

MAGISTRÁT MĚSTA TEPLICE

odbor dopravy
nám. Svobody 2/2, 415 95 Teplice

Naše č.j. :
MgMT/145908/2023
OD/Hum/DZ-T

Vyřizuje/telefon:
Ing. Ilona Humlová/417 510 590
humlova@teplice.cz

v Teplicích dne:
15.08.2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA opatření obecné povahy

„Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“

Odbor dopravy Magistrátu města Teplice, jako příslušný správní úřad podle § 124 odst. 6 a § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění (dále jen zákona), na základě podaného podnětu: **p. Petr Kubík, Kladruby 12, 415 01 Kladruby a Truck Pedan s.r.o., č.p. 12, 415 01 Kladruby, IČ: 27295117** (v zastoupení **JUDr. Miroslavem Dubranem, advokátem, U soudu 1971/3, 415 01 Teplice, IČ: 73612049** a **Zahuta Legal s.r.o., Veverí 365/46, Veverí, 602 00 Brno, IČ: 03629881**), ze dne 05.12.2023 a v návaznosti na ustanovení § 171 až § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen správní řád) zveřejňuje opatření obecné povahy:

stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci:

na úseku silnice č. III/25328 (na p. č. 837/1, v blízkosti čp. 52) v k. ú. Kladruby u Teplíc je u stávajícího svislého dopravního značení B 4 (*Zákaz vjezdu nákladních automobilů*) s dodatkovými tabulkami E 5 (*Největší povolená hmotnost*) a E 13 s textem „Mimo dopravní obsluhu“ navrhováno nahrazení dodatkové tabulky E 13 na dodatkovou tabulku E 14 (*Tranzit*),
na p. č. 570/2 v k. ú. Nová Ves u Teplíc je navrhováno svislé dopravní značení B 13 (*Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez*) s nápisem „3,5t“;
v přesném umístění dle vloženého návrhu dopravního značení s názvem „Situace – Kladruby, tranzit“;

opatření s cílem umožnit nákladním vozidlům vjezd do areálu provozovny autoservisu a myčky nákladních vozidel. Tyto provozy byly řádně zkolaudovány k užívání, avšak současné dopravní značení, konkrétně zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou E13 („mimo dopravní obsluhu“), znemožňuje jejich legální přístup. Žadatelé proto žádají o nahrazení této dodatkové tabulky tabulkou E14 („tranzit“), která by umožnila vjezd zákazníkům autoservisu a myčky. Zároveň navrhuji umístění nových dopravních značek P7 a P8, které by upravily přednost v jízdě na vybraných úsecích v blízkosti areálu.

Odůvodnění:

Odbor dopravy Magistrátu města Teplice, jako příslušný úřad ve věcech provozu na pozemních komunikacích, podle § 124 odst. 5 písm. m) a odst. 6 zákona, obdržel dne 05.12.2023 podnět ke stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci – na úseku silnice č. III/25328 (na p. č. 837/1, v blízkosti čp. 52) v k. ú. Kladruby u Teplíc a na p. č. 570/2 v k. ú. Nová Ves u Teplíc, s cílem umožnit nákladním vozidlům vjezd do areálu provozovny autoservisu a myčky nákladních vozidel. Tyto provozy byly řádně zkolaudovány k užívání, avšak současné dopravní značení, konkrétně zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou E13 („mimo dopravní obsluhu“), znemožňuje jejich legální přístup. Žadatelé proto žádají o nahrazení této dodatkové tabulky tabulkou E14 („tranzit“), která by umožnila vjezd zákazníkům autoservisu a myčky. Zároveň navrhuji umístění nových dopravních značek P7 a P8, které by upravily přednost v jízdě na vybraných úsecích v blízkosti areálu.

Hlavním cílem žadatele je umožnit legální vjezd nákladních vozidel do areálu autoservisu a myčky, které byly řádně zkolaudovány k tomuto účelu. K tomu požaduje změnu stávající dodatkové tabulky E13 („mimo dopravní obsluhu“) na E14 („tranzit“) a umístění dopravních značek P7 a P8 pro úpravu přednosti v jízdě.

Policie ČR vyjádřila nesouhlas s umístěním značek P7 a P8, přičemž hlavním argumentem je, že šířka komunikace v daném úseku kolísá mezi 6,2 a 8,4 metru. Dle technických podmínek TP 65 se značení P7 a P8 využívá pouze v případech, kdy je šířka vozovky menší než 5,5 metru, což zde neplatí. Tímto stanoviskem je tedy žádost o instalaci těchto značek vyhodnocena jako neopodstatněná a v rozporu s technickými normami. Z dopravně-inženýrského hlediska nelze umístění těchto značek odůvodnit, a proto je třeba tento požadavek zamítnout.

K dodatkové tabulce E14 („tranzit“) se Policie ČR vyjádřila v tom smyslu, že stávající omezení vjezdu do obce je již dostatečně řešeno současnou dodatkovou tabulkou E13 („mimo dopravní obsluhu“). Toto stanovisko naznačuje, že Policie nepovažuje za nutné měnit značení, neboť už nyní existuje regulace, která umožňuje vjezd pouze vozidlům, jejichž cílem je obsluha dané lokality. Na druhou stranu obec Kladruby k této úpravě nemá námítky a s tabulkou E14 souhlasí. To znamená, že samospráva nemá obavy ze zvýšení dopravy nebo negativních dopadů na místní obyvatele a považuje změnu za přijatelnou. V tomto bodě je třeba zvážit několik aspektů. Pokud by změna z E13 na E14 přinesla pouze minimální rozdíl v reálném dopravním režimu, bylo by možné tuto změnu podpořit, zejména pokud ji obec Kladruby akceptuje.

Správní orgán se domnívá, že při vydávání svého stanoviska k místní úpravě provozu mohla Policie ČR zohlednit několik klíčových aspektů. Policie ČR se ve svém stanovisku opírá o stávající dopravní značení a doplňkovou tabulku „Mimo dopravní obsluhu“, aniž by však vzala v úvahu historii zavedení tohoto opatření. Stávající regulace byla stanovena v roce 2004 na základě žádosti Krajského úřadu Ústeckého kraje, který dnes nezná přesný důvod svého návrhu. Neexistuje archivní dokumentace, která by prokazovala, že dopravní značení bylo v obci skutečně instalováno hned po vydání tohoto rozhodnutí. Pokud nebyl původní zákaz zaveden v reakci na konkrétní a prokazatelné negativní dopady dopravy, mělo by být přehodnoceno, zda je jeho zachování stále odůvodněné. PČR mohla zohlednit, zda původní zákaz nebyl zaveden pouze preventivně nebo z administrativních důvodů, což by znamenalo, že nynější zákaz vjezdu již není v souladu se současnou dopravní realitou. Policie ČR nezohlednila, že současné dopravní značení fakticky znemožňuje legální vjezd zákazníků autoservisu a myčky, čímž narušuje princip právní jistoty a hospodářské soutěže. Podnikatelé mají řádně zkolaudovaný areál k provozování myčky a autoservisu, přičemž současné značení de facto znemožňuje zákazníkům využívat tyto služby. Zákazníci nejsou součástí „dopravní obsluhy“ ve smyslu platné legislativy, což znamená, že jsou vystaveni riziku postihu při vjezdu do areálu. Stávající regulace tím omezila legální podnikání, aniž by prokázala, že jeho činnost působí negativní dopady na okolí. PČR mohla zohlednit fakt, že zákazníci nemají žádnou jinou reálnou možnost, jak se k provozovně dostat, a zároveň neexistují objektivní důkazy o škodlivosti jejich přítomnosti v oblasti. Policie ČR mohla zohlednit, zda existují skutečné technické důvody pro zákaz vjezdu, nebo zda se jedná pouze o historicky přetrvávající omezení, které dnes již nemá opodstatnění. Policie ČR argumentovala, že navržené dopravní značení P7 a P8 není opodstatněné, protože šířka vozovky neodpovídá podmínkám pro toto značení dle TP 65. Bylo zjištěno, že šířka vozovky v zájmovém úseku se pohybuje mezi 6,2 až 8,4 m, což znamená, že dopravní značení P7 a P8 podle technických předpisů nemá opodstatnění, protože se užívá pro šířky pod 5,5 m. Avšak absence P7 a P8 sama o sobě neznamená, že vjezd nebezpečný. Policie ČR dle názoru správního orgánu mohla dále zohlednit, že neexistují objektivní důkazy, že vjezd zákazníků autoservisu a myčky představuje bezpečnostní riziko, a že současné značení není založeno na dopravně-technických důvodech, ale spíše na preventivním přístupu.

Policie ČR ve svém stanovisku mohla vyhodnotit celou situaci šířeji a zvážit, zda je přísný zákaz vjezdu opravdu nutný a přiměřený v poměru k jeho původnímu účelu.

Dalším klíčovým aspektem jsou výsledky vlečných křivek pro průjezd autobusů a nákladních vozidel kolem budovy č.p. 8 a 38. Z podkladů vyplývá, že autobus při průjezdu kolem těchto objektů dočasně omezuje jízdní pruh opačného směru, avšak průjezdná šíře komunikace zůstává zachována. U návěsů je situace obdobná, kdy dochází k dočasnému omezení protisměrného jízdního pruhu. Tato skutečnost je důležitá, protože omezení průjezdu protisměru může vést k potenciálním kolizním situacím, zejména pokud by se v daném místě střetla dvě velká vozidla. Z hlediska bezpečnosti provozu je tedy nutné zhodnotit, zda je daný úsek dostatečně přehledný a zda je třeba zavést doplňující opatření, například zákaz stání nebo dopravní zrcadlo.

Obec Kladruby v této souvislosti uvedla, že úsek silnice nepovažuje za přehledný a bezpečný, ale zároveň proti umístění značek P7 a P8 nevznášela námítky. To znamená, že si je vědoma možných rizik, ale nepovažuje situaci za natolik kritickou, aby vyžadovala speciální úpravy přednosti v jízdě.

Na základě všech poskytnutých podkladů je tedy možné učinit závěr. Požadavek na umístění značek P7 a P8 je neopodstatněný, neboť nesplňuje kritéria stanovená technickými normami, a musí být proto zamítnut. Požadavek na změnu dodatkové tabulky E13 na E14 je sporný, protože Policie ČR jej nepovažuje za nutný, zatímco obec Kladruby s ním souhlasí. Vlečné křivky ukazují, že průjezd autobusů a návěsů je sice spojen s dočasným omezením protisměrného jízdního pruhu, avšak průjezdná šíře je zachována.

Policie ČR ve svém stanovisku nedoporučila změnu dodatkové tabulky E13 na E14 („tranzit“) s odůvodněním, že stávající regulace již dostatečně řeší vjezd do obce a tím i přístup k areálu autoservisu a myčky. Podle jejich

vyjádření není nutné značení upravovat, protože zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou „mimo dopravní obsluhu“ již umožňuje přístup vozidlům, která mají v obci cíl své cesty. Toto stanovisko je zásadní, protože Policie ČR posuzuje dopravní opatření z hlediska bezpečnosti a regulace provozu a její doporučení jsou obvykle respektována jako klíčový odborný podklad pro rozhodování. Nicméně při detailnějším zkoumání se ukazuje zásadní nedostatek tohoto stanoviska – Policie ČR nevzala v úvahu skutečnost, že řidiči kamionů nemají žádný jiný příjezd do areálu autoservisu a myčky a že současná dodatková tabulka jim legální vjezd do areálu neumožňuje. Stávající dopravní regulace tedy činí ze zákazníků těchto provozoven technicky vzato dopravní přestupce, protože pokud by se řídili striktním výkladem značení, nemohli by do autoservisu a myčky vjet, přestože jejich cílem není tranzit, ale využití služeb těchto provozů. Takový stav je nežádoucí, protože přímým důsledkem je buď to, že dopravci budou ignorovat značku a riskovat postih, což je právně problematické, nebo budou nuceni hledat alternativní trasy, které nemusí být technicky proveditelné či bezpečné, případně se zcela vyhnou využívání těchto služeb, což by vedlo k ekonomickým dopadům na provozovatele areálu.

Dopravní značení by mělo být nastaveno tak, aby umožňovalo přístup všem vozidlům, která mají legitimní důvod v obci zastavit, a současně zamezovalo vjezdům těm, kteří by obec pouze projížděli bez cílové destinace. Pokud však současná úprava automaticky brání přístupu nákladním vozidlům, která mají oprávněný důvod v obci zastavit, pak lze hovořit o chybném nastavení dopravní regulace, které ve svém důsledku diskriminuje určitou skupinu účastníků provozu – v tomto případě řidiče nákladních vozidel, kteří potřebují navštívit autoservis a myčku. Z hlediska správního řízení by mělo být základním kritériem proporcionality, tedy zhodnocení, zda stávající opatření přiměřeně slouží svému účelu, nebo zda vytváří nežádoucí dopady, které nebyly při jeho zavádění předvídané.

Z hlediska rozhodování existují dvě základní možnosti řešení. První možností je ponechat dodatkovou tabulku E13 („mimo dopravní obsluhu“) a zavést výjimky pro vozidla mířící do areálu. Tento postup by však vyžadoval administrativní schvalování nebo vydávání individuálních povolení, což je v praxi neefektivní a obtížně vynutitelné. Druhou variantou je změna dodatkové tabulky E13 na E14 („tranzit“), čímž by se umožnil vjezd zákazníkům servisu a myčky.

Závěrem lze konstatovat, že stanovisko Policie ČR sice vychází z platných předpisů, ale v tomto případě neřeší reálnou situaci řidičů nákladních vozidel. Pokud je přístup k autoservisu a myčce zablokován stávajícím dopravním značením, pak je na místě úprava této regulace, protože nejde o snahu umožnit tranzitní průjezd obcí, ale o oprávněný požadavek na přístup do konkrétní lokality. Silniční správní úřad by proto měl přehodnotit stanovisko Policie ČR v kontextu reálných potřeb provozu v dané oblasti a podpořit změnu dodatkové tabulky na E14 („tranzit“). Tento přístup by zajistil rovnováhu mezi zájmem na bezpečnosti provozu a právem podnikatelů na dostupnost jejich služeb, přičemž by zároveň nevedl k neřízenému nárůstu tranzitní dopravy v obci.

Níže projde správní orgán znalecké posudky krok za krokem a zanalyzuje jejich obsah a vysvětlí jejich význam v kontextu rozhodování správního orgánu.

Posudek č. 1.

Znalecký posudek byl vypracován na základě objednávky společnosti Penax – Petr Sýba s.r.o. a jeho cílem bylo posoudit vliv nákladní dopravy na statiku domu č.p. 8 v Kladrubech. Znalec měl konkrétně určit, zda mohou průjezdy těžkých vozidel způsobovat nebo zhoršovat statické poruchy budovy, a dále zhodnotit již existující trhliny a jejich původ. Důležité je si zde uvědomit, že předmětem posouzení je vliv dopravy na budovu, nikoliv obecný technický stav stavby.

Znalecký posudek se zabývá pouze mechanickým vlivem dopravy a nebere v potaz například jiné faktory, které mohly mít na stav budovy vliv v minulosti, jako je nedostatečná údržba nebo chyby v původní konstrukci. To znamená, že pokud jsou v budově statické poruchy, nemusí být automaticky způsobeny vibracemi z dopravy, ale mohou souviset se samotnou konstrukcí a jejím stářím.

Znalec vycházel z několika zdrojů, mezi nimiž byly:

- Znalecký posudek Ing. Doležala z roku 2020, který se již zabýval statickým stavem budovy.
- Místní šetření a vizuální prohlídka domu provedená v roce 2021.
- Technické normy a legislativa, zejména ČSN o zatížení stavební konstrukce.
- Fotodokumentace a historické snímky budovy, včetně záznamů z Google Street View.

Důležité zde je, že znalec měl přístup k předchozím odborným posudkům, což umožňuje porovnat stav budovy v různých časových obdobích. To je klíčové, protože pokud by praskliny v budově evidovány již před zvýšením nákladní dopravy, je méně pravděpodobné, že by právě doprava byla jejich primární příčinou. Znalecký posudek uvádí, že dům pochází z 19. století, což znamená, že již z hlediska stáří může vykazovat statické poruchy typické pro historické stavby, jako jsou nerovnoměrné sedání základů nebo oslabená pevnost nosných konstrukcí. Dům je postaven převážně z cihelného a kamenného zdiva, přičemž některé konstrukční prvky, jako jsou klenby nad přízemím, nejsou optimální pro přenos vibrací. To znamená, že i relativně malé vibrace mohou vést k viditelným trhlinám, aniž by to nutně znamenalo zásadní narušení statiky.

Dále bylo zjištěno, že na budově se nachází řada drobných trhlin, které jsou však spíše estetického charakteru a nevykazují zásadní vliv na bezpečnost objektu. Významná trhlina byla nalezena v severozápadním rohu domu, přičemž podle znalce není možné jednoznačně určit, zda tato trhlina vznikla vlivem dopravy, nebo je důsledkem konstrukčních vlastností budovy a jejího přirozeného stárnutí.

Klíčová část posudku se věnuje otázce, zda provoz nákladních vozidel na přilehlé komunikaci má zásadní vliv na statiku budovy. Znalec zde uvádí zásadní závěr, že během místního šetření nebyly zjištěny žádné důkazy o tom, že by průjezdy těžkých vozidel způsobovaly nové trhliny nebo zhoršovaly stávající stav budovy. Konkrétně bylo uvedeno, že:

- Trhliny jsou patrné již na historických snímcích budovy z roku 2011.

- Vliv vibrací z dopravy na stavbu nebyl experimentálně doložen – měření nebyla provedena, a tudíž nelze objektivně potvrdit, že by doprava měla zásadní negativní dopad.

- Budova vykazuje statické poruchy typické pro historické stavby, přičemž většina trhlin souvisí s nerovnoměrným sedáním základů, nikoliv s vnějšími vibracemi.

Pokud neexistuje přímý důkaz o tom, že doprava způsobuje statické problémy budovy, pak není důvod k zavedení dopravních opatření, která by omezovala průjezd nákladních vozidel pouze na základě domněnek. Dopravní značení musí vycházet z objektivních důkazů, nikoliv pouze z podezření vlastníků nemovitostí.

Další část posudku se věnuje konfrontaci se znaleckým posudkem Ing. Doležala z roku 2020, který se rovněž zabýval stavem budovy. Znalecký posudek Markové zde uvádí, že některé závěry Doležalova posudku jsou příliš obecné a neprokazují, že by nákladní doprava měla významný negativní vliv na statiku objektu. Doležal například uvádí, že vibrace mohou zhoršovat existující trhliny, avšak nebyla provedena žádná seismická měření, která by tento předpoklad doložila. Znalkyně Marková proto doporučuje, aby případný vliv dopravy byl prokázán měřením vibrací a jejich přenosu do konstrukce, nikoliv pouze spekulacemi.

Tento rozpor mezi dvěma znaleckými posudky ukazuje na nutnost objektivního měření.

V závěru posudku Marková doporučuje několik možných opatření ke snížení vibrací z dopravy, včetně:

- Omezení maximální povolené rychlosti na daném úseku silnice – což by snížilo dynamické rázy vozidel na vozovku.

- Opravy povrchu komunikace v místě nerovností a výtluků, aby se eliminovaly vibrace při průjezdu těžkých vozidel.

- Doplnění dopravního značení o upozornění na zhoršenou přehlednost úseku.

- Možnost instalace dopravních kamer k monitorování dodržování regulací.

Znalecký posudek Markové neposkytuje důkazy, které by potvrzovaly, že nákladní doprava je hlavním faktorem poškození budovy. To znamená, že není důvod pro zavedení drastických dopravních omezení. Jakékoliv rozhodnutí by proto mělo být učiněno na základě objektivních měření, která dosud nebyla provedena.

Posudek č. 2

Druhý znalecký posudek, vypracovaný Ing. Janem Doležalem, se zaměřuje na statické poškození domu č.p. 8 v Kladrubech a jeho možnou souvislost s projížděním vozidel nad 3,5 t po silnici III/25328. Tento posudek se liší od předchozího znaleckého posudku Ing. Markové nejen v metodice, ale i v některých závěrech.

Znalecký posudek byl objedнан JUDr. Jiřím Rouskem pro potřeby soudního sporu a měl odpovědět na čtyři klíčové otázky:

1. Jaký vliv má doprava vozidel nad 3,5 t na poruchy stavby?
2. Dojde při zvýšení úrovně dopravy k úměrnému zhoršení stavebních poruch?
3. Pokud by byla doprava zakázána, zastaví se šíření poruch stavby?
4. Jaké vady stavby domu jsou způsobeny provozem vozidel?

Tyto otázky jsou formulovány tak, aby předem předpokládaly souvislost mezi dopravou a poškozením budovy, což může naznačovat určitý sklon ke kauzální interpretaci bez přímého experimentálního důkazu. To je zásadní pro další hodnocení posudku, protože ne každé zhoršení statiky budovy musí nutně souviset s vibracemi z dopravy.

Znalecký posudek vychází z:

- E-mailové komunikace s objednatelem a poskytnutých informací o budově,
- Historických plánů přístavby a nástavby z roku 1913,
- Osobní prohlídky budovy znalcem,
- Fotodokumentace.

Důležité je, že nebyly provedeny žádné sondy, testy ani seismická měření, která by mohla objektivně prokázat přenos vibrací z dopravy do konstrukce domu. To znamená, že všechny závěry znalce vycházejí pouze z vizuálního posouzení budovy a jeho vlastních zkušeností, což snižuje vědeckou průkaznost posudku. Pokud by měl silniční správní úřad na základě tohoto dokumentu rozhodovat o změně dopravního značení, bylo by nutné zvážit jeho omezenou metodickou validitu.

Dům pochází před rokem 1900 a v roce 1913 došlo k jeho přístavbě a nástavbě. Budova se nachází přímo na uliční čáře, což znamená, že je oddělena od komunikace pouze chodníkem. Toto umístění je zásadní, protože

domy postavené v těsné blízkosti silnic mohou být citlivější na vibrace, a to nejen z dopravy, ale i z jiných zdrojů (např. výkopové práce, stavební činnost v okolí apod.).

Dále se zde potvrzuje historická výstavba domu, což znamená, že jeho základy nejsou s největší pravděpodobností dostatečně hluboké a mohou být náchylnější k nerovnoměrnému sedání. Tato skutečnost je klíčová, protože může být hlavním důvodem vzniku trhlin, a nikoliv pouze doprava.

Znalecký posudek uvádí, že objednatel se znalce dotazoval na možnost souvislosti mezi poškozením budovy a zvýšením provozu těžkých vozidel. Bylo zdokumentováno, že dopravní značení v obci se v minulosti měnilo, ale chybí archivní podklady, které by doložily, kdy přesně byla umístěna současná dodatková tabulka „mimo dopravní obsluhu“. Tento fakt je důležitý, protože není možné přesně určit, zda došlo k nárůstu těžké dopravy až po vzniku prasklin, nebo zda praskliny existovaly již dříve.

Dále je zmíněno, že znalec nebyl objednatelem informován o všech relevantních skutečnostech a že mu byly poskytnuty pouze vybrané podklady. To znamená, že posudek nemusí být kompletní, protože nepracuje se všemi dostupnými fakty. Při vizuální prohlídce budovy znalec zjistil, že trhliny jsou patrné zejména v severozápadním rohu domu a na štítové fasádě. Trhliny jsou statického charakteru, což znamená, že mohou být způsobeny sedáním budovy, změnami teplot, případně vibracemi. Bylo také potvrzeno, že těžká vozidla projíždějí v těsné blízkosti budovy a že v některých případech jejich kola najíždějí na obrubník chodníku. To by mohlo způsobit krátkodobé vibrace, ale samotná přítomnost těchto vozidel ještě neprokazuje příčinnou souvislost s poškozením budovy. Znalec zde uvádí, že statika budovy je významně narušena a že pohyby základů mohou být ovlivněny nejen dopravou, ale i dalšími faktory. V této části je kladen důraz na to, že přístavba a nástavba z roku 1913 mohla způsobit nerovnoměrné zatížení základů, což by mohlo vést k dodatečnému sedání.

Znalecký posudek se v této části dostává ke spekulativnímu tvrzení, že zvýšený provoz těžkých vozidel může urychlit deformace budovy, avšak bez přímého důkazu. Chybí zde měření vibrací a jejich přenosu do konstrukce, což znamená, že tvrzení o vlivu dopravy nelze považovat za jednoznačně prokázané.

Znalec uvádí, že kamionová doprava vyvolává vibrace, které mohou ovlivnit budovy v těsné blízkosti komunikace. Odkazuje se na technickou seismiku, která řeší vliv umělých otřesů na stavby. Problémem však je, že v posudku chybí jakákoli experimentální měření, která by potvrdila, zda jsou vibrace z dopravy skutečně dostatečně silné, aby mohly způsobit poškození budovy.

Odkazy na technické normy ČSN 73 0040 a ISO 4866:1990 jsou sice relevantní, ale bez naměřených hodnot nelze jejich aplikaci považovat za průkaznou.

Znalecký posudek Ing. Doležala neobsahuje experimentální důkazy o tom, že doprava je hlavním viníkem statického poškození budovy. Vychází z vizuálního posouzení a historických faktů, přičemž připouští, že sedání základů a stavební úpravy mohou být hlavním faktorem vzniku prasklin.

Z pohledu silničního správního úřadu je tento posudek pouze podpůrným materiálem a nemůže sloužit jako jednoznačný podklad pro rozhodnutí o změně dopravního značení. Silniční správní úřad se tedy přiklání ke znaleckému posudku Ing. Jany Markové, Ph.D., a to z několika důvodů, které postupně objasní. Hlavním kritériem rozhodování je metodická přesnost, důkazní síla posudku a jeho relevance pro rozhodování o místní úpravě dopravního značení.

Prvním zásadním aspektem je přístup k metodologii posudků. Posudek Ing. Markové byl vypracován na základě technických norem a statických zásad, přičemž se opíral o odborná pravidla a známé principy seismického zatížení staveb. Naopak posudek Ing. Doležala je více spekulativní, protože vychází pouze z vizuální prohlídky stavby, aniž by byly provedeny jakékoli experimentální zkoušky k ověření vlivu dopravy na budovu. Klíčovou slabinou posudku Ing. Doležala je tedy absence měření vibrací, což znamená, že nelze objektivně určit, zda jsou otřesy z dopravy natolik silné, aby mohly poškodit konstrukci domu.

Druhým významným faktorem je historický stav budovy a možné příčiny jejího poškození. Posudek Ing. Markové uvádí, že trhliny v budově byly patrné již v roce 2011. Tato skutečnost zásadně oslabuje hypotézu, že hlavním viníkem poškození je doprava. Naopak Ing. Doležal ve svém posudku předpokládá, že doprava má na budovu negativní vliv, aniž by zohlednil dlouhodobý vývoj jejího stavu. V jeho závěrech chybí dostatečné srovnání s historickými údaji, což činí jeho argumentaci méně průkaznou.

Dalším důležitým bodem je technická seismika a její aplikace na daný případ. Zatímco posudek Ing. Markové konstatuje, že seismická měření nebyla provedena, a tedy nelze vyloučit ani potvrdit vliv dopravy, posudek Ing. Doležala automaticky předpokládá, že vibrace způsobují poškození budovy, aniž by tuto tezi podložil konkrétními daty. Vědecký přístup velí, že pokud není experimentálně prokázána příčinná souvislost mezi dopravou a statickým poškozením budovy, nelze na jejím základě přijímat rozhodnutí, která by omezovala dopravu na dané komunikaci.

Z hlediska právní jistoty a rozhodovací praxe silničního správního úřadu je klíčové, že dopravní značení a jeho změny musí být podloženy objektivními důkazy, nikoli pouze subjektivními dojmy nebo spekulativními závěry. Pokud by úřad vydal rozhodnutí na základě posudku, který nemá jasné důkazní opory, mohlo by být takové rozhodnutí napadnutelné a soudně zrušitelné. Posudek Ing. Markové sice také neobsahuje seismická měření, ale na rozdíl od posudku Ing. Doležala jasně konstatuje, že není možné v současném stavu jednoznačně určit vliv dopravy na statiku budovy, protože neexistují žádná relevantní měření. Tato otevřenost vůči absenci důkazů je znakem odborné objektivnosti a činí posudek spolehlivějším základem pro rozhodování.

Dalším argumentem ve prospěch posudku Ing. Markové je její návrh na opatření ke snížení vibrací, která jsou racionální a technicky proveditelná, aniž by nutně znamenala zásadní omezení dopravy. Mezi její doporučení patří oprava povrchu komunikace, regulace rychlosti v kritickém úseku a instalace dopravního značení upozorňujícího na přechod mezi zástavbou a volnou komunikací. Tato opatření vycházejí z běžné dopravní praxe a neomezují zbytečně dopravní dostupnost podnikatelských subjektů v obci.

Naopak posudek Ing. Doležala, který nepřináší konkrétní technická doporučení, ale spíše spekulativní propojení mezi dopravou a stavem budovy, může vést k unáhleným restrikcím, které by nebyly dostatečně podloženy a mohly by nepřiměřeně zasáhnout podnikatele i dopravní infrastrukturu.

Závěrem lze konstatovat, že posudek Ing. Markové je metodicky důkladnější, lépe zohledňuje širší kontext a nepřiklání se ke spekulativním závěrům bez podkladových měření. Proto z pohledu správního orgánu je považován za relevantnější dokument pro rozhodování.

Silniční správní úřad má k dispozici protokoly z měření hluku a vibrací, které byly vypracovány Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje a Zdravotním ústavem v Ústí nad Labem. Tyto protokoly mají zásadní význam pro posouzení, zda doprava na silnici III/25328 překračuje hygienické limity a zda představuje významný faktor ovlivňující stav rodinného domu č.p. 8 v Kladrubech.

Měření hluku a vibrací byla provedena v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tato legislativa stanovuje hygienické limity hluku a vibrací, jejichž překročení by mohlo vést k požadavku na změnu dopravního režimu.

Důležité je, že kontrola byla vyvolána stížností na hluk a vibrace v souvislosti s průjezdem těžkých nákladních vozidel. Cílem bylo zjistit, zda:

1. Hluk překračuje hygienické limity pro chráněný venkovní prostor stavby (měření hluku).
2. Vibrace způsobené projížděním kamionů překračují hygienické limity uvnitř budovy (měření vibrací).

Význam této části spočívá v tom, že poskytuje právní základ pro posouzení důsledků dopravy a umožňuje správnímu orgánu učinit rozhodnutí na základě měřitelných hodnot, nikoliv spekulací.

Měření hluku proběhlo v období 3.6. – 4.6.2021, a to po dobu 24 hodin. Bylo provedeno na měřicím místě vzdáleném 1,5 metru od středu obvodové stěny rodinného domu č.p. 8.

Hlavní zjištění:

- Denní hladina hluku ($L_{Aeq,16h}$) = 55,8 dB, což nepřekračuje hygienický limit stanovený na 60 dB.
- Noční hladina hluku ($L_{Aeq,8h}$) = 49,2 dB, což nepřekračuje hygienický limit stanovený na 50 dB.

Měřené hodnoty hluku nepřekračují stanovené limity, a proto nelze na základě tohoto protokolu argumentovat tím, že doprava způsobuje nepřijatelnou hlukovou zátěž. To znamená, že není důvod pro úpravu dopravního značení kvůli hluku.

Tento výsledek považuje správní orgán za zásadní, protože vyvrací argumentaci, že doprava v daném úseku je natolik hlučná, že by měla být regulována či omezena.

Výsledky měření vibrací:

Měření vibrací proběhlo 21.5.2021 mezi 7:35 a 11:15 hodinou uvnitř obytného prostoru domu č.p. 8. Akcelerometr byl umístěn v 1. NP budovy, přímo na podlaze místnosti orientované k silnici III/25328.

Hlavní zjištění:

- Měřené hodnoty vibrací byly:
 - L_{wmT} = 66,3 dB (denní doba)
 - L_{wmT} = 64,3 dB (noční doba)
 - L_{wmT} = 67,3 dB (přepočtená hodnota)

Hygienický limit pro chráněný vnitřní prostor stavby je:

- 75 dB pro denní dobu (po korekci na druh chráněného prostoru).
- 85 dB pro noční dobu (po korekci).

Všechny naměřené hodnoty nepřekračují hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Z měření vyplývá, že vibrace způsobené průjezdem nákladních vozidel nejsou natolik intenzivní, aby překračovaly limity ochrany zdraví. To znamená, že neexistuje objektivní důvod, proč by doprava měla být omezena na základě vibrací.

Tento protokol je klíčový, protože podkopává tvrzení, že vibrace z dopravy mohou být hlavním důvodem poškození domu. Zároveň to znamená, že silniční správní úřad nemá důvod upravovat dopravní značení s ohledem na vibrace.

Z výše uvedených protokolů jednoznačně vyplývá, že ani hluk, ani vibrace nepřekračují stanovené hygienické limity. Pro silniční správní úřad to má následující důsledky:

1. Neexistuje objektivní důvod k omezení dopravy na základě nadměrné hlukové zátěže.

- Hluková měření ukázala, že hodnoty jsou v mezích normy, což znamená, že není nutné zavádět nové dopravní omezení.

2. Neexistuje objektivní důvod k omezení dopravy na základě vibrací.

- Vibrace jsou pod limity stanovenými pro ochranu zdraví, což znamená, že námitky proti dopravě kvůli statickému poškození domu nejsou podloženy měřeními.

3. Tvzení o vlivu dopravy na statické poškození budovy není podloženo objektivními daty.

- Znalci sice tvrdí, že vibrace mohou mít vliv na budovu, ale měření ukázala, že vibrace jsou pod stanovenými limity.

- Navíc ze znaleckých posudků vyplývá, že praskliny byly na budově patrné již dříve, což ukazuje na možnost, že jejich vznik souvisí spíše s historickými stavebními úpravami, než se současnou dopravní situací.

Na základě provedené analýzy těchto protokolů se silniční správní úřad domnívá, že navrhovaná místní úprava provozu by měla být stanovená, protože:

- Neexistují měřitelné důkazy o tom, že doprava způsobuje nepříjemnou hlukovou či vibrační zátěž.

- Nejsou překročeny žádné hygienické limity stanovené platnou legislativou.

- Znalecké posudky, které tvrdí, že doprava je hlavním faktorem poškození budovy, nejsou podloženy exaktními měřeními a vycházejí spíše z vizuálního hodnocení.

- Dům má historické statické problémy, které mohou být primární příčinou vzniku trhlin.

Níže správní orgán vychází z dostupných podkladů – znaleckých posudků, protokolů o hluku a vibracích, stanovisek dotčených orgánů a obce Kladruba.

1. Argumenty pro umožnění vjezdu – doplnění tabulky E14 „Tranzit“

1.1 Legálnost podnikání a dostupnost služeb

- Autoservis a myčka jsou zkolaudovány pro svůj provoz, což znamená, že jde o legálně provozované činnosti.

- Dopravní značení E13 „Mimo dopravní obsluhu“ v současné době neumožňuje vjezd zákazníkům, pouze vozidlům s dopravní obsluhou, což je pro podnikání problematické.

- Doplnění dodatkové tabulky E14 „Tranzit“ by umožnilo zákazníkům autoservisu a myčky legální vjezd, aniž by došlo k úplnému zrušení dopravního omezení.

1.2 Výsledky hlukových a vibračních měření

- Protokoly krajské hygienické stanice prokázaly, že hluk ani vibrace nepřekračují stanovené hygienické limity.

- Neexistuje objektivní důkaz, že doprava po silnici III/25328 způsobuje nepříjemnou hlukovou nebo vibrační zátěž.

- Není tedy důvod ke striktnímu omezení vjezdu vozidel do obce z důvodu ochrany zdraví či majetku.

1.3 Postoj obce Kladruba a Policie ČR

- Obec Kladruba nemá námitky proti dodatkové tabulce E14 „Tranzit“ a považuje ji za přijatelný kompromis.

- Policie ČR s dodatkovou tabulkou nesouhlasila pouze proto, že omezení vjezdu je již zohledněno značkou E13 „Mimo dopravní obsluhu“, avšak nepřihlédla k tomu, že toto značení neumožňuje legální příjezd zákazníkům podnikatelského subjektu.

1.4 Ekonomický dopad na podnikání

- Současná dopravní regulace znevýhodňuje provoz autoservisu a myčky a může vést k ekonomické ztrátě.

- Podpora podnikání je veřejným zájmem, pokud nevede k nepřiměřeným negativním dopadům na životní prostředí či bezpečnost dopravy, což zde nebylo prokázáno.

Ekonomický dopad na podnikání

Jedním z klíčových aspektů, které silniční správní úřad musí zvážit při rozhodování o změně dopravního značení, je ekonomický dopad na provoz autoservisu a myčky. Současná regulace prostřednictvím dopravního značení „Mimo dopravní obsluhu“ prakticky znemožňuje přístup zákazníkům, kteří nemají oficiální status dopravní obsluhy. To znamená, že autoservis a myčka jsou sice legálně zkolaudované a mají právo na provoz, ale kvůli omezení přístupu se jejich zákaznická základna výrazně snižuje.

Podnikání v oblasti servisu a mytí nákladních vozidel vyžaduje pravidelný přísun zákazníků, zejména dopravců a firem vlastnících nákladní techniku. Pokud se k areálu nemohou dostat, dochází k přímým finančním ztrátám, a to jak z hlediska poklesu tržeb, tak i z důvodu neefektivního využití infrastruktury, která byla zkolaudována k tomuto účelu. Příklady z praxe ukazují, že podobná omezení dopravního značení mohou vést až k zániku provozu, protože zákazníci nejsou ochotni riskovat porušení pravidel silničního provozu. To se děje nejen v případě autoservisů, ale i u jiných provozů, jako jsou logistická centra, výrobní areály nebo skladovací prostory, kde regulace dopravního režimu může ovlivnit konkurenceschopnost podnikání.

Pokud autoservis a myčka nebudou mít legální příjezdovou cestu pro své zákazníky, může dojít k jejich postupnému útlumu až k úplnému uzavření provozu.

To by vedlo k:

- Ztrátě pracovních míst pro zaměstnance myčky a autoservisu.

- Neefektivnímu využití nemovitosti a zkolaudovaného areálu.

- Snížení daňových příjmů do obecního rozpočtu.

Jedním z nepřímých, ale zásadních důsledků nepovolení vjezdu zákazníků do autoservisu a myčky může být snížení daňových příjmů do rozpočtu obce Kladruby. Toto snížení může nastat několika způsoby.

1. Ztráta příjmů z místních daní a poplatků

Obce mají několik hlavních zdrojů příjmů, mezi které patří:

1. Daň z příjmů právnických osob (DPPO) – část této daně jde přímo do obecního rozpočtu.

2. Daň z nemovitých věcí – obce dostávají příjmy z daně z pozemků a staveb na svém území.

3. Místní poplatky – např. poplatky za odpady, místní podnikatelské poplatky apod.

4. Podíl na DPH a dani z příjmů fyzických osob – obec dostává podíl ze státního výběru daní, který je rozdělován dle ekonomické aktivity na jejím území.

Pokud autoservis a myčka přijdou o zákazníky kvůli nemožnosti vjezdu, může to vést k poklesu jejich obratu, což znamená nižší základ pro výpočet daně z příjmů právnických osob. Pokud by podnik skončil úplně, zanikl by i tento zdroj příjmu pro obec.

2. Dopad na zaměstnanost a ztráta příjmů z daně z příjmů fyzických osob

Autoservis a myčka zaměstnávají pracovníky, kteří platí daň z příjmů fyzických osob (DPFO).

- Pokud dojde k poklesu tržeb a firma omezí provoz, pravděpodobně propustí část zaměstnanců, což znamená nižší odvody z jejich mezd do veřejných rozpočtů.

- Každý zaměstnanec, který platí daň z příjmů, přispívá částí této daně do obecního rozpočtu.

3. Vliv na daň z nemovitých věcí a obecní poplatky

Každý podnik platí daň z nemovitostí, pokud vlastní pozemek nebo budovu na území obce.

- Pokud autoservis a myčka omezí provoz nebo zkrachují, může dojít k prodeji či opuštění nemovitosti.

- Neobsazené nemovitosti generují nižší daňové příjmy, protože majitelé často žádají o snížení daně nebo osvobození.

- Kromě toho firma přestane platit poplatky za komunální odpad a další místní poplatky.

4. Sekundární ekonomické dopady – snížení poptávky v obci

Když podnik funguje, jeho zaměstnanci i zákazníci utrácí peníze v místní ekonomice.

- Zaměstnanci autoservisu a myčky mohou chodit na obědy do místní restaurace, nakupovat v místním obchodě, využívat služby místních podnikatelů.

- Dodavatelé autoservisu mohou být místní firmy, které přijdou o část zakázek.

- Pokud autoservis skončí, zákazníci přestanou do obce jezdit, což sníží poptávku po dalších službách v obci.

V kontextu rozvoje obce a jejího ekonomického zdraví je podpora podnikání důležitým faktorem. Regulace dopravy nesmí neúměrně omezovat podnikání, pokud pro to neexistují silné bezpečnostní či ekologické důvody – což v tomto případě nebylo prokázáno.

Proto je dle správního orgánu rozumným kompromisem povolit změnu značení (doplnit tabulku E14 „Tranzit“), která umožní legální přístup zákazníkům autoservisu a myčky, aniž by došlo k úplnému uvolnění dopravní regulace. Tento krok minimalizuje ekonomické ztráty, podpoří podnikání a zachová stabilní příjmy pro obecní rozpočet.

Podnikání, které je legální a nepředstavuje nadměrné negativní dopady na veřejný prostor, je veřejným zájmem. Podpora malých a středních podniků přispívá k ekonomické stabilitě a rozvoji regionu. V tomto případě je autoservis a myčka funkční službou pro dopravce, kteří potřebují pravidelnou údržbu vozidel, a zároveň službou pro širší komunitu.

Z pohledu obce a širší společnosti je žádoucí, aby existovala infrastruktura podporující dopravní sektor, který je pro ekonomiku klíčový. Pokud by dopravci museli využívat vzdálenější servisy a myčky, zvyšovalo by to jejich provozní náklady (například vyšší spotřebu pohonných hmot, delší prostoje vozidel), což se nepřímo promítne i do vyšších cen přepravy zboží a logistiky.

V praxi se podporuje podnikání například prostřednictvím:

- Optimalizace dopravní infrastruktury – například přidání dodatkových tabulek pro umožnění vjezdu k podnikům.

- Zachování dostupnosti podnikatelských areálů – ve městech a obcích se často přehodnocují omezení dopravního značení, pokud mají negativní dopad na ekonomiku.

- Snížení administrativní zátěže – aby podnikatelé nemuseli složitě žádat o individuální výjimky, pokud existuje rozumné systémové řešení.

V případě autoservisu a myčky lze považovat umožnění vjezdu za rozumný kompromis, který podporuje ekonomickou aktivitu, aniž by docházelo k výrazným negativním dopadům na bezpečnost či životní prostředí.

Podpora podnikání samozřejmě nemůže být absolutní a musí být vyváжена ohledem na ochranu životního prostředí a bezpečnost provozu. V tomto případě však nebylo prokázáno, že by změna dopravního značení měla negativní dopady, které by převážily přínosy umožnění přístupu zákazníků.

Z konkrétních důkazů vyplývá:

- Hlukové studie neprokázaly překročení hygienických limitů.
- Vibrační měření neprokázala škodlivé dopady na statiku budov.
- Bezpečnostní rizika na komunikaci byla vyhodnocena jako zvládnutelná, obec Kladruby nemá námitky proti změně značení.

Ve světle těchto zjištění neexistuje objektivní důvod, proč by regulace vjezdu měla být ponechána v tak restriktivní podobě, která fakticky znemožňuje podnikání.

Na základě výše uvedených argumentů lze konstatovat, že současná regulace dopravního značení nespravedlivě znevýhodňuje legální podnikání. Proto je logickým řešením kompromisní úprava dopravního značení – umožnit vjezd zákazníkům autoservisu a myčky formou dodatkové tabulky E14 „Tranzit“, která jasně vymezí, že se nejedná o plošné uvolnění vjezdu pro nákladní dopravu, ale pouze pro zákazníky konkrétního legálního podnikatelského subjektu.

Tím se zajistí:

Zachování a podpora podnikání bez negativních důsledků.

Minimální dopady na bezpečnost a životní prostředí.

Vyvážené rozhodnutí, které respektuje ekonomické i veřejné zájmy.

Shrnutí argumentů pro povolení

- Dům č.p. 8 má historické statické problémy, které nelze jednoznačně připsat dopravě.
- Hluk a vibrace jsou pod hygienickými limity – není důvod pro omezení dopravy.
- Podpora podnikání je ve veřejném zájmu, pokud není v rozporu s ochranou zdraví či bezpečnosti.
- Obec Kladruby nemá námitky k dodatkové tabulce E14 „Tranzit“.

De správního orgánu tento přístup zajišťuje vyvážené rozhodnutí, které respektuje práva podnikatele a zároveň chrání veřejný zájem. Doplněním tabulky E14 nevznikne nekontrolovaný vjezd kamionů, ale umožní se legální přístup zákazníkům bez ohrožení bezpečnosti a veřejného zdraví.

Test proporcionality je klíčový pro přezkoumatelnost správního rozhodnutí, zejména pokud se jedná o zásah do práv podnikatelů a provozovatelů služeb. Tento test umožňuje vyhodnotit, zda je zvolené opatření vhodné, nezbytné a přiměřené ve vztahu k cílům, které sleduje. Pro účely tohoto správního řízení správní orgán testuje, zda změna dopravního značení – tedy doplnění dodatkové tabulky E14 „Tranzit“ – je proporcionálním a zákonným řešením.

TEST VHODNOSTI

Vhodnost opatření znamená, že opatření musí být způsobilé dosáhnout zamýšleného cíle, kterým je umožnění přístupu zákazníkům autoservisu a myčky bez ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Cílem této změny je umožnit legální vjezd zákazníkům autoservisu a myčky, kteří v současném stavu nemohou do areálu vjet bez porušení zákazu. Dodatková tabulka E14 „Tranzit“ je běžně používaný prvek dopravního značení, který se využívá právě v případech, kdy je nutné rozlišit tranzitní dopravu a dopravu místně významnou. Stávající dopravní značení B4 s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo dopravní obsluhu“ nedostatečně pokrývá situaci zákazníků, kteří nejsou přímými provozovateli areálu, ale jsou jeho klienty.

Opatření je vhodné, protože efektivně řeší stávající problém nepřiměřeného omezení podnikání, aniž by narušilo obecný zákaz tranzitu.

TEST POTŘEBNOSTI

Druhá fáze testu proporcionality hodnotí, zda by bylo možné dosáhnout sledovaného cíle jiným, méně invazivním opatřením, které by méně zasahovalo do veřejného prostoru nebo jiných práv.

Možnost zachování stávajícího stavu není přípustná, protože znemožňuje vjezd zákazníků k legálně zkolaudované službě, což je nepřiměřené omezení. Individuální výjimky pro vjezd nákladních vozidel by znamenaly vysokou administrativní náročnost, bylo by nutné individuálně vydávat povolení pro každé vozidlo, což je neefektivní a nereálné. Alternativou by mohla být změna značení pouze na „Mimo dopravní obsluhu a zákazníky autoservisu a myčky“, ale takové řešení by vedlo k nejednoznačným výkladům. Změna dodatkové tabulky na „Tranzit“, je standardizovaná a jednoznačně vymahatelná, což zaručuje právní jistotu a snížení administrativní zátěže. Neexistuje jiné, méně omezující opatření, které by stejně efektivně umožnilo přístup zákazníkům k autoservisu a myčce.

TEST POMĚRNOSTI (PROPORCIONALITY V UŽŠÍM SMYSLU)

Poslední fáze testu proporcionality posuzuje, zda jsou negativní dopady opatření přiměřené ve vztahu k jeho přínosům, tzn. zda přínosy umožnění vjezdu zákazníkům převyšují možné negativní důsledky pro bezpečnost, životní prostředí či místní infrastrukturu.

Přínosy opatření:

1. Podpora podnikání a místní ekonomiky

- Autoservis a myčka zajišťují pracovní místa a generují daňové příjmy pro obec.
- Bez zákazníků by mohly tyto provozovny zkrachovat, což by vedlo ke ztrátě pracovních míst a snížení daňových příjmů obce.

2. Zajištění přístupu k legálně zkolaudované službě

- Odepření přístupu zákazníkům by bylo v rozporu s principy právní jistoty, protože není možné zkolaudovat provozovnu a následně ji znemožnit provoz.

3. Dopravní situace se významně nezhorší

- Policie ČR a znalecké posudky nepotvrdily, že by došlo k významnému zvýšení bezpečnostních rizik nebo negativních dopadů na infrastrukturu.

- Měření hluku a vibrací neprokázalo překročení hygienických limitů, tudíž nejsou prokázány žádné zásadní negativní vlivy na okolí.

Přínosy převažují nad možnými negativními dopady, protože opatření umožní pokračování legálního podnikání bez zásadního narušení veřejného zájmu.

Změna dodatkové tabulky na „Tranzit“ je proporcionální, přezkoumatelná a odůvodněná. Odpovídá principům právní jistoty, ochrany podnikání a přiměřenosti správních omezení.

Správní orgán při formulování návrhu opatření obecné povahy vycházel z předpokladů výše uvedených.

Pro účely vydání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je třeba postupu podle § 171 až § 173 správního řádu, jak je uvedeno ve výroku tohoto oznámení o návrhu opatření obecné povahy.

Magistrát města Teplice, odbor dopravy, doručil oznámení o návrhu stanovení místní úpravy provozu veřejnou vyhláškou v souladu s ustanovením § 172 odst. 1 správního řádu. Návrh opatření obecné povahy byl zveřejněn na úřední desce Magistrátu města Teplice od 07.03.2025 do 25.03.2025 pod č.j. MgMT/027720/2025/OD/Hum/DZ-T, a také způsobem umožňujícím dálkový přístup na stránkách www.teplice.cz. Dotčené osoby byly v návrhu opatření obecné povahy dle § 172 odst. 1 správního řádu vyzvány, aby podávaly písemné připomínky nebo písemné odůvodněné námitky. V souladu s § 172 odst. 4 správního řádu mohl kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být tímto opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u odboru dopravy Magistrátu města Teplice písemné připomínky a současně v souladu s § 172 odst. 5 téhož zákona mohli vlastníci nemovitosti, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohly být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, podat proti návrhu opatření obecné povahy k odboru dopravy Magistrátu města Teplice písemné odůvodněné námitky ve lhůtě 30 dnů od jeho doručení.

Správní orgán obdržel několik obsahově obsáhlých námitek, které vypořádává takto:

V úvodu správní orgán sděluje, že některé vznesené připomínky, které nesměřovaly k podstatě posuzované změny dopravního značení, nebylo možné brát v potaz při hodnocení. Za nevěcné připomínky považuje správní orgán např. osobní útoky či obecná nespokojenost nepodložená konkrétními argumenty. Tyto připomínky nejsou způsobilé ovlivnit rozhodnutí o opatření obecné povahy a nejsou proto dále rozebírány. Rovněž považuje správní orgán za vhodné ihned v úvodu uvést, že podle ustálené judikatury správních soudů není povinen odpovídat na každé jednotlivé tvrzení či formulaci v podané námitce, a to s odkazem na rozsudek Krajského soudu v Brně č.j. 31 A 50/2022 – 102, cit.: „*Povinnost orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit nelze interpretovat jako požadavek na detailní odpověď na každé tvrzení. Proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námitky účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008 – 13*“.

NÁMITKA pod č.j. MgMT/041093/2025 a MgMT/041075/2023

Správní orgán konstatuje, že námitky podané totožnou osobou v jiném časovém rozmezí jsou shodné a obsahují podobné argumenty a zdůrazňují stejné poznatky. Z toho důvodu je správní orgán vypořádává společně v následujícím textu.

Dotčená osoba ve své námitce uvádí, že nahrazení dodatkové tabulky E 13 („mimo dopravní obsluhu“) tabulkou E 14 („tranzit“) přivede na silnici č. III/25328 výrazně více nákladních vozidel, jejichž jízda povede k dalšímu poškozování nemovitosti a sníží kvalitu života vlastníka.

K tomu správní orgán uvádí, že příslušné protokoly Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje prokázaly, že za sledované 24hodinové období (měření 3. – 4. 6. 2021) ekvivalentní hladina akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru činila pouhých 55,8 dB (den) a 49,2 dB (noc), což je pod zákonnými limity 60 dB. Což znamená, že hygienické prahy nebyly překročeny.

Z hlediska proporcionality je třeba vážit veřejný zájem na podporu podnikání (autoservis, myčka) vůči ochraně komfortu bydlení. Správní orgán má za to, že převyšuje zájem na úpravě dopravního značení, jež nebude na překážku podnikatelských aktivit v místě, nad tvrzeným omezením komfortu bydlení jednotlivce, a to za situace, kdy nebylo nijak prokázáno, že by standardně provozovaný vjezd nad rámec obsluhy zásadně zhoršoval životní

prostředí. Řešení navrhované v OOP je dle názoru správního orgánu úměrné povaze zásahu, umožní legální využití dopravního tahu bez rizika porušování dopravních předpisů. Na základě shora uvedených skutečností nelze obecné tvrzení o dalším poškozování nemovitosti a snížení kvality života považovat za odůvodněné a opodstatněné. Bez překročení hygienických norem a bez dokumentace opakovaných, dlouhodobých hodnot nelze uznat, že by subjekty trvale trpěly nad míru běžného venkovského ruchu. Doložené měřené hodnoty zůstávají pod limity.

Rovněž dotčená osoba namítá, že navrhovaná místní úprava provozu zapříčiní dvojnásobný počet kamionů, což dle jejího tvrzení znamená rovněž dvojnásobný hluk.

K tomu správní orgán dokládá rozsudek NSS sp. zn. 8 As 104/2021-54, který jasně uvedl, že: „Hluk se však nesčítá aritmeticky, ale logaritmicky (například dva zdroje hluku, z nichž každý činí 50 dB, dohromady nejsou 100 dB, ale pouze 53 dB)“. Z toho správní orgán usuzuje, že pouhé zdvojnásobení počtu vozidel neznamená dvojnásobnou hladinu hluku.

Vibrace zůstávají pod limitem pro ochranu zdraví. Pokud by docházelo k chronickému překračování hygienických limitů, je ze zákona (§ 92 zák. 258/2000 Sb.) obec povinna přijmout nápravná opatření, taková opatření dosud nebyla indikována.

Na základě této argumentace nelze dřívější tvrzení o dvojnásobném až trojnásobném nárůstu hluku a překročení imisních limitů považovat za podložené.

Navrhované opatření upravuje výlučně dopravní značení na silnici č. III/25328 (E 14), nikoli řízení vlastnického režimu vnitřních prostor nebo zahrady. Pokud není překonána hranice hluku stanovená zákonem (zák. 258/2000 Sb.), nelze tvrdit, že by úprava značení sama o sobě znemožňovala otevření okna, jedná se o subjektivní názor dotčené osoby, jejíž práva však nejsou porušena, protože hlukové limity nejsou překročeny. Opatření obecné povahy mění jen dopravní značky u okraje vozovky. Fyzický prostor zahrady (několik metrů od vozovky) tudíž zůstává zcela volný k užívání a hlukové imise ze sousedící vozovky jsou u zahrady umístěné v sousedství komunikace předvídatelné a pokud nepřekračují obecně závaznými předpisy stanovenou hranici, nejedná se o zásah do práv, který by bylo možno hodnotit jako neoprávněný. Aby správní orgán mohl uznat zásah do vlastnického práva, musel by být prokázán reálně existující, zákonem nepřekročený dopad nového opatření na užívání nemovitosti. Listina základních práv a svobod, čl. 11: vlastnické právo je chráněno, ale může být omezeno zákonem ve veřejném zájmu (bezpečnost, plynulost dopravy, podpora podnikání). Povolení tranzitu k legálnímu provozu autoservisu a myčky je dle názoru správního orgánu veřejným zájmem, a to podporou řádného podnikání a zajištěním kontroly nad provozem. Ochrana veřejného zájmu zde převažuje nad dílčím, neprokázaným subjektivním snížením komfortu. Návrh E 14 legalizuje vjezd do autoservisu a myčky, neovlivňuje rychlost ani chování účastníků provozu na komunikaci. Pokud skutečně došlo k nehodám, budou tyto dopravní nehody mít svou podstatu v chování účastníků provozu, nikoli v kategorii dodatkové tabulky.

Silnice č. III/25328 je koncipována jako silnice III. třídy, cyklostezka podél silnice není standardem pro tento typ silnice. Námitka, že OOP navozuje úzkost pro cyklisty, opomíjí, že OOP nemění šířku ani průjezdné uspořádání silnice. Námitka dále zaměřuje iniciativu na vydávací kompetenci (správního orgánu). OOP je správní akt vydávaný správním orgánem nikoli obecním zastupitelstvem. Obec vystupuje v řízení jako dotčený orgán, který se pouze vyjadřuje k návrhu OOP. Dle § 172 správního řádu, se obec stává dotčenou osobou, ne účastníkem inspirujícím vydání OOP. Obec nemá zákonnou kompetenci schvalovat návrh OOP, její pravomoc končí vydáním stanoviska. Námitka je dle správního orgánu neopodstatněná.

NÁMITKA čj. MgMT/041090/2025 a čj. MgMT/041073/2023

Dále správní orgán konstatuje, že námitky podané totožnou osobou v jiném časovém rozmezí jsou z velké části shodné a obsahují podobné argumenty a stejné poznatky. Z toho důvodu je správní orgán vypořádává společně v následujícím textu.

První námitku podala dotčená osoba, vlastník nemovitosti č.p. 58 v obci Kladruby (zastoupený advokátkou), jejíž obytný dům se nachází v blízkosti silnice III/25328. Námitka vyjadřuje nesouhlas se zamýšlenou změnou dopravního značení a tvrdí, že OOP je samoúčelné a neproporcionální. Namítá negativní vlivy zvýšené nákladní dopravy na její nemovitost a životní podmínky. Poukazuje na to, že stávající dopravní režim (zákaz vjezdu nákladních vozidel mimo obsluhu) platí již mnoho let a byl v minulosti potvrzen soudním přezkumem. Dotčená osoba argumentuje, že změna značení by vedla jen ke zhoršení situace (zvýšení provozu kamionů, ohrožení bezpečnosti, poškozování jejího majetku vibracemi a hlukem, a zhoršení kvality života (rušení nočního klidu apod.)). Dále namítá rozpor navrhované úpravy s veřejným zájmem, když skutečným cílem má být dle ní pouze uspokojení soukromých zájmů místních podnikatelů (autoservis a myčka) na úkor obyvatel obce. Dále poukazuje, že předmětné podnikatelské provozovny byly zkolaudovány až v letech 2006–2007, tedy již po zavedení zákazu vjezdu nákladních vozidel. Dle názoru dotčené osoby by se měl spíše zintenzivnit zákaz a zcela vyloučit vjezd nákladních vozidel do obce, namísto jeho zmírnění.

Námitka upozorňuje na možné statické poškození obytné budovy v důsledku vibrací a otřesů od projíždějících nákladních vozidel. Dotčená osoba uvedla, že již v minulosti opakovaně pozorovala praskliny a jiné škody na svém domě, které přičítá kamionové dopravě. Správní orgán musí konstatovat, že tato příčinná souvislost nebyla

doložena. Dotčená osoba dále namítá zhoršení hlukové situace a narušení klidu v obci, pokud by došlo k nárůstu průjezdu nákladních aut.

A tato námitka byla již správním orgánem zodpovězena výše. Dále je nutno podotknout, že v obci nadále platí obecná nejvyšší rychlost 50 km/h.

Námitka dále brojí proti tomu, že změna značení údajně slouží jen úzkému soukromému zájmu dvou podnikatelských subjektů (provozovatelů servisu a myčky), a postrádá naopak jakýkoli legitimní veřejný zájem. Dotčená osoba argumentuje definicí veřejného zájmu jako obecně prospěšného zájmu přesahujícího individuální výhody, přičemž provoz servisu a myčky takovým širším zájmem dle jejího názoru není. V posuzované věci je účelem navrhované změny právě optimalizace místní úpravy provozu tak, aby odpovídala reálným potřebám provozu při zachování bezpečnosti. Nejde tedy o ochranu izolovaného soukromého zájmu podnikatele, ale o racionální uspořádání dopravního režimu v části obce. Správní orgán se domnívá, že i zajištění dostupnosti služeb a obslužnosti území může být veřejným zájmem lokální povahy, v daném případě úprava umožní využít místní autoservis a myčku, aniž by došlo k porušování pravidel.

Správní orgán přiznává, že navržené opatření zároveň usnadňuje podnikání konkrétních subjektů, kterým odbourává překážku v přístupu zákazníků. Správní orgán se domnívá, že vždy, když se reguluje doprava, dochází k preferenci určitých skupin účastníků provozu před jinými. Rozhodující je, zda tato preference má rozumný důvod v souladu se zákonem. V tomto směru správní orgán odkazuje na judikaturu, přičemž umístění dopravních značek nesmí být svévolné či šikanózní povahy, nýbrž odůvodněn legitimními důvody, zejména bezpečností, plynulostí nebo jiným veřejným zájmem (10 As 336/2017). V daném případě tímto legitimním důvodem není pouhý ekonomický prospěch podnikatele, ale širší zájem na nastavení korektních a bezpečných podmínek dopravního provozu v obci. Dotčená osoba poukázala na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem, kterým bylo dříve zrušeno obdobné opatření obecné povahy, a namítá, že od té doby nedošlo k žádné změně okolností, jež by nový záměr ospravedlňovala. Správní orgán si je vědom předchozího soudního přezkumu. Z odůvodnění rozsudku KS v Ústí nad Labem vyplývá, že důvodem zrušení tehdejšího opatření byla především nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatečném odůvodnění a neprovedení úplného testu proporcionality. Soud vytkl správnímu orgánu, že se dostatečně nevypořádal s námitkami obyvatel ohledně vlivů na jejich majetek a životní prostředí a nezdůvodnil, proč upřednostňuje zájmy podnikatelů. Správní orgán se domnívá, že původní striktní režim zákazu vjezdu mimo obsluhu neodpovídá zcela aktuálním potřebám. Nelze tedy říci, že by správní orgán nerespektoval závazný názor soudu, naopak, postupuje dle něj a doplnil úvahy požadované soudem. Další námitky jsou obsahově podobné jako námitky předchozí, z toho důvodu na jejich vypořádání správní orgán odkazuje.

NÁMITKA čj. MgMT/041092/2025 a čj. MgMT/041081/2023

K tomuto správní orgán konstatuje, že námitky podané totožnou osobou v jiném časovém rozmezí jsou si podobné a obsahují podobné argumenty a zdůrazňují stejné poznatky. Z toho důvodu je správní orgán vypořádává společně v následujícím textu.

Dotčená osoba namítá, že povolení vjezdu širšímu okruhu vozidel povede ke znatelnému zvýšení provozu a tím i hlukové zátěže v obci. Obává se překročení hygienických hlukových limitů, narušení klidného bydlení a obecně zhoršení kvality životního prostředí v okolí silnice. Dovolává se svého práva na příznivé životní prostředí a poukazuje na to, že dosavadní stav je v tomto ohledu příznivější. Správní orgán tak odkazuje na vypořádání obdobné námitky a na naměřené hodnoty Krajské hygienické stanice výše. Správní orgán pouze doplní vlastní úvahu, že nelze požadovat absolutní eliminaci jakéhokoli hluku, ale podstatné je, aby hluk nepřekračoval zákonné limity. Tedy, pouhá existence určitého hluku (např. projíždějících vozidel) sama o sobě při dodržení hygienických norem nezakládá nezákonný zásah do práv obyvatel.

Dotčená osoba dále poukazuje na praskliny a poškození domu, jež dle jeho názoru korespondují s nárůstem těžké dopravy v posledních letech. Tvrdí, že navrhovaná změna dopravního značení by legalizovala pohyb kamionů a vedla ke zhoršení tohoto stavu. Dotčená osoba ve své námitce uvádí, že doložila fotografie domu po nedávné rekonstrukci, ovšem nedoložila posouzení autorizovaného inženýra, které by přikládalo poškození nemovitosti vibracím způsobeným provozem kamionové dopravy v obci. Praskliny ve stavbě mohou být způsobovány různými faktory (například běžné stárnutí stavby, nedostatečné základy). Dále správní orgán považuje za důležité zmínit, že dotčená silnice náleží do majetkové správy a údržby Ústeckého kraje, který má povinnost ji udržovat v řádném stavu. V případě, že by zvýšené zatížení silnice vedlo k jejímu poškození, je nutné zajistit opravu.

Podobně jak rozhodl Nejvyšší správní soud (NSS 7 Ao 3/2009-18) v obdobném případě, že trvalé vyloučení určité kategorie vozidel z dopravy kvůli obavám o stav komunikace není řešením slučitelným s principem proporcionality, řešit je třeba příčinu (stav vozovky), nikoli neúměrně omezovat dopravu. Veřejný zájem na rozumném využití komunikace přitom nelze trvale blokovat poukazem na teoretickou možnost poškození majetku.

Bezpečnost provozu je jedním z nejdůležitějších hledisek při každém stanovení místní úpravy na pozemních komunikacích. Silnice III/25328 prochází obcí, kde platí obecná omezení rychlosti (50 km/h). Z hlediska

intenzity provozu správní orgán připomíná, že nejde o otevření komunikace pro volný průjezd všech vozidel. Kamiony, které by si chtěly obcí jen zkrátit cestu bez vykládky či nakládky v obci, budou i nadále vyloučeny. Povolen bude pouze vjezd těm vozidlům, které v obci mají cíl (a dosud tam nesměly). Za klíčové považuje správní orgán zákon č. 361/2000 Sb., který stanoví, že dopravní značky smí být umístovány jen v rozsahu nezbytně nutném pro bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Dotčená osoba tvrdí, že navrhovaná změna dopravního značení neslouží skutečnému veřejnému zájmu, ale zájmům soukromým (konkrétně dvěma podnikatelským subjektům provozujícím servis a myčku v obci).

Tvrdí, že jde o samoúčelné opatření upřednostňující úzkou skupinu osob na úkor většiny obyvatel. Poukazuje na definici veřejného zájmu přesahujícího individuální či skupinové zájmy. Argumentuje, že podnikatelé zahájili svou činnost s vědomím stávajícího omezení (značky „mimo dopravní obsluhu“) a nemají tedy právo požadovat jeho změnu.

Správní orgán si je vědom tvrzení, že veřejný zájem zpravidla znamená obecný prospěch. V kontextu místní úpravy provozu ovšem veřejný zájem chápe tak, že může jít o zájem na úrovni obce či regionu. Veřejnou korporaci prosazující takový zájem je v tomto případě obec Kladruby, která s navrhovanou změnou značení souhlasila. Cílem opatření je zlepšit dostupnost služeb a podpořit místní ekonomický rozvoj (udržení fungování podnikatelských aktivit v obci). Z toho pohledu se právě správní orgán domnívá, že nejde o čistě soukromý zájem provozovatelů autoservisu a mycí linky, ale jedná se rovněž o zájem zákazníků. Autoservis a mycí linka poskytují služby motoristům (např. údržba vozidel, mytí atd.). Pokud by byly kvůli dopravní nedostupnosti nuceny omezit provoz či zaniknout, negativně by to mohli pocítit vlastníci, ale i širší okruh občanů (např.: zákazníci, dodavatelé). Veřejný zájem obce na prosperitě a obslužnosti svého území je tedy legitimní. Jedná se o napravení nerovnováhy v dopravním režimu. Správní orgán se domnívá, že co bylo vhodné v roce 2004, nemusí být žádoucí v roce 2025. Soudy výslovně uznávají, že místní úprava provozu závisí na mnoha faktorech a může se měnit podle aktuálních potřeb. Nikdo nemá „právo“ na to, aby jednou zavedený stav zůstal navždy nezměněn, k tomuto rozsudek NSS 5 As 68/2023 - 31. Správní orgán se na základě tohoto rozsudku domnívá, že nemovitostem a obyvatelům v okolí komunikace nelze garantovat, že dopravní režim zůstane na věčné časy fixní, zejména pokud se okolnosti změnily (zde vznik podniků). Odpůrce tedy nemá legitimní nárok na trvalé zachování původního dopravního omezení. Zájmy obyvatel na klidu a bezpečí nejsou přehlíženy, jak bylo rozebráno výše. Nelze však automaticky tvrdit, že jakákoli změna, která vyhovuje i podnikatelům, je pouze soukromým zájmem. V judikatuře NSS se objevují případy, kdy se brání nepřiměřenému omezení podnikání způsobenému dopravní regulací. Například v záležitosti týkající se zákazu vjezdu těžkých vozidel do průmyslového areálu soud konstatoval, že takové opatření může být šikanózní a likvidační vůči podnikatelské činnosti, což je nepřipustné (NSS 7 Ao 3/2009). Správní orgán se domnívá, že v tomto případě je situace obdobná, ovšem z jiného pohledu. Zmírnění zákazu slouží k tomu, aby podnikatelská činnost nebyla zbytečně potlačována. Právo podnikat je základním právem dle čl. 26 Listiny, zatímco právo na nerušený klid u bydliště je právem, které je primárně chráněno zákonnými limity (hluk, emise). Pokud by opatření přijato nebylo, zásah do práv podnikatelů by byl zásadní, nemohli by řádně provozovat svou živnost, což by mohlo vést až k jejímu zániku. Nelze hovořit o upřednostnění dvou subjektů na úkor obyvatel, většina obyvatel obce nebude novou úpravou nijak negativně dotčena (bydlí-li mimo bezprostřední okolí dané silnice, změnu vůbec nepocítí). Judikatura Nejvyššího správního soudu podporuje závěr, že dopravní značení musí mít racionální a zákonný důvod a nesmí být samoúčelné či šikanózní (NSS 7 Ao 3/2009). V daném případě byl racionální důvod opatření jasně popsán výše a rozhodně nejde o opatření svévolné, naopak sleduje legitimní cíl v obecném zájmu. Námitka absence veřejného zájmu se tak jeví jako nedůvodná, neboť veřejný zájem byl prokázán (jde o zájem obce na dostupnosti služeb a spravedlivém dopravním režimu). Tato námitka se proto zamítá.

NÁMITKA MgMT/041089/2025 a MgMT/041097/2023

K tomuto správní orgán konstatuje, že námitky podané totožnou osobou v jiném časovém rozmezí jsou obdobné shodné a obsahují podobné argumenty a zdůrazňují stejné poznatky. Z toho důvodu je správní orgán vypořádává společně v následujícím textu.

Dotčená osoba podala námitku proti návrhu opatření obecné povahy (OOP), jímž má být na silnici III/25328 v obci Kladruby změněna dodatková tabulka E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ na E 14 „Tranzit“. V námitce namítá zejména porušení práva na příznivé životní prostředí a zdraví obyvatel, ohrožení pohody bydlení (hlukem, vibracemi a emisemi z nákladních vozidel), rozpor návrhu se zásadami právního státu (zejm. zásadou, že z protiprávního stavu nemůže vzejít právo), a poukazuje na předchozí rozhodnutí soudů v této věci. Dále zpochybňuje veřejný zájem na navrhované změně s ohledem na to, že stávající dopravní značení platí od roku 2004 a podnikatelská činnost autoservisu a myčky byla zahájena až poté.

Dotčená osoba namítá, že umožnění vjezdu zákazníků autoservisu a myčky (tj. změna E13 na E14) povede ke zvýšení intenzity nákladní dopravy v obci, což negativně ovlivní životní prostředí a zdraví obyvatel, zejména kvalitu ovzduší a hlučnost v okolí jejího bydliště. Odkazuje na čl. 35 Listiny základních práv a svobod (právo na příznivé životní prostředí) a konstatuje, že orgány veřejné moci mají povinnost dbát na zachování tohoto práva pro současné i budoucí generace. Dále cituje § 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Dotčená osoba poukazuje na škodlivé emise oxidů dusíku (NO₂) a prachových částic z dieselových motorů nákladních vozidel.

Argumentuje, že zvýšená doprava nákladních vozidel (která jsou převážně s diesellovým pohonem) v obci může vést ke zhoršení kvality ovzduší, zmiňuje odborné studie (např. výzkumy Ústavu experimentální medicíny AV ČR shrnuté MUDr. Radimem Šrámem) poukazující na možný vliv koncentrací NO₂ na dětské zdraví a vývoj, vyšší výskyt Alzheimerovy choroby u seniorů a přispění NO₂ ke vzniku sekundárních částic a tzv. fotochemického smogu. Dále uvádí, že i koncentrace pod zákonnými limity EU či doporučeními WHO mohou zvyšovat úmrtnost (odkaz na studii v British Medical Journal). Tvrdí, že návrh OOP je v rozporu s právem na ochranu zdraví dle čl. 31 Listiny i s požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví (č. 258/2000 Sb.), neboť zvýšený hluk a emise mohou nepříznivě ovlivnit zdraví obyvatel (namítá např. rušení spánku v nočních hodinách průjezdy kamionů).

Správní orgán k námitce uvádí, že článek 35 odst. 1 Listiny zakotvuje, že „Každý má právo na příznivé životní prostředí.“ Toto právo však není absolutní a je realizováno prostřednictvím zákonů. Podle výkladu Ústavního soudu se práva vztahující se k životnímu prostředí garantují fyzickým osobám a jejich ochrana probíhá zákonnými nástroji. Konkrétně zákonem č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, který stanoví základní zásady a povinnosti při ochraně životního prostředí. Podle § 13 tohoto zákona platí princip předběžné opatrnosti. V této věci však správní orgán dospěl k závěru, že změna dopravního značení nepředstavuje nebezpečí závažného nebo nevratného poškození životního prostředí. Jedná se o lokální úpravu režimu vjezdu nákladních vozidel do části obce s tím, že tranzitní průjezd obcí zůstane nadále zakázán. Dotčenou osobou citované studie o vlivu NO₂ a částic na zdraví se dle názoru správního orgánu týkají především dlouhodobé imise ve městech s vysokou dopravní zátěží (typicky velké aglomerace s hustým provozem). Kladruby jsou malá obec, kde ani po navržené změně nedojde k takové dopravní intenzitě, jež by se blížila městským koncentracím. Správní orgán chápe obavy, avšak nebylo prokázáno, že by navrhovaná úprava značení způsobila zhoršení imisní zátěže nad rámec běžných výkyvů.

Navrhovaná změna E13 → E14 upřesňuje, které nákladní vozy smějí do daného úseku vjet. Stále půjde pouze o vozidla, pro něž je užití silnice nezbytné k dosažení určitého cíle v obci (např. servis, myčka), nikoli o libovolný tranzit. Dodatková tabulka E 14 „Tranzit“ omezuje platnost zákazu vjezdu jen na nákladní vozidla, pro která není užití úseku nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla. Což znamená, že vozidla přijíždějící do obce za účelem údržby nebo opravy budou nově považována za povolená, zatímco vozidlům, která obcí jen projíždějí bez takového důvodu, zůstane vjezd nadále zakázán. Tím se zamezí nárůstu čistě tranzitní dopravy. Zákaz tranzitu nad 3,5 t zůstane zachován a bude lépe vymahatelný. Kapacita a provozní doba autoservisu a myčky jsou fyzicky omezené, tudíž nepůjde o stovky kamionů denně. Správní orgán souhlasí, že výfukové plyny z dopravy jsou obecně ekologickým problémem, avšak řešení tohoto problému probíhá například stanovováním emisních limitů vozidel, podporou alternativních pohonů apod.), nikoli absolutním znemožněním lokální obsluhy území. V posuzovaném případě byla zvolena varianta, která udržuje ochranu obce před tranzitními kamiony, ale zároveň zohledňuje existenci místní provozovny vyžadující příjezd vozidel za účelem údržby.

Zmiňovaný hluk a otřesy způsobené průjezdem nákladních vozidel, které narušují pohodu bydlení (klepání nádobí, rušení spánku v noci apod.) právně zajišťuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a prováděcí předpisy (nař. vl. č. 272/2011 Sb., o ochraně před hlukem). Tyto předpisy stanoví limity hluku pro chráněné prostory (např. vnitřní prostory staveb určené k bydlení). V dané lokalitě zatím nebylo zjištěno překročení hlukových limitů, dotčená osoba nepředložila žádný odborný měřicí protokol či posudek, který by prokazoval, že hluk z projíždějících vozidel překračuje hygienické limity v jejím domě. Samotné subjektivní vnímání otřesů a rušení spánku, jakkoli je správní orgán nezpochybňuje, musí být posuzováno optikou obecně platných kritérií.

Správní orgán konstatuje, že navrhovaná změna značení byla posouzena z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí. Dospěl tak k závěru, že veřejný zájem na omezení tranzitní dopravy zůstane zachován, i po změně E13 na E14 nebude obcí projíždět žádné nákladní vozidlo, které v ní nemá cíl. Změní se pouze to, že vozidla jedoucí za účelem servisních služeb již nebudou považována za neoprávněná. Tím dojde ke sladění dopravní regulace se skutečným stavem území. Samotná změna značení žádný nový zdroj znečištění nezavádí, nedochází k povolení nové továrny, pouze se právně ošetří stávající dopravní obsluha.

Dotčená osoba dále argumentuje, že změna dopravního značení by legitimizovala stav, který vznikl protiprávním jednáním (ignorováním stávající značky). Odkazuje výslovně na právní zásadu, že „z bezprávi nemůže vzejít právo“, a tvrdí, že nelze legalizovat porušování dopravních předpisů tím, že se jim přizpůsobí značení. Rovněž připomíná, že již v rámci předchozího soudního přezkumu Krajský soud v Ústí nad Labem tuto zásadu potvrdil. Dotčená osoba uvádí, že v předchozím řízení o návrhu OOP vystupovala jako jeden z navrhovatelů (žalobců) a KS ÚL jí dal za pravdu, opatření obecné povahy bylo soudem zrušeno. Dotčená osoba také namítá, že dopravní značení zavedené v roce 2004 je legální a platné, tudíž platí presumpce správnosti správního rozhodnutí. Odkazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu (NSS), např. rozsudek NSS ze dne 4. 2. 2009, čj. 1 As 79/2008-128 (publ. pod č. 1815/2009 Sb. NSS) a rozsudek NSS ze dne 22. 5. 2008, čj. 6 As 45/2005-188. Z těchto rozhodnutí plyne, že právní řád je založen na zásadě presumpce správnosti aktů veřejné správy, takže správní akt (zde stanovení místní úpravy provozu z r. 2004) se považuje za zákonný a závazný, dokud není řádně

zrušen. Dotčená osoba tedy namítá, že opětovné navrhování totožné změny (E13→E14) ignoruje závazný právní názor soudu a je právně neobhajitelné.

K tomu správní orgán sděluje, že Krajský soud v Ústí nad Labem ve svém pravomocném rozsudku z roku 2021 zrušil předchozí opatření obecné povahy obce Kladruby, jímž se stanovovala změna dopravního značení. Z odůvodnění tohoto rozsudku plyne, že správní orgán tehdy nedostatečně odůvodnil nezbytnost a přiměřenost navrhované změny. KS ÚL zdůraznil, že při testu proporcionality je třeba vzít v úvahu časové souvislosti, tedy že dopravní omezení (B4 + E13) platilo mnoho let před zahájením podnikání autoservisu a myčky. Soud došel k závěru, že za těchto okolností není dán naléhavý veřejný zájem rušit či oslabovat ochranné dopravní opatření ve prospěch podnikatelů, kteří vstoupili do regulovaného prostředí s vědomím omezení. Proto bylo v novém návrhu OOP provedeno důkladnější posouzení všech aspektů, aby bylo vyhověno požadavkům soudu. Správní orgán nepopírá, že stávající dopravní značení bylo stanoveno v roce 2004 a kolaudační rozhodnutí pro areál autoservisu a myčky nabyla právní moci v letech 2006–2007. Správní orgán zastává názor, že veřejný zájem tvoří více složek, zájem obce tvoří ochrana obyvatel (to zůstává prioritou), ale také podpora přiměřeného rozvoje podnikatelských aktivit, které mohou sloužit místní či regionální ekonomice. Autoservis a mycí linka nákladních vozidel jsou zkolaudované provozovny. Jejich úplné odstřižení od dopravního přístupu by znamenalo popření rozhodnutí stavebního úřadu a likvidaci této činnosti. Správní orgán si je vědom, že v minulosti došlo k nesouladu mezi stavebním úřadem, který povolil provozovnu, a silničním správním úřadem, který stanovil místní úpravu provozu. Z toho důvodu je vhodné tuto nesrovnalost řešit tak, aby byl zajištěn soulad. Z tohoto pohledu je navrhovaná změna E13→E14 nápravou dřívějšího nesouladu. Z již zmíněného rozsudku KS ÚL soud uvádí, že při posouzení proporcionality je nutno zohlednit i „*okolnost, že stavební úřad povolil stavbu autoservisu a myčky za platnosti dopravního omezení*“. Dle správního orgánu soud tím naznačil, že i tato skutečnost má váhu a v novém rozhodování ji vzal správní orgán v potaz. Správní orgán posoudil změnu značení (E14), která představuje řešení, nastavením jasného pravidla (tranzit zakázán, účelové vjezdy povoleny) umožní policii zaměřit se na skutečný tranzit. Oproti tomu nyní (s E13) byla policie oprávněna u každého kamionu zjišťovat, zda veze náklad pro někoho v obci či zda jeho cesta je oprávněná. Změna tedy zjednoduší dohled. Správní orgán se právě domnívá, že dodatková tabulka E14 „Tranzit“ byla do prováděcí vyhlášky zavedena (vyhl. č. 294/2015 Sb.) mimo jiné k řešení případů, kdy například v daném úseku existuje provozovna údržby nebo oprav vozidel. Tuto dodatkovou tabulku správní orgán vnímá tak, že chtěl zákonodárce takový provoz umožnit i tam, kde je jinak tranzit omezen. Správní orgán sleduje právě tento záměr, umožnit pouze nezbytné vjezdy (kvůli opravě vozidla apod.), jinak nákladní dopravu nadále z obce eliminovat. Obec tak zůstane chráněna před nadbytečnou dopravou, aniž by byl popřen smysl kolaudace uvedených provozoven. S ohledem na výše uvedené dospěl správní orgán k závěru, že návrh OOP není v rozporu s právním názorem KS ÚL, ale naopak reaguje na výtky soudu doplněním chybějícího odůvodnění. Princip ochrany obyvatel je stále zachován. Správní orgán uzavírá, že legální povolení provozovny založilo legitimní očekávání provozovatele, že k ní bude možný přístup za určitých okolností. Tento zájem byl zvážen proti zájmu obyvatel a nalezeno řešení, které obě strany kompromisně zohledňuje. Správní orgán je toho názoru, že tato změna ob stojí i z hlediska proporcionality, již soud požadoval zkoumat. Správní orgán uvádí, že zůstává v platnosti, že čistě ekonomické zájmy podnikatelů nemohou převýšit právo obyvatel na zdravé prostředí a klid a navržené opatření to reflektuje tím, že zachovává zákaz tranzitu.

V námitce je také zmiňován čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (EÚLP) – právo na respektování soukromého a rodinného života, jehož součástí je dle judikatury ESLP i právo na klidné užívání domova bez nadměrného hluku či znečištění. Dotčená osoba poukazuje na rozsudek Hatton a ostatní proti Spojenému království (stížnost č. 36022/97) a další rozhodnutí ESLP, kde se řešilo obtěžování hlukem (letišť Heathrow, průmyslové znečištění apod.). Podle judikatury ESLP (viz např. López Ostra proti Španělsku, Dubetská a spol. proti ČR aj.) se porušení čl. 8 Úmluvy posuzuje pokud je obtěžování natolik závažné, že snižuje kvalitu života postiženého pod rozumnou mez. Navíc státní orgány situaci řeší, právě nyní prostřednictvím tohoto opatření obecné povahy, které nadále omezuje tranzit a reguluje vjezdy. Oproti případu Hatton (noční lety nad Londýnem) či Dubetská (těžký průmysl) zde orgány vyvažují zájmy a zavádí přiměřené omezení dopravy. Správní orgán se domnívá, že v Kladrubech je postup obce obhajitelný, ochrana obyvatel je zajištěna v maximální možné míře, která ještě neznemožní existenci povolené provozovny. Takové řešení nepředstavuje ve svém důsledku takový zásah do práv dotčené osoby, který by snižoval kvalitu života postiženého pod rozumnou mez. Správní orgán na základě výše uvedeného zamítá tuto námitku.

NÁMITKA č. MgMT/041008/2025, MgMT/023062/2024, MgMT/037638/2023 a MgMT/040928/2023

Dle názoru správního orgánu jsou si tyto námitky velmi podobné, a z toho důvodu spojil vypořádání do společného následujícího bloku.

Dotčená osoba namítá nedostatky navrhované změny dopravního značení. Argumentace se soustředí zejména na tvrzený rozpor OOP s ochranou pokojného stavu a zákazem těžit z protiprávního jednání, dále na negativní vlivy nákladní dopravy (hluk, vibrace, imise) na zdraví a majetek obyvatel a na jejich právo na příznivé životní prostředí, taktéž i na tvrzenou nepřiměřenost opatření ve prospěch jediného podnikatelského subjektu (servisu a myčky nákladních vozidel v obci). Námitka rovněž odkazuje na judikaturu správních soudů a Ústavního soudu

na podporu svých tvrzení. Opakující se argumenty ohledně dopadů nákladní dopravy na zdraví a majetek jsou řešeny výše v předešlých námitkách, aby se předešlo zbytečnému opakování.

Dotčená osoba argumentuje, že dosavadní stav, kdy je v obci Kladruby omezen vjezd nákladních vozidel nad 3,5 t (mimo dopravní obsluhu), představuje pokojný stav. Dotčená osoba argumentuje, že správní orgány by měly chránit a obnovovat pokojný stav, nikoli jej narušovat. Cílem má být zachování klidu a pořádku v obci. Navrhované opatření (změna dopravního značení) však podle námitky pokojný stav ruší. V kontextu správního řízení o opatření obecné povahy tzv. pokojný stav nemá bezprostřední zákonnou oporu. Správní orgán rozhoduje podle platného práva. Argument pokojného stavu nelze považovat za rozhodující ve všech případech, neboť by to znamenalo, že by jakákoli změna místní úpravy provozu byla předem vyloučena jen proto, že určitý stav trval dlouhou dobu. Navíc dle vnímání správního orgánu není zcela jasné, co je považováno za pokojný stav v této situaci. Z pohledu obyvatel obce by mohl být označen za tento stav omezený vjezd nákladních vozidel (klid a minimální provoz kamionů). Z pohledu provozovatele servisu a myčky by mohl být za „pokojný“ stav pokládán léta fungující provozovna, ke které nákladní vozidla jezdila (byť patrně v rozporu se značkou). Je tedy evidentní, že co jedna strana vnímá jako pokojný stav hodný ochrany, druhá považuje za narušení svých zažitých poměrů. Správní orgán tak musí posoudit oprávněné zájmy všech dotčených. Správní orgán konstatuje, že místní úprava silničního provozu není neměnná, naopak zákon (č. 361/2000 Sb.) předpokládá, že dopravní značení se může měnit podle potřeb bezpečnosti a plynulosti provozu či jiného důležitého veřejného zájmu. Není tudíž možné si vytvořit „právo“ na trvalé ponechání stávajícího dopravního režimu bez ohledu na měnící se okolnosti. Navrhovaná změna dopravního značení nepředstavuje svévolné narušení pokojného stavu, jde o realizaci přizpůsobit místní úpravu aktuálním veřejným potřebám.

Dotčená osoba namítá, že navrhované OOP je účelové a nezákonné, neboť má legalizovat protiprávní jednání. Konkrétně poukazuje na to, že v obci Kladruby byl již od roku 2004 platný zákaz vjezdu kamionů. Provozovatel servisu tedy od počátku provozování mycí linky a servisu věděl, že těžká nákladní vozidla do obce nesmí. Pokud jeho zákazníci i přesto léta porušovali dopravní předpisy a zajížděli k němu, nelze takové protiprávní chování zpětně posvětit změnou značení.

K tomu správní orgán uvádí, že je nutné zdůraznit, že veřejný zájem na nové úpravě provozu je odvozován od jiných okolností (zejména potřeby jasně vymezit tranzit a místní dopravu a zároveň ochránit obyvatele před nadměrným tranzitem). Jak již bylo výše uvedeno, při kolaudaci uvedeného servisu a myčky pravděpodobně došlo k nesouladu mezi rozhodnutími různých orgánů. Stavební úřad povolil zřízení provozovny přitahující nákladní vozidla, avšak stávající dopravní značení jejich vjezd zakazovalo. Tato situace měla být ideálně řešena již v roce 2006, buď vymáháním zákazu vjezdu (což by ovšem prakticky znemožnilo provoz servisu), nebo úpravou značení. V takové situaci není řešením ponechat současný stav beze změny. Naopak, je na místě takový stav napravit. OOP směřuje k sjednocení skutečného stavu tím, že stanoví jasný zákaz tranzitu, ale výslovně vymezuje legální výjimky pro vozidla, která do obce oprávněně potřebují vjet. Jedná se tedy o nové posouzení dopravních potřeb.

Dotčená osoba dále tvrdí, že umožnění vjezdu nákladních vozidel povede k nadměrnému hluku v obci. Již nyní je prý hlukové zatížení v lokalitě vysoké a překračuje hygienické limity, zejména v nočních hodinách. Odkazuje na zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a na prováděcí nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví limity hluku a vibrací pro chráněné prostory. Tvrdí, že vydáním OOP dojde k překročení těchto závazných limitů, čímž by opatření bylo v rozporu s právními předpisy. Námitka dále zmiňuje, že hluk z kamionů budí obyvatele ze spánku a negativně ovlivňuje jejich zdraví a kvalitu života. Obyvatelé nemohou větrat, otevírat okna, neboť hluk a emise jim vnikají do obydlí a omezují tak jejich právo na klidné bydlení. Dále navrhovatel namítá, že silniční správní úřad musí zkoumat, zda OOP nezpůsobí porušení těchto imisních limitů. V další části namítá, že vibrace způsobené průjezdem těžkých vozidel mohou poškodit stavby a zhoršit kvalitu bydlení. Dotčená osoba připomíná, že sama v minulosti navrhovala instalaci zpomalovacích prahů v obci ke snížení rychlosti kamionů, avšak příslušný orgán (silniční úřad ve spolupráci s Policií ČR) toto zamítl právě s odůvodněním, že by to zvýšilo vibrace v okolí. Pokud tedy nyní má dojít k povolení (části) kamionů, lze očekávat rovněž zvýšení vibrací od projíždějících nákladních aut, což by mohlo překročit povolené hodnoty a způsobit poškození blízkých nemovitostí. Celkově namítá, že OOP povede k neúnosné míře otřesů, které ohrozí majetek i zdraví.

Především je třeba konstatovat, že ze stanoviska KHS, které má správní orgán k dispozici, plyne, že hladiny hluku v obci Kladruby nepřekračují platné hygienické limity. Rovněž k tomuto názoru správní orgán připojuje již shora uváděné k této věci. Navrhovatel v námitce uvádí, že imisní limity jsou nepochybně již nyní překročeny, pro toto tvrzení však ve spise není přiložen žádný důkaz.

V další části námitky navrhovatel namítá, že opatření obecné povahy nepřiměřeně zasahuje do jeho vlastnických práv k nemovitosti. V důsledku zvýšené dopravy totiž nemůže svůj majetek užívat dle libosti, konkrétně uvádí, že nemůže větrat a mít otevřená okna, nemůže v klidu posedět na zahradě, neboť hluk, prach a vibrace z projíždějících vozidel pronikají do domu. Každý průjezd kamionu údajně způsobuje chvění budovy a ruší obyvatele i v nočních hodinách, což dotyčného omezuje v právu na klidné bydlení a odpočinek.

Vlastnické právo patří bezesporu k základním právům, kterým náleží vysoká ochrana. Každý vlastník má právo svůj majetek užívat podle svého uvážení, nesmí však samozřejmě při tom omezovat práva jiných (čl. 11 odst. 3

Listiny). V tomto případě jako střet práva vlastníka nemovitosti na pohodlné a klidné bydlení vs. právo jiných vlastníků (provozovatele servisu) na podnikání a využití svého majetku k podnikání. Dle správního orgánu jde o klasickou situaci sousedského či komunitního konfliktu, kdy užívání jednoho majetku (silnice, komerční provozovny) negativně ovlivňuje užívání jiného majetku (obytného domu). Je třeba podotknout, že vlastnické právo k nemovitosti nezaručuje vlastníkově absolutní imunitu vůči jakémukoli hluku či obtěžování z okolí. Každý vlastník nemovitosti při silnici musí snášet určitou míru dopravy, která vyplývá z obvyklého užívání veřejné komunikace. Již výše správní orgán uvedl, že hygienické limity hluku i vibrací nebyly překročeny. To znamená, že zásah do pohody bydlení navrhovatele by měl zůstat v mezích přípustných zákonem. V tuto chvíli však není prokázáno, že by OOP samo o sobě způsobilo nezákonný zásah do vlastnictví. Pokud jde o vlastnické právo na klidné bydlení je do určité míry dotčeno, nikoli absolutně znemožněno. Omezení dle správního orgánu spočívá v tom, že občas zavře okno kvůli projíždějícímu vozidlu nebo se smíří s tím, že přes den či v podvečer projede kolem několik kamionů. Takové omezení ovšem nelze považovat za porušení vlastnického práva, je to jakési dílčí nepohodlí, které je běžné v mnoha obcích a městech. Ústavní soud zastává názor, že vlastnické právo není neomezené a výkon vlastnictví může být regulován zákonem, je-li k tomu veřejný zájem (čl. 11 odst. 3 Listiny). V daném případě veřejný zájem (zajištění nediskriminačního přístupu pro místní podniky) existuje.

Navrhovatel rovněž poukazuje i na možnou materiální újmu, a to snížení tržní ceny jeho nemovitosti kvůli dopravě. K tomu správní orgán uvádí, že hodnota nemovitosti je ovlivněna mnoha faktory a doprava je jedním z nich. V Kladruzech však již před OOP doprava stále probíhá. Každopádně, náhrada za snížení hodnoty majetku není v režimu tohoto správního řízení o místní úpravě provozu. Zásah do navrhovatelova vlastnického práva správní orgán posoudil jako přiměřený a vyvažující se s protichůdnými zájmy. Navrhovatel není zbaven možnosti svůj majetek obývat či užívat, je limitován v komfortu.

Dotčená osoba namítá, že navrhované opatření obecné povahy zvýhodňuje určitou skupinu subjektů na úkor jiných. Zejména poukazuje na to, že opatření vychází vstříc provozovateli servisu a myčky, což považuje za nepřipustné zvýhodnění. V tomto ohledu správní orgán poukazuje na rozsudek NSS sp. zn. 7 As 39/2016, kde soud řešil obdobný problém, kdy obec tehdy opatřením zamezila přístupu k podniku stěžovatelky, což soud shledal diskriminačním a nezákonným. Například nálezy Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 4/07 (princip rovnosti, legitimní cíl a přiměřenost odlišného zacházení), uvádí, že odlišné zacházení není diskriminační, pokud je založeno na objektivních a rozumných důvodech sledujících legitimní cíl a prostředky jsou přiměřené. Zde legitimním cílem je ochrana kvality života v obci a přiměřeným prostředkem je zákaz tranzitu, přičemž výjimka pro místní vozidla má své logické opodstatnění (bez ní by nebylo možno dopravit kamion do servisu apod.). Nelze ji proto označit za privilegium, ale za nezbytný prvek vyvažující protichůdné zájmy.

Námítka srovnává situaci s případem, kdy soud zrušil OOP kvůli míření proti jednomu subjektu (zmiňovaný 7 As 39/2016). V tomto případě však šlo o pravý opak. Obec dvěma po sobě jdoucími zákazy zcela zamezila firmě možnosti dopravní obsluhy svého areálu. Soud tehdy řekl, že takový postup, je nepřiměřený a rovná se individuálnímu zásahu. Toto OOP zajišťuje přístup k podnikatelskému areálu, což je v souladu i s názory NSS v uvedené kauze. Je pravda, že reálně převažujícím uživatelem této výjimky bude jedna firma. To samo o sobě však podle správního orgánu není právním důvodem OOP nevydat. Veřejný zájem zde nespočívá pouze ve prospěchu podnikatele, ale i v tom, že kamiony nebudou nuceni vyhledávat servisní služby v jiných obcích. Úplné znemožnění vjezdu by mohlo vést k uzavření provozovny. Navrhované OOP respektuje princip rovnosti v mezích účelu opatření. Rozlišuje kategorie vozidel na základě jejich účelu cesty, což je dle správního orgánu legitimní a spravedlivé. K podobnému závěru došel i Krajský soud v Praze čj. 5 As 87/2024-65 ve věci tranzitních omezení v Kolíně, kde konstatoval, že odlišná úprava pro tranzit a pro místní dopravu je přiměřená a nediskriminační, pokud existují alternativní trasy a legitimní cíl opatření.

V závěrečné části námítky dotčená osoba shrnuje výše uvedené. Navrhovatel také uvádí, že opatření neprošlo testem proporcionality, újma, kterou způsobí obyvatelům (hluk, vibrace, omezení práv), je prý větší než případný přínos. Opatření proto označuje za protiprávní a navrhuje je nevydat.

Veřejný zájem deklarovaný v návrhu OOP je ochrana obce před tranzitní nákladní dopravou a zajištění provozování místního servisu a mycí linky. Cílem navrhovaného opatření je najít rozumný kompromis, tranzit, který obci nepřináší nic a jen ji zatěžuje, bude nadále striktně zakázán, na druhou stranu nákladní doprava, která má v obci svůj účel (servis), bude možná. Tento cíl považuje správní orgán za zcela legitimní a ve veřejném zájmu. Správní orgán se tak domnívá, že veřejným zájmem není jen ochrana životního prostředí, ale také podpora udržitelného rozvoje obce, kam patří i existence služeb a podniků pro občany.

Dále dotčená osoba tvrdí, že posudek doc. Markové nesplňuje podmínky pro posouzení jako znalecký posudek, poněvadž údajně vychází z neúplné dokumentace. Ze zákona č. 254/2019 Sb. o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech, vyplývá, že posudek má být úplný, pravdivý a přezkoumatelný. Z toho má správní orgán za to, že především musí obsahovat všechny relevantní nálezy a důvody, přičemž výčet podkladů neslouží k prikazování zdrojů. V případě, že doc. Marková za podklady uvádí místní měření, fotografie a právní rámec, splnila formální náležitosti posudku. Správní orgán považuje za zásadní, že doc. Marková je kompetentní osoba, která je považována za nezávislého znalce. Správní orgán nedohledal žádný právní předpis, který by ukládal znalci povinnost spoléhat se výlučně na předanou dokumentaci. Zákon o znalcích pouze požaduje, aby posudek byl úplný, pravdivý a přezkoumatelný a aby obsahoval podklady a zdroje, které znalec použil. Podobně Nejvyšší

správní soud (NSS 7 Afs 50/2010, 9 As 206/2014) připustil, že znalecký posudek pořízený za postupu shodného s odbornou praxí (i na základě místních šetření a fotografií) se stává důkazem poskytnutým znalcem, jehož důkazní sílu posuzuje správní orgán v rámci volného hodnocení důkazů. Posudek doc. Markové dle správního orgánu splňuje znaky znaleckého posudku, a pokud bylo popsáno, že výchozím materiálem bylo terénní šetření a fotografie, je to věcně legitimní postup.

Dále správní orgán dokládá úvahu s ohledem na kupní smlouvu dotčené nemovitosti na p. č. 30/1 se stavbou „jiná stavba“ a pozemek p. č. 64/1 v obci Kladruby.

I. Smluvní strany

Prodávajícím je německá společnost MRD GmbH, přičemž statutárním orgánem je p. Murad Babaev. Kupujícím je tentýž p. Murad Babaev jako fyzická osoba. Smlouva potvrzuje, že totožná osoba uzavírá obchod sama se sebou. Z čehož plyne, že kupující ovládal nemovitost i společnost a správní orgán se tak právem domnívá, že musel znát provozní poměry, jejichž změnu dnes napadá.

II. Předmět smlouvy

Převádí se pozemek p. č. 30/1 se stavbou „jiná stavba“ a pozemek p. č. 64/1 (obojí k. ú. Kladruby u Teplic). Tímto se jasně vymezuje, o které nemovitosti jde. Jedná se o stejné pozemky, jejichž ochranu se dotčená osoba dovolává v námitkách.

V. Prohlášení prodávajícího

Důležitý zejména bod i) (není žádné omezení dispozice s nemovitostí). Dotčená osoba v námitce tvrdí, že „obec omezuje dispoziční práva vlastníka“. Smlouva dokládá, že při převodu v r. 2020 neexistovala právní překážka užívání, kupující přijal nemovitost ve stavu sousedícím s dopravní šikanou, aniž by si vymínil jakoukoli právní pojistku.

VI. Prohlášení kupujícího

Kupující ověřil stav nemovitosti, včetně zápisu v KN. Bere na sebe břemeno daně z nemovitosti a poplatků a je seznámen se stavebním a technickým stavem budov.

Dotčená osoba tvrdí, že statika domu je poškozena kamionovou dopravou. Ovšem zde kupující výslovně potvrzuje, že se seznámil se stavem a nepožaduje slevu (absence skrytých vad). Zároveň kupující prohlásil, že si je vědom nevyhovujícího stavu nemovitosti. Z čehož plyne úvaha správního orgánu, že kdo vady znal, nemůže se jich později dovolávat, není-li ujednáno jinak.

Ve zmíněných odstavcích kupní smlouvy je prokazatelné, že kupující vstoupil do právního i faktického stavu dobrovolně, přijal technický stav budov bez výhrad, a proto jeho nároky na zásadní dopravní újmu postrádají oporu ve skutečném stavu věci.

NÁMITKA čj. MgMT/040498/2023

Správní orgán posoudil, zda předmětné námitky, které dotčená osoba navrhla, aby byly vloženy do stávajícího správního řízení, přináší nové, dosud nehodnocené okolnosti, nebo zda pouze opakují argumentaci již obsaženou v podáních. Správní orgán se s těmito argumenty, které jsou zpracovány do této námítky již vypořádal ve výše zpracovaných částech odůvodnění.

Analýza odborného vyjádření ke stavu a opravě mostu ev. č. 25328-1 Kladruby, které bylo předloženo JUDr. Rouskem.

Správní orgán posoudil odborné vyjádření Ing. Michala Sedláčka, Ph.D., ke stavu mostu ev. č. 25328-1 Kladruby, z něhož vyplývá, že Ing. Sedláček provedl prohlídku a vyhodnotil stav na základě vizuálních známek a dostupných dřívějších měření. Ovšem nebylo přistoupeno k žádným přímým diagnostickým metodám, které by odhalily vnitřní stav mostu. Podle správního orgánu odborné vyjádření naznačuje například významné koroze nebo oslabení předpínací výztuže, ovšem nebylo provedeno žádné měření či sondy. Kromě toho se dále správní orgán domnívá, že je třeba upozornit i na to, že zjištěné povrchové poruchy a symptomy (trhliny v betonu, průsaky, uhnívající krycí vrstva apod.) mohou mít více různých příčin a nelze automaticky přičíst možný důsledek. Správní orgán rozhodně nezpochybňuje odbornost Ing. Sedláčka, ale konstatuje, že jeho vyjádření má povahu předběžné úvahy. Dále se správní orgán zabýval otázkou, zda z uvedeného odborného vyjádření skutečně plyne nezbytnost navrhovaného dopravního omezení, konkrétně zákazu „tranzitní“ dopravy přes daný most, jak to ve svých námitkách tvrdí JUDr. Rousek. Správní orgán se domnívá, že takový závěr z dokumentu přímo nevyplývá. Odborné vyjádření směřuje na technický stav mostu a v závěrečné části formuluje doporučení k omezení zatížení mostu těžkými vozidly.

Z námítky uplatněné JUDr. Rouskem však správní orgán vnímá návrh vyloučení tranzitní nákladní dopravy z dotčeného mostu. Takové opatření by ovšem znamenalo, že se zákaz dotkne pouze vozidel, která přes most

projíždějí bez místního cíle (tranzitujících), zatímco stejně těžká vozidla místní (např. vozidla dopravující zboží do obce Kladruby či jejího okolí) by po mostě nadále jezdit mohla.

V daném případě JUDr. Rousek dovozuje nezbytnost omezení tranzitu z obavy o stav mostu, ovšem stejným způsobem by most zatížilo i těžké vozidlo jedoucí místně. Pokud by byl opravdu stav mostu tak vážný, jak naznačuje posudek, nemohl by na něj vjet žádný kamion nad limitní hmotnost, bez ohledu na to, komu patří nebo kam jede. Správní orgán se domnívá, že odborné vyjádření Ing. Sedláčka samo o sobě neprokazuje nezbytnost navrhovaného zákazu tranzitní dopravy. Spíše obecně podporuje myšlenku jistého omezení těžké dopravy (hmotnostního). Správní orgán se tudíž při rozhodování neztotožňuje s tvrzením, že jediným možným a nutným krokem je plošné vyloučení tranzitní nákladní dopravy, jak požaduje namítající. V závěru správní orgán vyjadřuje myšlenku, že jakmile dojde k rekonstrukci mostu, která logicky zřejmě nastat musí, odpadne rovněž argument JUDr. Rousky, týkající se průjezdu tranzitu z důvodu špatného technického stavu mostu, z čehož plyne, že tento argument má pouze dočasný charakter, načež místní úprava provozu je dlouhodobá.

NÁMITKA čj. MgMT/040928/2023

JUDr. Rousek konstatuje, že „práva dvou podnikatelů“ (provozovatelů servisu a myčky) nelze uplatnit na úkor většiny obyvatel obce, a přitom zdůrazňuje zásadu, že neznalost práva neomlouvá. Tato námitka dle správního orgánu směřuje spíše proti jednání podnikatelů, nikoliv proti zákonnosti opatření obecné povahy. Správní orgán však není kompetentní posuzovat dobré či zlé úmysly dotčených podnikatelů, řídí se zákony o silničním provozu a správním řízení. Nejedná se o podstatné zjištění, nýbrž obecné tvrzení, které však v tomto předmětném řízení nic nemění.

Dále JUDr. Rousek tvrdí, že „veřejný zájem na provozu servisu a myčky neexistuje“ a že podnikatelé nemají kompenzovat zásahy do práv obyvatel. Z tohoto textu vyplývá, že navrhované dopravní značení má dle JUDr. Rousky sloužit pouze soukromému zájmu dvou osob.

Dále JUDr. Rousek argumentuje dopadem na životní prostředí a zdraví. Poukazuje na světový trend omezování těžké dopravy v intravilánech, právo občanů na čisté ovzduší a další materiály (MPO Koncepce 2017–2023, závěry šetření imisních limitů), aby podpořil tvrzení, že opatření obecné povahy je v rozporu s veřejným zájmem na ochraně ovzduší a zdravého prostředí. Rovněž uvádí, že Ministerstvo dopravy doporučuje vyhýbání se obytných zón nákladní dopravě.

Jak již bylo výše uvedeno, posouzení vlivů na životní prostředí a práva na čistý vzduch patří do jiné agendy (ochrany ovzduší, stavebního zákona apod.), nikoliv primárně do řízení o místní úpravě provozu. Správní orgán při místní úpravě provozu bere v úvahu obecné hledisko ochrany majetku a bezpečnosti na komunikaci, ale globální témata (např.: změny klimatu, emise z dopravy) nezakládají samostatnou překážku pro místní značení.

NÁMITKA čj. MgMT/041072/2023

Správní orgán v ohledu zásahu do vlastnických práv poukazuje na nálezy Ústavního soudu (nálezy II. ÚS 268/06 (2008) který vnímá tak, že pokud zákon nepředpokládá poskytnutí kompenzace za omezení vlastnického práva, lze takové omezení přijmout pouze se souhlasem vlastníka. U dopravních značení však jde o úpravu veřejné komunikace, která je regulována zákonem o silničních komunikacích. Platí, že vlastník komunikace (obec či stát) oprávněně zasahuje do užívání této komunikace i bez souhlasu uživatelů. V tomto případě nejde o přímé omezení vlastnických práv na soukromých pozemcích, nýbrž o regulaci práv k užívání veřejné silnice. Úprava dopravního značení tak neznamená, že by dotčeným osobám bylo zkráceno jejich vlastnické právo. Navíc NSS (52 A 87/2023-187) uvádí, že vlastník „musí strpět omezení plynoucí z veřejného zájmu“, pokud jsou tato omezení minimalizovaná a dodatečná. Správní orgán tak tento princip uplatní i u dopravního značení, přičemž se domnívá, že se jedná o přiměřenou regulaci provozu ve veřejném zájmu. Jak NSS poukázal, při podobných zásazích „je třeba vždy poměřovat protichůdné hodnoty a práva“. Opatření se týká pouze tranzitu těžkých vozidel, načež tento názor již správní orgán uváděl výše. Toto opatření nelze považovat za namířené proti dotčeným osobám jako konkrétním osobám (například Krajský soud v Ústí nad Labem usnesením č. 141 A 10/2023-19), popisuje, že předmět opatření spočívá ve změně dodatkové tabulky „mimo dopravní obsluhu“ na „tranzit“ u zákazu vjezdu vozidel nad 3,5 t, tedy nejedná se o selektivní opatření na individuální strany.

NÁMITKA čj. MgMT/041098/2023

Podání p. M. Babaeva poukazuje na možné narušení ochrany jeho majetku dopravním provozem. Tyto námitky byly již vypořádány výše.

V podání je poukazováno na ústavní nálezy IV. ÚS 1167/11 (2012), který zdůrazňuje, že obec musí hospodařit s majetkem ve prospěch svých občanů, nikoli v prospěch třetích osob. Pan M. Babaev naznačuje, že starostka dle návrhu hájí zájmy podnikatelů namísto obce. Správní orgán však v této konkrétní věci není příslušný hodnotit střet zájmů nebo nesprávné nakládání s obecním majetkem při přípravě tohoto opatření.

Správní orgán konstatuje, že je vhodné uvést, že provedl snahu ověřit existenci dopravního značení ve sledovaném období 2004 – 2007. Za tímto účelem oslovil Obecní úřad Kladruby a Zeměměřický úřad s cílem ověřit, zda dopravní značení „Zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t“ s dodatkovou tabulkou „Mimo

dopravní obsluhu“, které je v současnosti fyzicky osazeno na komunikaci III/25328 u č.p. 52 v obci Kladruby, bylo na místě instalováno již v období let 2004–2007, tedy v době, kdy probíhalo stavební a kolaudační řízení k objektům autoservisu a myčky. Žádost správního orgánu byla formulována jako součást dokazování v rámci probíhajícího řízení o návrhu opatření obecné povahy a jejím účelem bylo zjistit, zda bylo dopravní značení v uvedené podobě osazeno v rozhodném období, což by mohlo mít vliv na posouzení souladu navrženého opatření s dosavadním stavem věci a případnými legitimními očekáváními podnikatelů působících v dané lokalitě. Ovšem nebyla zjištěna žádná evidence, která by mohla doložit faktické osazení dopravního značení v rozhodném období. Jednoduše řečeno, v dostupné dokumentaci se nenachází žádný odpovídající doklad, který by jednoznačně prokazoval, kdy bylo stávající dopravní značení fyzicky umístěno do terénu.

Správní orgán na základě uvedeného **zamítá** výše uvedeně námitky jako neopodstatněné a potvrzuje původní návrh místní úpravy provozu v nezměněné podobě.

Byla splněna zákonná podmínka pro vydání opatření obecné povahy, a to předchozí písemné vyjádření Policie ČR, Krajské ředitelství Ústeckého kraje, dopravní inspektorát Teplice, pod čj. KRPU-24396-2/ČJ-2024-040906, ze dne 15.02.2024 a pod čj. KRPU-24396-6/ČJ-2024-040906, ze dne 02.05.2024.

Správní orgán stanovuje místní úpravu provozu na pozemních komunikacích tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto opatření obecné povahy.

Podmínky provedení dopravního značení:

1. Dopravní značení bude provedeno podle tohoto stanovení a **odsouhlaseného návrhu dopravního značení**. K označení bude použito reflexních dopravních značek.
2. Rozměry a provedení dopravního značení musí být v souladu s příslušnou českou státní normou, v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v platném znění a v souladu s TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.
3. Instalaci dopravního značení provede oprávněná a odborně způsobilá osoba, a to dle odsouhlasené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy.

Poučení:

Proti tomuto stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nelze dle § 173 odst. 2 správního řádu, podat opravný prostředek ve smyslu obecných předpisů o správním řízení.

Proti rozhodnutí o námitkách se nelze odvolat ani podat rozklad. Lze však podat podnět k jeho změně nebo zrušení v přezkumném řízení, a to samostatně, nezávisle na případném přezkumu samotného opatření obecné povahy. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem následné změny opatření obecné. Toto opatření obecné povahy se oznamuje veřejnou vyhláškou a musí být vyvěšeno k veřejnému nahlédnutí na úřední desce Magistrátu města Teplice a Obecního úřadu Kladruby, a to po dobu 15 dnů ode dne jeho zveřejnění na úřední desce a také způsobem umožňujícím dálkový přístup na stránkách www.teplice.cz a www.kladrubytepliec.cz/, přičemž **nabývá účinnosti patnáctým dnem** po dni jeho vyvěšení.

otisk úředního razítka
oprávněná úřední osoba
Ing. Ilona Humlová, os. č. 2521
odborný pracovník

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

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

Příloha:

Situace – Kladruby, tranzit;

Obdrží:

- Magistrát města Teplice, nám. Svobody 2/2, 415 95 Teplice, IČ: 002 66 621 – k vyvěšení na úřední desku
- Obecní úřad Kladruby, Kladruby 29, 415 01 Kladruby, IČ: 002 66 388 - k vyvěšení na úřední desku
- p. Petr Kubík, Kladruby 12, 415 01 Kladruby a Truck Pedan s.r.o., č.p. 12, 415 01 Kladruby, IČ: 27295117 (v zastoupení JUDr. Miroslavem Dubranem, advokátem, U soudu 1971/3, 415 01 Teplice, IČ: 73612049 a Zahuta Legal s.r.o., Veveří 365/46, Veveří, 602 00 Brno, IČ: 03629881) - po nabytí účinnosti
- Policie České republiky KŘ, dopravní inspektorát, Husitská 708/5, 415 96 Teplice – dotčený orgán
- Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem, zastoupen Správou a údržbou silnic Ústeckého kraje, příspěvkovou organizací, Ruská 260, 417 03 Dubí – dotčený orgán