplývá, že po osazení dopravních značek zakazujících tranzitní dopravu vozidel nad 12 t (v červenci 2018) při porovnání intenzit dopravy v úseku Rokycany - Cerhovice v březnu 2019 s intenzitou dopravy v roce 2016 (údaje z celostátního sčítání dopravy), došlo k poklesu intenzity těžkých nákladních vozidel z 638 vozidel/den na 209 vozidel/den, tedy o 429 vozidel/den, tedy k poklesu o 67%.

Správní orgán současně vyzval Městský úřad Zbiroh, odbor výstavby a životního prostředí, k předložení vydaných rozhodnutí a vedených řízení týkající se areálu společnosti PROTEGO s.r.o. jako provozovatele čerpací stanice. V této věci obdržel informace:

1. Na ppč. 70/1 bylo povoleno Obnova vodních zdrojů – Josef Koloc, zastřešení čerpací stanice rozhodnutím čj.: Výst.2034/98, které nabylo právní moci dne 5.2.1999. Kolaudačním rozhodnutím čj. Výst.1052/99 pak bylo povoleno Josefovi Kolocovi užívání zastřešení čerpací stanice PHM a provozního objektu, nyní ppč. St. 511. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 27.1.2000.
2. Na ppč. 70/1, 74/1, 65/2 povolena J. Kolocovi rozhodnutím čj.: Výst. 1735/2012, které nabylo právní moci dne 2.11.2012 změna technologie výdeje pohonných hmot a oprava zpevněných ploch v areálu čerpací stanice Koloc Oil. Před stavbou čp. 29 umístěno 6 parkovacích míst šířky 1x 3,5 m, 5x 2,5 m, délky 5 m.
3. Pro stavební úpravy a přístavbu prodejny PHM (dočasná stavba na 3 roky) na ppč. St. 511 a 70/1, k.ú. Kařez, byl vydán Josefovi Kolocovi souhlas čj. Výst. 1961/2010. Dne 24.7.2015 na základě závěrečné kontrolní prohlídky k vydání kolaudačního souhlasu zjištěno provedení v rozporu se schválenou dokumentací – vedeno pod čj.: 1000/2015. Nepovolené změny byly projednány v řízení o dodatečném povolení stavby, na základě něhož bylo Josefovi Kolocovi vydáno rozhodnutí o dodatečném povolení stavby čj.: Výst.1505/2015, které nabylo právní moci dne 29.12.2015. Ve spise založen u PD situační výkres s vyznačením betonových a opravených ploch u čerpací stanice a s parkováním pro kanceláře na ppč. 70/1, 74/1, 65/2, kanceláře jsou uvedeny na ppč. St. 44, vše k.ú. Kařez (shoduje se situačním výkresem u čj.: Výst 1735/2012 – bod.2). Pod čj. 190/2016 bylo vydáno rozhodnutí o změně stavby – změna stavebníka na společnost DEVERON a.s. Ke stavbě byl společnosti DEVERON a.s. vydán kolaudační souhlas čj. Výst. 19/2016.
4. Ke stavbě č.p. 29 byla povolena Josefovi Kolocovi a Václavě Kolocové přístavba a zádveří na ppč. St. 44 a 70/1, k.ú. Kařez, rozhodnutím čj. Výst. 2105/2000, které nabylo právní moci dne 22.12.2000. Užívání bylo povoleno kolaudačním rozhodnutím čj. Výst. 1521/2003, které nabylo právní moci dne 5.11.2003, J. Kolocovi.
5. Terénní úpravy na ppč. 65/27 a 76/2, k.ú. Kařez byly dodatečně povoleny rozhodnutím sp.zn.: Výst.409/2012, čj. Výst. 409/2012, které nabylo právní moci dne 28.8.2012. Dne 9.9.2013 bylo rozhodnutím čj.: Výst. 1303/2013, sp.zn.: Výst. 1303/2013 povoleno jejich předčasné užívání. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 1.10.2013. Kolaudační souhlas nebyl dosud vydán.

6. Dne 23.7.2014 požádal Josef Koloc, nar. 8.9.1941, Medový Újezd 64, 337 01 Rokycany, který dne 9.2.2019 zemřel, o povolení změny stavby před dokončením na „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil na ppč. 65/27 a 76/2, k.ú. Kařez. Dle dokumentace spočívala změna terénních úprav ve vybudování parkoviště pro kamiony na ppč. 65/27, 76/2, 79/19, 74/1, 65/2, 79/13, k.ú. Kařez. Žadatel vzal svoji žádost zpět, a řízení bylo zastaveno dne 4.2.2015 usnesením čj.: Výst. 1249/2014, sp.zn.: 1249/2014/ZBI/OVZP. Usnesení nabylo právní moci dne 24.2.2015.
7. O povolení parkoviště pro kamionovou dopravu na ppč. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1, 65/2 v k.ú. Kařez, obec Kařez, požádal dne 11.9.2014 Josef Koloc, nar. 8.9.1941, Medový Újezd 64, 337 01 Rokycany, který dne 9.2.2019 zemřel. Na základě provedeného řízení, byla žádost shora jmenovaného zamítnuta rozhodnutím ze dne 24.8.2017, sp.zn.: 1608/2014/OVZP, čj. Výst. 1608/2014. Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 19.9.2017.
8. Stavebnímu úřadu je známo, že v současné době požádala společnost PROTEGO s.r.o., IČO 02890160, o změnu užívání stavby na ppč. st. 315, k.ú. Kařez z provozovny snack baru na výrobu potravin, které je vedeno pod sp.zn.: 2909/2018/ZBI/OVZP. Stavební úřad vydal usnesení o provedení řízení a stanovil žadateli povinnost doplnění podkladů ve lhůtě do 30.3.2019.

K stanovení dopravního značení a k dané problematice vydalo své stanovisko i město Mýto, které uvedlo:

„Narůstající rozsah provozu nákladních vozidel na komunikaci II/605 způsobuje v Mýtě mnoho negativních jevů. Za nejzávažnější považujeme níže uvedené:

- 1) *Město Mýto zřizuje Základní školu Mýto. Ta se nachází na Plzeňské ulici. Žáci jsou každodenně ohrožováni průjezdem nákladních vozidel a to i přes skutečnost, že město intenzivně buduje podél komunikace chodníky. Ohrožení spatřujeme nejen v možnosti střetu dětí s vozidlem, ale také v nadměrné prašnosti, hlučnosti a přítomnosti exhalací v ovzduší. Tato negativa doprovází děti denně na cestě do školy a ze školy. Projíždějící vozy produkují výfukové plyny, které mají dopad na životní prostředí. K nejjedovatějším složkám výfukových plynů patří oxid uhelnatý. Paralyzuje činnost červených krvinek, negativně působí na mozek, poškozují srdce, cévy a nervový systém. Expozice žáků i obyvatel je zvýšena spolu s nárůstem nákladní dopravy.*
- 2) *Průjezd nákladních vozidel způsobuje nadměrnou hlučnost. Tento jev je nejhorší v nočních hodinách, kdy nákladní vozy projíždějí městem rychlostí větší než 50 km/hod.*
- 3) *Chaoticky parkující nákladní vozidla v kombinaci s průjezdem dalších nákladních vozů způsobují ohrožení chodců, pohybujících se na místním náměstí a přecházejících Plzeňskou ulici. Díky nízkému počtu průjezdu nepřipouští orgány dopravní policie zřízení plnohodnotného přechodu pro chodce, lze budovat jen místa pro přecházení, která však náš problém neřeší.*
- 4) *Při zvýšeném provozu nákladních vozidel dochází k devastaci svrchní úpravy sítě technické infrastruktury, umístěné v komunikaci. Jedná se o vodovod a kanalizaci, která je v majetku a správě města Mýto.*
- 5) *Komunikaci II/605 lemuje souvislá zástavba převážně dvoupodlažních objektů. Jedná se o objekty s rokem vzniku okolo roku 1915. Na všech těchto stavbách je patrný vliv nákladní dopravy, dochází k otřesům základového zdiva, v důsledku čehož dochází ke vzniku trhlin v obvodovém zdivu domů. K rapidnímu zhoršení tohoto došlo při zvýšení průjezdu nákladních v období po zavedení mýtných bran. Občané neustále atakují obec s podněty a stížnostmi a dožadují se u obce nápravy stavu.*

Je zcela nepochybné, že zákaz tranzitní dopravy vozidel nad 12 t po silnici II/605 omezí negativní dopad výše uvedených skutečností, proto trváme na zachování dopravního omezení.

Naprosto nepřijatelný je pro naše město stav, kdy tranzitující nákladní doprava, užívá komunikaci II. tř. jako levnější náhradu souběžně vedoucí dálnice D 5.

Není relevantní, aby ve jménu úspory nákladů jednotlivých soukromých přepravců, a to nejen dopravců z České republiky docházelo k poškozování komunikace II/605, k poškozování infrastrukturního majetku obce a ke zhoršování podmínek pro život občanů naší obce.

Předchozí opatření a rozhodnutí, kterými byla tranzitní doprava z našeho města vyloučena, považujeme správná. Krajský soud v Plzni na základě žaloby podané provozovatelem čerpací stanice KOLOC oil v Kařezu proti konkrétnímu správnímu rozhodnutí dopravní omezení zrušil. Argumentace žaloby je založena na podstatném omezení počtu zákazníků čerpací stanice.

K tomuto konstatujeme, že naše dosavadní snaha nebyla namířena primárně proti nákladním vozidlům, které přijíždějí k čerpací stanici a zde provádějí nákup PHM či údržbu vozidla. Jednoznačně negujeme nákladní vozy, které tranzitují přes naše město v důsledku objíždění mýtných bran. Meritem věci je dle našeho názoru výklad pojmu „Tranzit“ a jeho omezení dopravní značkou. Vysvětlením tohoto pojmu se soud nezaobíral, a při tom správný výklad pojmu může mít na udržitelnost dopravního omezení zásadní vliv.

Opětovně tedy žádáme silniční správní úřad o vydání rozhodnutí, kterým by zamezil objíždění úseku mýtných bran dálnice D 5 přes naše město. Obec z podstaty své existence, musí dbát na prosazení veřejných zájmů. Naše žádost je nepochybně ve veřejném zájmu občanů našeho města. Toto dokládáme i přiloženou peticí za zachování místní úpravy provozu.“

Dne 2.4.2019 pod spis.zn.: MeRo/2919/OD/19 Ant, čj. MeRo/3479/OD/19 vyzval právního zástupce společnosti PROTEGO s.r.o., k doplnění jeho námitky do řízení o stanovení místní úpravy provozu spis.zn.: MeRo/13564/OD/18 Ant, čj. MeRo/1998/OD/19, mimo jiné o vyčíslení vynaložených prostředků na rozšíření parkoviště včetně doložení příslušného pravomocného povolení/rozhodnutí.

Ve stanovené lhůtě (7 dnů) dne 11.4.2019 společnost PROTEGO s.r.o. doplnila své podání:

II.

K nákladům na rozšíření odstavné plochy uvádím, že můj klient vynaložil náklady v celkové výši více než 650.000,- Kč, z čehož částka ve výši min. 350.000,- Kč byla vynaložena na vypracování projektové dokumentace a inženýrskou činnost související se záměrem vybudovat stavby „Odpočívka čerpací stanice na pozemku p. č. 76/2, 79/13 a 79/19 v k. ú. Kařez (dále jen „Záměr“). V souvislosti s tímto Záměrem získal podatel souhlasné stanovisko následujících orgánů: Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje, Městský úřad Rokycany (odbor stavební a odbor životního prostředí), Ministerstvo Dopravy, Krajská hygienická stanice (stanoviska jsou přílohou tohoto přípisu). Naopak zamítavé stanovisko vyjádřila pouze samotná obec Kařez. Podatel však upozorňuje na skutečnost, že vzhledem k absenci pravomocného rozhodnutí příslušných orgánů nebyl tento Záměr dosud realizován, přesto však musely být uvedené náklady vynaloženy za účelem opatření potřebných podkladů pro související řízení. Dne 8.4.2019 byla na příslušném stavebním úřadu podána nová žádost o územní rozhodnutí a stavební povolení. Významné části dokumentace pro spojené územní řízení a stavební povolení jsou rovněž přílohou tohoto přípisu, z čehož je zřejmé, že můj klient hodlá do zkvalitnění jím poskytovaných služeb investovat i nadále.

Částka ve výši minimálně 300.000,- Kč byla vynaložena na vybudování napojení pozemku p. č. 79/13 v k. ú. Kařez k silnici č. 605, přičemž podstatnou část tohoto pozemku tvoří fotbalové hřiště, napojení na silnici tedy usnadňuje přístup a údržbu tohoto prostoru. Při budování nájezdu však již bylo počítáno s budoucí realizací výše specifikovaného záměru, jelikož by tento nájezd mohl sloužit i k přístupu k odpočívce čerpací stanice.

K žádosti správního orgánu o doložení pravomocného povolení či rozhodnutí týkajícího se rozšíření parkoviště uvádím, že v současné době je ke krátkodobému odstavení nákladních a osobních a nákladních vozidel využíván pouze pozemek p. č. 74/1 v k. ú. Kařez (dle KN je způsobem využití „manipulační plocha“, druh pozemku „ostatní plocha“). Na tomto pozemku nedošlo k žádným stavebním úpravám, které by vyžadovaly rozhodnutí či povolení správních orgánů, můj klient tedy nemůže nic takového dokládat. Se souhlasem vlastníka

tohoto pozemku je provozovatelům osobních a nákladních vozidel, zejména pak zákazníkům čerpací stanice, umožněno krátkodobě odstavit svá vozidla na této ploše za účelem splnění povinnosti kladené jim zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. Března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Dále je třeba podotknout, že využívání této plochy za účelem odstavení vozidel není v ničem novým, stávající stav je neměnný již od 90. Let a využívání uvedeného pozemku tímto způsobem nebrání žádné obecně závazné právní předpisy.

III.

Další investice mého klienta, které jsou v důsledku Návrhu ohrožené, spočívají v nákladech na rekonstrukci samotné čerpací stanice a jejího bezprostředního okolí včetně přilehlého parkoviště pro cca 24 kamionů (viz výše), k níž došlo v letech 2012 – 2015 (příslušné dokumenty jsou přílohou tohoto případu). V rámci této rekonstrukce byl mimo jiné vybudován velkokapacitní sklad pohonných hmot s objemem 400.000 litrů, technologické propojení skladu a čerpací stanice a kiosku čerpací stanice, dále byly zrekonstruovány výdejní plochy čerpací stanice, osazeny nové výdejní stojany, vybudováno nové stáčení pohonných hmot včetně přestřešení a rozšířeno stávající přestřešení čerpací stanice. Dále byla provedena výměna povrchu betonových ploch kolem čerpací stanice a obrubníků a byla přeložena panelová plocha stávající odstavné plochy, provedena oprava stávajících obrubníků a veřejného osvětlení.

Důvodem těchto investic byla skutečnost, že zákaznickou základnu mého klienta tvoří z valné většiny řidiči nákladní kamionové dopravy, a z toho důvodu bylo nezbytné rozšířit manipulační plochu. Rovněž typ výdejních stojanů je uzpůsoben především pro kamiony (výdejní stojany jsou osazeny tzv. rychlovýdejem pro motorovou naftu umožňující nákladním vozidlům doplňovat palivo rychlostí až 120 l/min.). Celková pořizovací cena skladu a rekonstrukce čerpací stanice činila cca 15.000.000 Kč, dalších cca 7.000.000 Kč činily náklady na opravu betonové plochy čerpací stanice a údržbu stávající odstavné plochy.

Účastník se domáhá práva na svobodu podnikání. Řízení o povolení změny stavby na „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil“ spočívající ve vybudování parkoviště pro kamiony na ppč. 65/27 a 76/2 v k.ú. Kařez, kterou podal Josef Koloc dne 23.7.2014, bylo na základě zpětvzetí zastaveno. O povolení parkoviště pro kamionovou dopravu na ppč. 76/2, 79/19, 79/13,74/1 a 65/2 v k.ú. Kařez požádal Josef Koloc dne 11.9.2014. Žádost byla MěÚ Zbiroh zamítnuta. Společnost PROTEGO s.r.o. požádala o povolení změny užívání stavby na ppč. st. 315 v k.ú. Kařez z provozovny Snack baru na výrobu potravin. V současné době řízení není ukončeno, žadatel byl vyzván k doplnění podkladů. O vybudování nové odpočívky u stávající čerpací stanice požádala společnost DEVERON a.s.

Z předloženého výčtu není zřejmé, zda jsou předložené náklady v přímé souvislosti se záměrem účastníka o rozšíření areálu. Například výdejní plochy nebo kiosky by mohly být modernizovány z důvodu změny předpisů a norem pro poskytování takových služeb, tedy bez ohledu na objem výdeje pohonných hmot. Náklady na zpracování projektové dokumentace jsou jednoznačným rizikem podnikatelského záměru, neboť bez ní nelze podat žádosti o zahájení jakéhokoli řízení k získání příslušných povolení. I z těchto důvodů považuje námitku účastníka řízení PROTEGO s.r.o., ve věci marně vynaložených nákladů za neoprávněnou a zamítá ji v plném rozsahu.

K předloženým stanoviskům dotčených orgánů správní orgán sděluje, že má ve spisu zamítavé závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, čj. KHSPL 11149/21/2014 ze dne 13. června 2014, dané k projektové dokumentaci pro územní řízení stavby „Terénní úpravy v areálu ČS Koloc Oil na ppč. 76/2 a 65/27 v k.ú. Kařez – změna stavby před dokončením“, kde je v odůvodnění uvedeno: „*Jelikož ale řešená lokalita je v noční době územím již nadlimitně zatíženým hlukem z dopravy po silnici II/605*

(až 52,0 dB), nelze dle Rozsudku Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 31.1.2012, sp.zn./čj.: 1 As 135/2011-246 souhlasit s umístěním dalšího zdroje hluku, byť podlimitním (max. 40,1 dB). Z tohoto judikátu tedy vyplývá, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze umisťovat stavby, které sice nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak významně, ale znamenají přítěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“

Dle názoru správního orgánu předpokládaný podnikatelský záměr - rozšíření areálu, sebou přinese další hlukovou zátěž, což je v rozporu s Rozsudkem Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 31.1.2012, sp.zn./čj.: 1 As 135/2011-246. Záměr je ve fázi rozhodování o umístění stavby, z důvodu úmrtí Josefa Koloce je řízení zastaveno.

Správní orgán s využitím stanoviska žadatele předloženého při jednání nařízeného Krajským soudem v Plzni na den 2.4.2019 ve věci zrušení přechodné úpravy provozu ale úzce související s navrženou místní úpravou provozu, uvádí:

„Hlavními důvody, proč by v úseku D5 exit 50 Mýto – D5 Exit Cerhovice měl být průjezd těžké tranzitní dopravy omezen je, že

- těžká tranzitní doprava způsobuje zvýšenou hlučnost, prašnost a vibrace v jednotlivých obcích,
- dále zpomalování a komplikování plynulosti provozu,
- častější opravy a s tím související dopravní omezení a
- snížení bezpečnosti chodců.

Tyto důvody představují současně sledované cíle, kterých bude dosaženo právě omezením tranzitní dopravy, tudíž tato právní regulace dle našeho názoru splňuje kritérium přiměřenosti. Omezení tranzitní dopravy a sledované cíle spolu logicky souvisí a těchto cílů nelze dosáhnout jinak jiným legislativním prostředkem. Umístění zpomalovacích prahů, snížení povolené rychlosti, zpřísnění sankcí za dopravní přestupky, častější kontroly ze strany PČR ani preventivní kampaně nemohou situaci v daném úseku změnit, proto je zde OOP potřebné.

Ve věci přiměřenosti a potřebnosti a zásahu OOP do sféry svých adresátů správní orgán uvádí, že za tranzitní nákladní dopravu nelze dle ust. § 24a zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v aktuálním znění, považovat užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, dále užití komunikace složkami integrovaného záchranného systému a užití komunikace nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu. Omezení tranzitní dopravy se nijak nedotkne kamionů, které zajišťují dopravní obsluhu, tedy především zásobování. Již řadu let je pro tranzitní dopravu určena nadřazená silniční síť a každý podnikatelský subjekt v rámci svého podnikání musí brát tento fakt v úvahu. Porovnáme-li proti sobě svobodu podnikání podnikatelských subjektů profitujících z tranzitní dopravy a právo na ochranu života, zdraví a majetku, docházíme k názoru, že je nutné upřednostnit druhé z uvedených práv. Pro řidiče tranzitní kamionové dopravy slouží dálnice D5 poskytující rovněž dostatečné množství odpočívadel a benzínových stanic. Dálnice D5 je v provozu již řadu let a každý podnikatelský subjekt musí brát tento fakt v úvahu. Čerpací stanice provozovaná účastníkem může nadále obsluhovat osobní automobily a kamiony, na které se zákaz nevztahuje.

Vzhledem k těmto důvodům nesouhlasí správní orgán s argumentací účastníka uvedenou v námitce ze dne 18.3.2019:

Ve vztahu k omezení ústavou zaručeného práva na podnikání přitom není v Návrhu naprosto žádné odůvodnění, mimo lakonického konstatování, že je nutné před právem na podnikání upřednostnit právo na ochranu života, zdraví a majetku.

Správní orgán v návrhu na stanovení místní úpravy provozu uvedl důvod podání žádosti podané žadatelem. Žadatel se ve svém návrhu odkázal čtyřmi body na čtyři různé argumenty důvodů pro podání návrhu stanovení místní úpravy provozu. Teprve ve stanovení místní úpravy provozu správní orgán uvede své a další důvody, které ho ke stanovení vedly.

Odůvodnění návrhu místní úpravy provozu navíc obsahuje jako podklad pro jeho vydání i argument, že pro tranzitní dopravu je určena nadřazená silniční síť a každý podnikatelský subjekt v rámci svého podnikání musí brát tento fakt v úvahu. Silnice II/605 vede v celém úseku od Ejovic na hranice se Středočeským krajem souběžně s dálnicí D5, která je určena pro rychlou dálkovou dopravu.

V odůvodnění návrhu místní úpravy provozu je pak také uvedeno, že „Tranzitní dopravou není podle zákona o pozemních komunikacích nezbytné užití silnice pro dosažení místa vykládky, nakládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče. Řidiči kamionové dopravy, kteří nesplňují citovaná kritéria, jsou tranzitní dopravou a užitím souběžně vedené silnice II/605 se pouze vyhýbají platbě mýtného.“

Ve věci ekonomické škody údajně vzniklé účastníkovi správní orgán nemá informaci, že by účastník disponoval oficiálním povolením umístění a provedení stavby – rozšíření odstavného parkoviště, které by mělo sloužit řidičům nákladních vozidel, aby naplnil povinnosti kladené na něj zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006. Stavba „Parkoviště/odpočívka pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil na pozemcích parc. č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1 a 65/2 v k.ú. Kařez nikdy nebyla povolena.

Dále účastník nedoložil, jaký je vztah navrhovatele k pozemkům, na kterých má být umístěno údajné odstavné parkoviště. Žádosti o povolení parkoviště pro kamionovou dopravu podával Josef Koloc, který 9.2.2019 zemřel. O změnu stavby z provozovny Snack bar na výrobu potravin požádala společnost PROTEGO s.r.o. O vybudování nové odpočívky žádala společnost DEVERON a.s. Pozemky vlastní jiné osoby, a pokud do těchto pozemků investovali peníze tyto jiné osoby, pak by měly být navrhovateli ony, neboť právě ony byly zkráceny na svých právech.

Po zvážení všech výše uvedených okolností trvá žadatel na potřebě omezení tranzitu, nejedná se zde o tranzitní komunikaci, pro tento účel by měla být využívána nadřazená silniční síť. Je si vědom toho, že nákladní doprava je páteří ekonomiky, ovšem ve smyslu přesunu zboží z místa A do místa B. To, že se někteří tranzitní dopravci snaží vyhnout úhradě mýta a jezdí po silnicích nižšího řádu, které nejsou pro takovou dopravu přizpůsobené, vede ke zvýšení finančních nákladů na opravy a údržbu dané komunikace, k ohrožení života a zdraví chodců, zhoršení životního prostředí a zvýšení hluku na této komunikaci. Smysl omezení tranzitní dopravy není samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž je zcela racionální a opodstatněný výše uvedenými důvody. K užití příslušných dopravních značek opravňuje důležitý veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který lze označit za obecně prospěšný.“

K jednotlivým bodům námitek účastníka řízení správní orgán sděluje:

Odůvodnění návrhu na stanovení místní úpravy provozu vychází z požadavku žadatele, není to odůvodnění ani výklad správního orgánu. Správní orgán hodnotí veškeré podklady a důvody pro vydání rozhodnutí až v odůvodnění vydaného OOP. Námitka se zamítá.

Účastník v Námitkách proti návrhu opatření obecné povahy k odůvodnění, že „omezení tranzitní dopravy omezí své adresáty jen velmi málo, neboť tranzitní doprava bude moci využívat jinou vhodnou trasu, uvádí:

Klient v nedávné době rozšířil odstavné parkoviště, které využívají řidiči nákladních vozidel, aby naplnili povinnosti kladené na ně zákonem č. 114/1994 Sb., o silniční dopravě, resp. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Je přitom všeobecně známou skutečností, že kapacita odstavných parkovišť na dálnici D5, stejně jako v celé České republice, je zcela nedostatečná. V tomto kontextu odkazují např. na článek zveřejněný na serveru www.lidovky.cz (<https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/tisice-kamionu-nemaji-kde-parkovat-stat-chce-problem-vyresit-soukromymi-investory.A180608141150In-doprava-pkk>). Tento významný

dopad na adresáty opatření obecné povahy dle Návrhu nebyl vůbec zohledněn a posuzována“.

K tomu správní orgán dodává, že omezení tranzitní dopravy se týká zejména řidičů vozidel, resp. provozovatelů, když se tímto opatřením nemohou vyhnout úhradě mýtného. Článek, na který se účastník odkazuje, je úvahou redaktora. Článek konstatuje, že počet míst na odstavných plochách a k povinnému odpočinku řidičů je propastný. Dále konstatuje, že ŘSD několik odpočívek staví, někde je otevřeli soukromníci, ale to zdaleka nestačí. Uvádí se ale dále, že *„pokud stát nedokáže pozemky vykupovat, zasítovat a teprve pak pronajímat soukromým subjektům, nic se nezlepší. Bez toho je provozování takového autoparku holý ekonomický nesmysl s návratností kolem 30 let“.*

Správní orgán nemá žádný doklad o tom, že by ŘSD jednalo s čerpací stanicí Koloc Oil o zřízení odpočívky. Stanovením místní úpravy provozu dojde k určitému omezení provozu čerpací stanice, nikoli však k ukončení její činnosti. Správní orgán v tomto případě jednoznačně upřednostňuje veřejný zájem nad zájmem jednotlivce.

Dle projektové dokumentace se předpokládá rozšíření parkoviště na pozemkové parcely p.č. 76/2, 79/19, 79/13, 74/1 a 65/2 k.ú. Kařez. Dle výkresové části územního plánu je tedy stavba částečně umístěna na území, které takové využití neumožňuje. Městský úřad Zbiroh, odbor výstavby a životního prostředí, rozhodnutím spis.zn.: 1608/2014/OVZP, čj. Výst. 1608/2014 ze dne 24.8.2017, žádost o umístění stavby „Parkoviště pro kamionovou dopravu v areálu ČS Koloc Oil“ zamítl.

Správní orgán vyzval Městský úřad Zbiroh dne 27.2.2019 o poskytnutí podkladů týkajících se změny užívání areálu společnosti PROTOGO s.r.o. vedených v současné době. Dne 4.4.2019 obdržel informaci, že v současné době je se společností PROTEGO s.r.o. vedeno řízení o povolení změny užívání stavby na ppč. st. 315 v k.ú. Kařez z provozovny snack baru na výrobu potravin. Toto řízení není dosud ukončeno.

Účastník má v této věci vydáno závazné stanovisko Městského úřadu Rokycany, odboru stavebního, spis.zn.: MeRo/3777/OST/18 Čer ze dne 21.6.2018, pro společnost DEVERON a.s., na stavbu „Odpočívka čerpací stanice na pozemku parc. č. 76/2, 79/13, 79/19 v k.ú. Kařez“ - stavba nové odpočívky u stávající čerpací stanice má sloužit jako parkování zákazníků čerpací stanice. Stavba je tímto závazným stanoviskem přípustná mimo jiné za podmínky koordinace stavby s limity a záměry v území, zejména s plochou územní rezervy pro vysokorychlostní trať.

Dle platného územního plánu obce Kařez je záměr společnosti DEVERON a.s. umístěn na ploše smíšené venkovské (SV), kde je mimo jiné přípustnou stavbou čerpací stanice pohonných hmot (tedy nikoli zpevněné plochy parkoviště/odpočívky). V hlavním výkresu je jako podrobnější druh využití uvedena nerušící drobná výroba. Nerušící zařízení je v bodě 3 b) vyhlášky definováno jako „zařízení nebo stavby, u kterých jejich účinky nebo jejich vlivy nenarušují provoz a užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nezhoršují kvalitu životního prostředí v okolí a v okolních stavbách nad přípustnou míru“. Drobná výroba a služby pro plochy SV je pak definována v bodě 3.b) 3. Vyhlášky jako zařízení, jehož velikost nepřesahuje 2500 m² plochy pozemku, 25 zaměstnanců a objem přepravy v rozsahu 15 t nebo 50 m³ v jednom dni.

Navýšením intenzity nákladní tranzitní dopravy v souvisle zastavěném území obcí dochází k nadměrnému navýšení hluku, prašnosti, vibrací a hlavně ohrožení osob, zdraví a majetku. Danou problematikou se již zabývala Krajská hygienická stanice ve svém stanovisku č.j. KHSP 11149/21/2014 ze dne 13.6.2014 jak bylo uvedeno již výše. Z tohoto pohledu správní orgán nahlíží na problematiku omezení provozu na silnici II/605 taktéž optikou Nejvyššího správního soudu ČR (viz rozsudek ze dne 31.1.2012, sp.zn./čj.: 1 As 135/2011-246) a to, že nelze souhlasit s umístěním dalšího zdroje hluku, byť podlimitním (max. 40,1 dB). Z tohoto judikátu tedy vyplývá, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze umísťovat stavby, které sice nepřítíží svým provozem dotčenému území nijak významně, ale znamenají přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“

Zdejšímu správnímu orgánu nepřísluší posuzování závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy a v rozhodování se těmito fakty nezabývá. Uvádí je jen pro získání širšího pohledu na věc.

Změna zákona o pozemních komunikacích, týkající se ustanovení o zákazu tranzitní dopravy, je v platnosti od 1.1.2016. Problematika tranzitní dopravy je ale dlouhodobě prezentována různým způsobem v různých médiích, tedy i z tohoto pohledu měl nebo alespoň mohl stavebník uvažovat o reálné možnosti rozšíření svých podnikatelských záměrů.

Současně je nutné opakovaně sdělit, že omezením tranzitní dopravy vozidel nad 12 t není zabráněno podnikatelskému záměru, tj. využívání stávající čerpací stanice. Zákon pouze omezuje nákladní tranzitní dopravu; ostatní dopravě, tedy i vozidlům nad 12 t, je umožněno v rámci ustanovení § 24a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, jejích služeb využívat.

Námítka se zamítá.

Ve věci námítky

„aby mohl správní orgán dojít k závěru, že opatření obecné povahy lze považovat za proporcionální, musí rovněž zkoumat, zda daného cíle není možné dosáhnout mírnějšími prostředky. I v tomto ohledu v návrhu chybí jakékoliv bližší odůvodnění, když není zřejmé, zda se Městský úřad Rokycany vůbec zabýval některými jinými způsoby omezení tranzitní dopravy dříve, než zvolil způsob nejinvazivnější, tedy úplný zákaz vjezdu. Jsem přesvědčen, že naplnění sledovaného zájmu, kterým je dle Návrhu veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, lze dosáhnout i jinými způsoby, např. snížením maximální povolené rychlosti pro nákladní vozidla přesahující 12 t či umístěním zpomalovacích prahů. Z Návrhu není nijak patrné, proč by tato opatření neměla být dostatečná“

správní orgán sděluje, že návrh na stanovení místní úpravy provozu podal se svým odůvodněním žadatel, tedy se nejedná o odůvodnění správního orgánu. Správní orgán k této námítce sděluje, že žádost posuzoval podle ustanovení § 24a, odst. 1) zákona o pozemních komunikacích, tedy že tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdou soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního předpisu (zákon o provozu na pozemních komunikacích), jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění, s přihlédnutím k ustanovení odst. 2), tj. ustanovením o tom, co se za tranzitní dopravu nepovažuje. Účastník po celou dobu řízení o žádnou výjimku z omezení tranzitní dopravy nepožádal, ani sám nenavrhnul žádné „zmírňující“ opatření. Správní orgán sděluje, že není příslušný k podávání žádných „zmírňujících“ návrhů, tedy se jimi ani nezabýval. Ve věci návrhu účastníka na osazení dodatkové tabulky, z níž bude patrné, že se zákaz vjezdu nevztahuje na klienty čerpací stanice KOLOC Oil a kamiony mířící na odstavné parkoviště, správní orgán sděluje, že jej v souladu s ustanovením § 77 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích projedná s příslušným orgánem Policie ČR. V případě souhlasu Policie ČR bude stanovení dodatkové tabulky vedeno samostatným řízením.

Námítka se zamítá.

Účastník dále uvádí, že: *Pokud jde o výsledky celostátního sčítání vozidel, není zřejmé, jaký má průměrná intenzita dopravy v celostátním měřítku význam pro navrhované opatření obecné povahy. Pokud bychom vycházeli z výsledků celostátního sčítání na silnici II/605 v obci Kařez, které mohou být jediné relevantní, je zřejmé, že v roce 2016 vzrostl průměrný počet těžkých motorových vozidel oproti roku 2010 o 8,8% (z 375 na 408). Dle informací ŘSD ČR (viz např. <https://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/Reditelstvi-silnic-a-dalnic-predstavuje-konecne-vysledky-celostatniho-scitani-dopravy-490583>) se přitom průměrná intenzita dopravy v České republice v roce 2016 oproti roku 2010 zvýšila o 13%. Je tedy zřejmé, že zvýšení provozu těžkých motorových vozidel v obci Kařez není důsledkem*

snahy vyhnout se mýtnému, jak je uvedeno v Návrhu, nýbrž se jedná o zcela přirozený nárůst, který je navíc výrazně nižší než činí celostátní průměr.

Citované Parlamentní listy uvádí, že:

Intenzita dopravy od roku 2010 stoupla v průměru o 13 % a to jak na dálnicích, tak na silniční síti. V roce 2016 nastala významná administrativní změna, na základě které většina rychlostních komunikací přešla do kategorie dálnic II. třídy. Na dálnicích I. třídy (do roku 2016 – dálnice) byl zaznamenán nárůst intenzity dopravy o 13 %, na dálnicích II. třídy byl nárůst o 7 % (porovnání s rychlostními silnicemi v roce 2010). Na silniční síti všech tříd byl nárůst intenzity dopravy shodně o 13 %.

Správní orgán k tomu uvádí, že z údajů žadatele uvedených v návrhu stanovení místní úpravy provozu vyplývá nárůst průměrné intenzity dopravy vycházející z celostátního sčítání dopravy. V roce 2005 průměrná intenzita 665 vozidel/den, v roce 2010 průměrná intenzita 899 vozidel/den a v roce 2016 průměrná intenzita 951 vozidel/den.

Správní orgán při svém rozhodování vychází z výsledků sčítání dopravy v roce 2016 a porovnání s výsledky měření společností EDIP s.r.o., IČ 25462482, Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň z března 2019. V úseku označeném ŘSD jako sčítací úsek 3-0010 mezi křižovatkami silnice II/605 se silnicemi II/235 a III/1183 je uveden Roční průměr denních intenzit dopravy v roce 2016 těžkých nákladních vozidel bez přívěsu nad 10 t (TN) 46 vozidel/den, těžkých nákladních vozidel s přívěsem nad 10 t (TNP) 42 vozidel/den, návěsových souprav nákladních vozidel (NSV) 320 vozidel/den ve všech dnech.

V roce 2019 v období 4.3.2019 – 11.3.2019, tedy v době fungování omezení tranzitní dopravy, byl zjištěn Roční průměr denních intenzit dopravy těžkých nákladních vozidel bez přívěsu nad 10 t (TN) 41 vozidel/den, těžkých nákladních vozidel s přívěsem nad 10 t (TNP) 48 vozidel/den, návěsových souprav nákladních vozidel (NSV) 50 vozidel/den ve všech dnech.

Z uvedených údajů je zřejmý pokles průjezdu návěsových souprav nákladních vozidel po silnici II/605 v době platnosti zákazu tranzitní dopravy. Naopak roční průměr denních intenzit dopravy vozidel TN a TNP je téměř shodný.

Z uvedeného správní orgán dovozuje, že výrazné snížení NSV má příznivý dopad na životní prostředí v obcích podél silnice II/605, na kvalitu bydlení, zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a také na stavební stav citované silnice. Veřejný zájem tak převažuje nad zájmem soukromým.

Správní orgán, posoudil návrh na stanovení dopravního značení, z něhož pro účastníky provozu je uloženo omezení nad rámec obecné úpravy provozu obsažené v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, proto postupoval při stanovení místní úpravy provozu podle ustanovení části šesté správního řádu - opatření obecné povahy. Návrh změny je v souladu s ustanovením § 78 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, tedy užití dopravních značek zakazující tranzitní dopravu vozidel nad 12 t je v souladu s požadavkem bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Návrh na umístění dopravních značek zakazujících tranzitní dopravu vozidel nad 12 t vzešel z požadavku obcí podél silnice II/605, tedy mimo jiné městem Mýto a obcí Kařez vznesených a projednávaných na různé úrovni zejména se správcem silnice, tedy Správou a údržbou silnic Plzeňského kraje. Při těchto jednáních byl požadavek obcí podepřen zhoršením životního prostředí v obcích, zhoršením bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, nárůstem nákladní dopravy po zpoplatnění užití dálnice D5, kdy se řidiči úmyslně vyhýbají placení mýtného. Současně bylo upozorňováno na narůstající dopravní zatížení silnice a s tím související zhoršování jejího stavebního stavu. Výsledkem těchto jednání bylo zadání zpracování příslušné projektové dokumentace společností D PROJEKT PLZEŇ NEDVĚD s.r.o., projektová kancelář, Koterovská 177, 326 00 Plzeň a následným projednáním ve správním řízení, tedy opatřením obecné povahy. Zdejší odbor dopravy považuje výše uvedené za dostatečně odůvodněný racionální a opodstatněný důvod k zahájení řízení.

Obecné ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje základní pojmy a ustanovení k dané problematice:

Podle § 4 je dálnice pozemní komunikací určenou pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnového křížení, s oddělenými místy napojení pro výjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

Podle § 5 je silnice veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.

Podle § 19 smí každý v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích (zákon o provozu na pozemních komunikacích) a za podmínek stanovených tímto zákonem, užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (obecné užívání), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis (zákon o místních poplatcích) jinak.

Podle § 24a lze zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (zákon o provozu na pozemních komunikacích), jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění.

Ustanovení § 24a odst. 2 o pozemních komunikacích dále uvádí: Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, složkami integrovaného záchranného systému, nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.

Novela zákona o pozemních komunikacích účinná od 31.12.2015 vtělila do obsahu zákona možnost omezit vjezd tranzitní dopravy do určitých míst. Jedná se o omezení nákladní tranzitní dopravy, které se apriori vztahuje na průjezd přes zastavěné území obcí, kde je provoz nákladní dopravy vždy velmi problematickou skutečností. Vjezd nákladních vozidel lze v daném případě omezit (vyloučit) místní úpravou provozu a to na silnici II. a III. třídy, vždy však pouze za situace, že pro tato vozidla existuje alternativní pozemní komunikace, kterou je možné pro průjezd nákladních vozidel využít, a to i po zpoplatnění pozemní komunikaci. Vhodnou alternativou dle zákona o pozemních komunikacích jsou silnice vyšší třídy, tedy silnice I. třídy nebo dálnice, které jsou určeny pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu. Tam, kde taková alternativa není, tj. v území vede pouze silnice II. nebo III. třídy, nelze k omezení nebo zákazu dopravy dle zákona o pozemních komunikacích přistoupit.

V daném místě jedinou vhodnou alternativou, je dálnice D5, a to na základě skutečnosti, že silnice II/605 a dálnice D5 probíhají po celém území okresu Rokycany v těsné blízkosti a žádná silnice I. třídy se v daném úseku nenachází. Právě tato skutečnost provozovatele nákladní tranzitní dopravy svádí k objíždění mýtných bran umístěných na dálnici D5, kdy v úseku od Mýta po Cerhovice je umístěna v každém směru 1 mýtná brána. Pravidelným objížděním těchto a předcházejících a následujících míst (na úseku Ejpovice – Rokycany – Mýto – Cerhovice, tj. cca 26 km, jsou 3 mýtné brány) tak dopravci ušetří nemalé finanční částky. Řidič nákladního vozidla by jinak složitější cestu s nevhodnými parametry jako je užší vozovka, horší stav komunikací, vysoký pohyb osob, četná dopravní omezení např. snížená rychlost,.... sám dobrovolně za vhodnou trasu nezvolil.

Tranzitní doprava bude moci využít jinou vhodnou trasu, která je pro kamionovou dopravu mnohem lépe uzpůsobena. Za tranzitní nákladní dopravu nelze navíc dle ust. § 24a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v aktuálním znění, považovat užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, dále užití komunikace složkami integrovaného záchranného systému a užití komunikace nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu. Dle přílohy č. 6 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

dotatková tabulka E 14 Tranzit omezuje platnost značky na nákladní vozidla, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.“ Omezení tranzitní dopravy se tedy nijak nedotkne kamionů, které zajišťují dopravní obsluhu, tedy především zásobování. Již řadu let je pro nákladní tranzitní dopravu určena nadřazená silniční síť a každý podnikatelský subjekt v rámci svého podnikání musí brát tento fakt v úvahu.

Porovnáme-li proti sobě právo na podnikání podnikatelských subjektů profitujících z tranzitní dopravy a právo na ochranu života, zdraví a majetku, dochází správní orgán k názoru, že je nutné upřednostnit druhé z uvedených práv. K omezení práva na podnikání dochází teprve po pečlivém zvážení, že omezení je nutné ve veřejném zájmu ochrany života, zdraví a majetku. K tomu lze rovnou uvést, že bylo omezení tranzitní dopravy opakovaně projednáváno s Policií ČR a ta je s ním v souladu. Následek omezení tranzitní dopravy je úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu). K užití příslušných dopravních značek navíc opravňuje důležitý veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který lze označit za obecně prospěšný.

Správní orgán v rámci tohoto řízení zvážil i to, jak omezení tranzitní dopravy omezí své adresáty (kritérium minimalizace zásahů). Za adresáty správní orgán považuje provozovatele nákladní tranzitní dopravy, jejich klienty a ty subjekty, které z dané situace profitují.

Při posuzování míry omezení podnikatelské sféry, resp. omezení podnikatelských záměrů, vychází i z pohledu budování silniční a dálniční sítě. V každé obci, kolem které se zřídil obchvat, došlo k omezení některých podnikatelských záměrů. Každé podnikání nese své riziko. Kdyby bylo všem těmto dotčeným podnikatelským záměrům z pohledu podaných námitek vyhověno, nebyl by vybudován jediný kilometr obchvatu obcí a nebylo by nutné budovat dálniční síť. Z tohoto pohledu nesouhlasí zdejší odbor dopravy s tvrzením, že je bráněno či omezováno ústavou zaručené právo na podnikání. Čerpací stanice jsou provozovány ve městech u silnice II/605 - v Rokycanech, Mýtě, i v obci Kařez, kde jsou 2 čerpací stanice. Převedení tranzitní dopravy na komunikace vyšší třídy rozhodně nebrání jejich dalšímu provozování.

Správní orgán zvážil jednotlivé soukromé a veřejné zájmy, jichž se stanovení místní úpravy provozu dotýká. Dospěl k závěru, že odvedení tranzitní dopravy na pozemní komunikaci pro tuto dopravu určenou, tedy na dálnici D 5, neodporuje žádnému veřejnému zájmu a převažuje nad soukromými zájmy například jednotlivých dopravců na úspore prostředků ušetřených objížděním zpoplatněných komunikací nebo nad zájmy provozovatelů čerpacích stanic.

Ve věci proporcionality se zdejší odbor plně ztotožňuje s textem přílohy žádosti Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, tedy že omezením tranzitní dopravy na silnici II/605 bude dosaženo sledovaného cíle (kritérium vhodnosti), tedy bude zajištěna větší bezpečnost a plynulost provozu na pozemní komunikaci II/605 a zároveň nebude docházet k újmě spočívající ve ztrátě finančního plnění z objížděných mýtných bran. Omezením pohybu tranzitu dojde ke snížení pohybu těžké kamionové dopravy (a to pouze nad 12 t) v průtazích jednotlivých obcí, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti chodců a snížení hluchnosti, prašnosti a vibrací. Omezení tranzitní dopravy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti). V této situaci nepomůže zpřísnění sankcí za dopravní přestupky, bodový systém, častější kontrola kamionů ze strany Policie ČR ani nákladné preventivní kampaně. Problematika je natolik složitá, že ani snížení povolené rychlosti pro kamionovou dopravu v jednotlivých obcích nebo umístění zpomalovacích prahů k jejich proměně nepostačí. Umístění zpomalovacích prahů rozhodně nepřispěje k plynulosti dopravy, nehledě na zhoršené podmínky pro běžnou a zejména zimní údržbu, odvedení dešťových vod, zvýšení hluchnosti při brždění a rozjíždění vozidel.

Nutnost vést nákladní dopravu po silnici II/605 do obce Kařez na odpočívku je dle správního orgánu neúčelné a zavádějící. Dálnice D5 disponuje čerpacími stanicemi a odstavnými plochami, které jsou primárně zřízeny pro zajištění povinných přestávek (viz z.č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě) Nelze tedy predikovat, tak jak uvádí účastník, že dojde k situaci, že řidič nemůže vykonat zákonem stanovenou přestávku na dálnici D5, a proto musí jet po silnici II/605 v řádu několika km na odpočívku do obce Kařez.

Navýšením intenzity nákladní tranzitní dopravy v souvisle zastavěném území obcí dochází k nadměrnému navýšení hluku, prašnosti, vibrací a hlavně ohrožení osob, zdraví a majetku. Danou problematikou se již zabývala již Krajská hygienická stanice ve svém stanovisku č.j. KHSPL 11149/21/2014 ze dne 13.6.2014 jak bylo uvedeno již výše. Z tohoto pohledu správní orgán nahlíží na problematiku omezení provozu na silnici II/605 taktéž optikou Nejvyššího správního soudu ČR (viz rozsudek ze dne 31.1.2012, sp.zn./čj.: 1 As 135/2011-246) a to, že nelze souhlasit s umístěním dalšího zdroje hluku, byť podlimitním (max. 40,1 dB). Z tohoto judikátu tedy vyplývá, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze umisťovat stavby, které sice nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak významně, ale znamenají přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“

Listina základních práv a svobod zaručuje každému jak právo na život, ochranu zdraví a majetku a zároveň i právo na podnikání. Avšak právo na podnikání by nemělo zasahovat či omezovat právo na ochranu zdraví a majetku.

Správní orgán se stanovením místní úpravy provozu zakazující tranzitní nákladní dopravu vozidly nad 12 t nedopouští nadměrného zásahu do práv a svobod jednotlivců. Správní orgán si je vědom, že snížením počtu projíždějících vozidel může dojít a dojde v některých obcích k takovému zásahu, ale nikoli k zásahu existenčnímu. Každý podnikatelský záměr má svá rizika; je na stavebníkovi aby takový záměr řádně zvážil a zejména řádně předjednal s dotčenými orgány, zejména pak s těmi, které mají ve své gesci územní plánování.

Při vydání tohoto opatření obecné povahy, kterým se stanoví místní úprava provozu na silnici II/605 vycházel zdejší správní orgán především z obsahu návrhu žadatele, dále z výše citovaných vyjádření obce Kařez ze dne 3.3.2019 a města Mýto z 5.4.2019. získaných podkladů a doplnění podání, jejich posouzení a vlastních úvah.

Na podkladě obsahu žádosti, po posouzení předložených podkladů a na základě vlastních úvah dospěl zdejší správní orgán k závěru, že návrhu vyhoví a opatření obecné povahy vydá.

Omezením obecného užívání silnice II/605 formou umístění zákazové dopravní značky tak nedojde k ohrožení veřejného zájmu. Naopak převedení tranzitní dopravy vozidel nad 12 t ze silnice II/605 na souběžně vedenou dálnici D 5 je plně v souladu s veřejným zájmem na zachování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, na kvalitu bydlení, na ochranu života, zdraví a majetku v dotčených obcích a je v souladu s veřejným zájmem na ochraně (stavby) pozemní komunikace.

Stanovení místní úpravy provozu zamezující tranzitní dopravu vozidel nad 12 t po silnici II/605 je zcela srozumitelné a dostatečně odůvodněné.

Správní orgán v řízení postupoval v souladu s § 172 správního řádu. Návrh byl zveřejněn na úředních deskách měst Rokycany, Mýto, Hořovice, městyse Cerhovice a obce Kařez. Poučil vlastníky nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, o možnosti podat ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu OOP písemné odůvodněné námítky.

V průběhu řízení obdržel námítku účastníka řízení JUDr. Mgr. Milana Dočkala, advokáta, zastupujícího společnost PROTEGO s.r.o., IČ 02890160, se sídlem Kařez 29, 338 08 Kařez, která je provozovatelem čerpací stanice KOLOC Oil, Kařez 29, 338 08 Zbiroh s návrhem opatření obecné povahy nevydat.

Dále obdržel vyjádření města Mýto a obce Kařez, kterými odůvodňují stanovení místní úpravy provozu zakazující průjezd tranzitní dopravy po silnici II/605.

V řízení si vyžádal od MěÚ Zbiroh, odboru výstavby a životního prostředí, podklady související s řízením. Dále si vyžádal od účastníka řízení doplnění námitek ve věci vynaložení finančních prostředků.

Na podkladě právě uvedených podkladů a skutečností z nich vyplývajících dospěl zdejší správní orgán k závěru, že vydá toto opatření obecné povahy, kterým bude stanovena místní úprava provozu na silnici II/605 v úseku Mýto, křižovatka se silnicí III/23210 – hranice okresu se Středočeským krajem.

Městský úřad Rokycany, odbor dopravy, posoudil návrh na stanovení místní úpravy provozu ~~změny~~, z něhož pro účastníky provozu je uloženo omezení nad rámec obecné úpravy provozu obsažené v zákoně o provozu na pozemních komunikacích, proto postupoval při stanovení místní úpravy provozu podle ustanovení části šesté správního řádu - opatřením obecné povahy.

Poučení

Podle § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek.

Podle § 174 odst. 2 správního řádu lze soulad opatření obecné povahy posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podat do 1 roku od účinnosti opatření obecné povahy.

Opatření obecné povahy nabývá účinnosti 15 dnem po dni vyvěšení této veřejné vyhlášky.

Bc. Ladislav Königsmark
vedoucí odboru dopravy
otisk úředního razítka

Tento dokument musí být vyvěšen na úřední desce po dobu 15 dnů.

Datum zveřejnění na úřední desce:
Vyvěšen dne:

Datum sejmutí z úřední desky:
Sejmuto dne:

.....

.....

V elektronické podobě umožňující
Dálkový přístup zveřejněno od:

V elektronické podobě umožňující
dálkový přístup zveřejněno do:

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

.....

.....

Razítka, podpisy orgánů a podpisy oprávněných osob, které potvrzují vyvěšení a sejmutí oznámení.

Rozdělovník:

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace, IDDS: qbep485

Město Mýto, IDDS: us5bcm2

Městys Cerhovice, IDDS: caibe6z

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IDDS: a6ejgmx

Městský úřad Hořovice, odbor dopravy, IDDS: yjmbxfn

Obec Kařez, IDDS: 747a6zg

Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Územní odbor Rokycany, dopravní inspektorát, IDDS: 5ixai69

Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, dopravní inspektorát Beroun, IDDS: 2dtai5u

obec pro zveřejnění na úřední desce

Rokycany, Hořovice, Cerhovice, Mýto, Kařez