Magistrát města Olomouce
Odbor stavební, oddělení stavebního úřadu
Hynaisova 34/10, 779 00 Olomouc

Naše značka: 40200226

sp. zn.: S-SMOL/203985/2026/OS

Odvolatel: **JUDr. Michal Filouš**, nar. 9. 9. 1977
bytem Buzulucká 147/8, Slavonín, 783 01 Olomouc

Doplnění odvolání

proti Rozhodnutí o povolení záměru č.j. SMOL/390354/2026/OS/SUI/Kob ze dne 25. 8. 2026
„*Bytový dům Slavonín*“

Datovou schránkou

Přílohy:

- *fotografie ulice Buzulucká z let 2023 a 2026 – 10x*
- *fotodokumentace praskliny na rodinném domě vzniklé vlivem nákladní dopravy při výstavbě bytového domu na ul. Bryksova – 2x*

I.

Odvolatel podal blanketní odvolání proti Rozhodnutí Magistrátu města Olomouce, odboru stavebního ze dne 25. 8. 2026 č. j. SMOL/390354/2026/OS/SUI/Kob o povolení stavebního záměru „*Bytový dům Slavonín*“ (dále jen „*napadené rozhodnutí*“).

V návaznosti na výzvu stavebního úřadu tímto odvolatel ve stavebním úřadem stanovené lhůtě doplňuje podané odvolání:

II.

Postavení odvolatele jako účastníka řízení, územní řízení a územní rozhodnutí

Jak vyplývá z napadeného rozhodnutí, odvolatel má v řízení o povolení záměru bytového domu, v němž bylo napadené rozhodnutí vydáno, postavení účastníka řízení z titulu vlastnictví pozemku parc. č. 643 v k. ú. Slavovín. Dle odůvodnění v napadeném rozhodnutí: „*Při vymezování okruhu účastníků řízení podle ust. § 182 stavebního zákona s ohledem možné dotčení jejich práv, vycházel stavební úřad zejména z rozsahu povolované stavby v rozsahu povolovaných objektů, odstupů stavby od hranic pozemků a staveb na nich,* ***možnostech a způsobu zásobování stavby materiálem, a možných negativních vlivů provádění stavby na sousední pozemky a stavby (např. prašnost, hlučnost, nutnost provedení stavby ze sousedního pozemku apod.), možných vlivů realizované stavby na sousední pozemky a stavby včetně dotčení sítí technické a dopravní infrastruktury***.“

Z výkresu katastrální mapy se zakreslením okolních přístupových komunikací (o němž bude dále ještě hovořeno), který se nachází ve spise, vyplývá, že stavební úřad počítá s příjezdem ke stavbě po komunikaci na ulici Buzulucká bezprostředně sousedící s pozemkem odvolatele. Veškerá těžká i lehčí technika na stavbu, jakož i veškerá další vozidla včetně vozidel budoucích vlastníků a uživatelů bytů v novostavbě bytového domu tak bude ke stavbě bytového domu projíždět po komunikaci nacházející se bezprostředně u rodinného domu odvolatele.

Jak vyplývá z textu napadeného rozhodnutí, ve věci stavebního záměru „*Bytový dům Slavonín*“ již mělo být v minulosti vydáno Magistrátem města Olomouce dne 31. 5. 2024 územní rozhodnutí č. 15/2024 č. j. SMOL/235413/2024/OS/SUII/Obr. Odvolateli není známo, že bylo uvedené územní rozhodnutí vydáno, neboť mu v územním řízení nebylo přiznáno postavení účastníka řízení. V prvé řadě odvolatel proto namítá, že byl v řízení o vydání územního rozhodnutí opomenut, nebyl-li vyrozuměn o zahájení územního řízení, nebylo-li s ním v územním řízení jako s účastníkem řízení jednáno a nebylo-li mu doručeno vydané územní rozhodnutí, čímž mu bylo znemožněno uplatňovat jeho procesní práva a domáhat se ochrany jeho vlastnického práva, které bude záměrem novostavby bytového domu dotčeno.

V územním řízení přitom v souladu s ustanovením § 79 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění tehdejších předpisů, muselo být posuzováno napojení plánované stavby bytového domu na veřejnou dopravní infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že k příjezdu ke stavbě bytového domu bude užívána komunikace nacházející se bezprostředně u rodinného domu odvolatele,

odvolatel měl být účastníkem územního řízení, neboť je dotčenou osobou, která může být územním rozhodnutím přímo dotčena ve svých právech. Obzvláště pak za dané situace, kdy pro danou lokalitu, v níž se záměr novostavby bytového domu nachází, existuje a již v době vydání územního rozhodnutí existovala územní studie, která (mimo jiné) konstatuje aktuálně nevyhovující stav dopravní infrastruktury v lokalitě a zakotvuje požadavky pro vybudování nové dopravní infrastruktury pro budoucí zástavbu na pozemku, na němž má být záměr novostavby bytového domu realizován (pozn. o územní studii a její regulaci bude pojednáno níže).

Územní rozhodnutí, které je podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, je proto z výše uvedených důvodů nezákonné, neboť v řízení nebyl řádně vymezen okruh účastníků územního řízení a řada těch, kdo budou stavbou bytového domu dotčeni na svých vlastnických právech – včetně odvolatele, byla v řízení opomenuta.

Co se týče vydaného územního rozhodnutí, ačkoli je územní rozhodnutí nezbytným podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, jak koneckonců vyplývá i ze samotného napadeného rozhodnutí, kde je územní rozhodnutí uvedeno jako (1) rozhodnutí v části věci a (2) příloha žádosti o povolení záměru, územní rozhodnutí se vůbec nenachází ve spise stavebního úřadu vedeném ve věci povolení záměru „*Bytový dům Slavonín*“. Odvolateli je současně známo, že stavební úřad odmítá umožnit seznámit se s územním rozhodnutím, jakožto podkladem pro vydání napadeného rozhodnutí, těm účastníkům řízení, kteří nebyli účastníky územního řízení. Konkrétně bylo znemožněno seznámit se s územním rozhodnutím účastníkovi řízení JUDr. Michalovi Filoušovi při nahlížení do spisu dne 17. 9. 2026.

Tento postup je naprosto nepřijatelný. Účastníci řízení mají v řízení neomezené právo seznámit se se všemi podklady rozhodnutí a ke všem podkladům rozhodnutí se v řízení vyjádřit. Znemožnění seznámit se s územním rozhodnutím, jakož i jeho samotná absence ve spise stavebního úřadu, znemožňuje účastníkům řízení včetně odvolatele relevantně uplatňovat v řízení procesní práva účastníků řízení (včetně řádného uplatnění námitek). Odvolatel byl tedy v průběhu řízení o vydání napadeného rozhodnutí zkrácen na svých procesních právech, což může mít za následek nezákonnost napadeného rozhodnutí.

I v případě aplikace § 330 odst. 6 platného stavebního zákona a § 148 odst. 2 správního řádu platí, že rozhodnutí v části věci je esenciálním podkladem pro vydání konečného rozhodnutí. Bez toho, aby bylo územní rozhodnutí (včetně jím ověřené dokumentace) řádně založeno ve správním spise a zpřístupněno všem účastníkům nynějšího řízení k nahlédnutí dle § 38 a § 36 odst. 3 správního řádu, není možné vůbec ověřit, zda nyní povolovaný záměr je v souladu s oním rozhodnutím v části věci a v jakém rozsahu byla v územním řízení vůbec řešena otázka dopravního napojení. Postup stavebního úřadu, který územní rozhodnutí do spisu nezaložil a nahlédnutí do něj výslovně odepřel, zakládá hrubou procesní vadu řízení mající za následek nezákonnost napadeného rozhodnutí.

Jak bude totiž detailněji pojednáno níže, v projektové dokumentaci k záměru novostavby bytového domu se nenachází žádná, natožpak řádná specifikace dopravní infrastruktury související s plánovanou novostavbou, z níž by bylo mimo jiné možné vyčíst, jak konkrétně, resp. v jaké intenzitě bude zasaženo do vlastnických práv odvolatele (1) při výstavbě bytového domu a (2) po jeho kolaudaci. Vzhledem

k tomu, že tyto otázky musely být stavebním úřadem posuzovány i v územním řízení, mělo být odvolateli umožněno se s územním rozhodnutím (i spisem, který ve věci vydání územního rozhodnutí byl stavebním úřadem veden) seznámit.

Napadené rozhodnutí je proto z výše uvedených důvodů nezákonné pro odepření možnosti uplatnění procesních práv odvolatele v řízení, jež napadenému rozhodnutí předcházelo, a pro znemožnění odvolateli seznámit se řádně se všemi podklady napadeného rozhodnutí, zejm. tedy s územním rozhodnutím povolujícím umístění novostavby bytového domu.

III.

Pro odvolatele je záměr nepřijatelný z důvodu nevyhovující dopravní infrastruktury vedoucí k pozemku, na němž má být záměr novostavby bytového domu realizován. Komunikace, které vedou k pozemku, na němž má být záměr realizován, totiž nejsou vyhovující jak pro stálé budoucí navýšení dopravy v lokalitě užíváním bytového domu po jeho kolaudaci, tak (především) pro průjezd veškeré stavební techniky, která se bude po těchto komunikacích pohybovat v souvislosti s výstavbou bytového domu (při realizaci výstavby).

Z projektové dokumentace, kterou stavebník v řízení stavebnímu úřadu doložil, nevyplývá, které komunikace budou pro průjezd techniky na stavbu využívány. Projektová dokumentace v tomto kontextu vykazuje zásadní nedostatky, neboť není zpracována v souladu s vyhláškou č. 131/2024 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění platných právních předpisů. Jak totiž vyplývá z přílohy č. 1 této vyhlášky, součástí projektové dokumentace musí být jak část B.5 obsahující popis dopravního řešení a napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, tak i část B.10 písm. a) obsahující mimo jiné ***napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, jakož i způsob zajištění bezpečnosti provozu.***

V projektové dokumentaci stavebníka je ke staveništní dopravě uvedeno toliko následující: „*Staveništní doprava bude probíhat po veřejných komunikacích města Olomouce. Organizace výstavby bude předmětem dalšího stupně dokumentace a zejména plánu organizace výstavby nabídkového řízení dodavatele stavby*.“ Stavebník se tak nezabývá v dokumentaci tím, po kterých veřejných komunikacích konkrétně bude doprava (včetně těžké techniky) probíhat, zda jsou tyto komunikace kapacitně dostačující a technicky vyhovující pro tuto dopravu těžkotonážních vozidel dovážejících na stavbu materiál ani tím, zda bude v případě využití těchto stávajících komunikací zajištěna bezpečnost provozu na těchto komunikacích.

Stavební úřad, nemaje k napojení na dopravní infrastrukturu a zajištění dopravy strojů a techniky na staveniště v projektové dokumentaci jakoukoli oporu, si vytvořil a založil do spisu výkres se zaznačením okolních komunikací, které mohou být k dopravě na staveniště využity. Mezi těmito komunikacemi je vyznačena mimo jiné též komunikace nacházející se na ulici Buzulucká, tj. komunikace, k níž bezprostředně přiléhá rodinný dům odvolatele. Odvolatel má za to, že právě tímto způsobem, resp. na základě tohoto výkresu, dospěl stavební úřad k vymezení dotčených účastníků stavebního řízení. Ani stavební úřad se však v řízení řádně nevypořádal s tím, zda jsou komunikace (zejména pak komunikace na ulici Buzulucká) vyhovující pro průjezd záměrem vyvolaného množství vozidel, pro průjezd techniky

a těžkotonážních vozidel, pro dovoz veškerého materiálu na stavbu, ani tím, zda v případě pohybu těchto vozidel po komunikaci nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na komunikaci nebo ohrožení okolních staveb nacházejících se v bezprostřední blízkosti komunikace.

Zejména se stavební úřad v řízení zcela opomněl zabývat skutečností, že v ulici Buzulucká se podél komunikace nenacházejí žádné chodníky pro pěší, z čehož plyne, že účastníky provozu na komunikaci jsou zde nezbytně též chodci. Zcela se stavební úřad opomněl zabývat též skutečností, že komunikace v ulici Buzulucká nedosahuje takové šířky, aby v případě průjezdu velkých vozidel na stavbu či průjezdu techniky mohl být zachován obousměrný provoz na komunikaci. Jak bude podrobněji pojednáno níže v článku V. tohoto odvolání, komunikace v ulici Buzulucká zkrátka jednoznačně není ve vztahu k záměru stavebníka kapacitně vyhovující komunikací, a to ani pro samotné umístění záměru v lokalitě, natožpak pro průjezd techniky, stavebních strojů a těžkotonážních vozidel s materiálem na staveniště.

Stavební úřad tak při vydání rozhodnutí jednoznačně pochybil, když nevyzval stavebníka k doplnění projektové dokumentace o řádnou specifikaci dopravního napojení záměru, o konkrétní specifikaci zajištění staveništní dopravy a specifikaci způsobu zajištění bezpečnosti provozu. Je to přitom právě potenciální pohyb všech vozidel (zejména pak techniky a těžkých vozidel projíždějících na staveniště) po komunikaci na ulici Buzulucká, který je pro odvolatele zásadní a nepřípustný, který se odvolatele dotýká a zasahuje do vlastnických práv odvolatele. Stavební úřad tím současně v řízení nedostatečně zjistil stav věci, o níž rozhodl.

Jak vyplývá z ustanovení § 193 platného stavebního zákona, stavební úřad v řízení o povolení stavebního záměru posuzuje, zda je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací, územními opatřeními a vymezením zastavěného území, požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, požadavky jiných právních předpisů chránících dotčené veřejné zájmy, **požadavky na veřejnou dopravní** nebo technickou **infrastrukturu** a **ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení**, které **hodnotí a poměřuje ve vzájemných souvislostech**.

Odvolatel je si vědom toho, že co se týče umístění záměru v území, tyto záležitosti měly být posuzovány v územním řízení. Účastníkovi řízení však ani není známo, zda se stavební úřad napojením stavebního záměru stavebníka na vyhovující dopravní infrastrukturu v územním řízení řádně zabýval, hodnotil stav, šířku, kapacitu, podobu a umístění komunikace na ulici Buzulucká (mimo jiné právě blízkost komunikace k obvodovým zdem rodinných domů v ulici Buzulucká), neboť bylo odvolateli odejmuto postavení účastníka v územním řízení a současně mu stavební úřad při povolování stavebního záměru odmítl umožnit i seznámení se s vydaným pravomocným územním rozhodnutím.

Nutno v té souvislosti zdůraznit, že odvolatel neměl možnost v řízení o vydání napadeného rozhodnutí ani řádně uplatňovat své námitky k navržené dopravě na staveniště, neboť stavebník v projektové dokumentaci nespecifikoval „*staveništní dopravu*“. Z dokumentace tak vůbec nevyplývalo, že bude ke staveništní dopravě užívána komunikace na ulici Buzulucká, a tedy zasahováno do vlastnického práva odvolatele. Stavební úřad tak sice vymezil odvolatele jako účastníka řízení, nicméně z projektové dokumentace k záměru vůbec nevyplývalo, že staveništní doprava bude probíhat po komunikaci na ulici Buzulucká, a tedy, jak intenzivně se realizace záměru odvolatele dotkne. Nebyly-li v žádosti o

povolení záměru a v k ní doložené dokumentaci tyto skutečnosti uvedeny, neměl tak odvolatel ani možnost se těmto skutečnostem v řízení bránit, resp. k těmto skutečnostem v řízení řádně namítat. Stavební úřad tak tím, že nevyzval stavebníka k řádnému doplnění projektové dokumentace, zkrátil odvolatele (a celou řadu dalších účastníků řízení, kteří se nyní brání napadenému rozhodnutí podanými odvoláními) na jeho procesních právech v řízení, což má jednoznačný vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí. Z výše uvedených důvodů je proto napadené rozhodnutí nezákonné.

Z téhož důvodu nemůže být vůči těmto odvolacím námitkám uplatněna ani koncentrace řízení dle § 226 odst. 2 stavebního zákona. Odvolatel nemohl námitky proti vedení staveništní dopravy ulicí Buzulucká uplatnit dříve v průběhu prvostupňového řízení, neboť v žádosti a projektové dokumentaci zveřejněné k uplatnění námitek žádná trasa staveništní dopravy ulicí Buzulucká uvedena nebyla (a do spisu ji na list č. 159 „***neoficiálně???***“ dokreslila až sama úřední osoba). Nadto odvolatel těmito námitkami vytýká objektivní nezákonnost, nepřezkoumatelnost rozhodnutí a ohrožení veřejného zájmu na bezpečnosti provozu a ochraně života a zdraví, k nimž je odvolací orgán povinen přihlédnout z úřední povinnosti dle § 89 odst. 2 správního řádu.

Stavební úřad byl přitom povinen se v řízení řádně zabývat zajištěním staveništní dopravy, tedy právě i tím, zda stávající komunikace na ulici Buzulucká je pro průjezd staveništní dopravy vyhovující a vhodná. A jak bude podrobněji specifikováno níže v článku V. tohoto doplnění odvolání, komunikace v ulici Buzulucká rozhodně není vyhovující pro průjezd staveništní dopravy, a to jak z hlediska jejích parametrů, tak i z hlediska zajištění bezpečnosti provozu na této komunikaci, užívané z důvodu absence chodníků v ulici k pohybu chodců.

Napadené rozhodnutí je v otázce staveništní dopravy a dopravního napojení rovněž vnitřně rozporné a nepřezkoumatelné pro rozpor se spisovým materiálem. Na str. 10 napadeného rozhodnutí stavební úřad tvrdí, že svůj závěr učinil *‚po zhodnocení návrhu trasy staveništní dopravy, která bude probíhat po místních komunikacích‘*, a na str. 11 deklaruje, že projektová dokumentace *‚svým rozsahem a obsahem odpovídá příloze č. 1 vyhlášky č. 131/2024 Sb.‘*. Tato tvrzení jsou však v přímém rozporu s obsahem projektové dokumentace, v níž žádný návrh trasy staveništní dopravy neexistuje a stavebník jeho zpracování výslovně odsouvá až do dalšího stupně dokumentace a nabídkového řízení dodavatele stavby.

Podle ustálené judikatury správních soudů přitom stavební úřad nesmí rezignovat na posouzení zákonných podmínek povolení záměru a ochrany práv účastníků řízení (§ 193 odst. 1 písm. c), e) a f) stavebního zákona) a odsunout vyřešení zásadní otázky – zde kudy a jak bude zajištěna těžká staveništní doprava pro rozsáhlou stavbu podsklepeného čtyřpodlažního bytového domu s 88 byty a 58 garážovými stáními – až do fáze provádění stavby, v níž již účastníci řízení nemají žádnou procesní obranu.

V důsledku tohoto pochybení jsou podmínky č. 8 (*‚Při provádění stavebních prací nesmí být ohrožen provoz na přilehlých komunikacích‘*) a č. 15 (*‚Po celou dobu realizace stavby stavebník zajistí přístup a příjezd k okolním nemovitostem... i pro potřeby záchranné služby a požární ochrany‘*) napadeného rozhodnutí při vedení staveništní dopravy ulicí Buzulucká objektivně nesplnitelné a ryze formální, neboť šířkové parametry ulice

Buzulucká a absence chodníků vylučují, aby při průjezdu těžké stavební techniky nebyl ohrožen provoz, chodci a průjezdnost pro složky integrovaného záchranného systému.

Stavební úřad se navíc na str. 11 a 12 napadeného rozhodnutí (písm. d) a e)) zcela nepřípadně zaštiťuje kladnými vyjádřeními Dopravního inspektorátu Policie ČR (ze dne 19. 5. 2026) a Odboru dopravy SMOL (ze dne 13. 4. 2026), na jejichž základě dovozuje soulad dopravního řešení s bezpečností a plynulostí provozu. Jak však vyplývá přímo ze spisu (i z výroku II. rozhodnutí), tato vyjádření se týkala výhradně zřízení samotného sjezdu z ul. Milady Mašatové do podzemních garáží dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., nikoliv příjezdových tras staveništní dopravy. K vedení těžké staveništní dopravy ulicí Buzulucká se ani Policie ČR, ani silniční správní úřad v řízení vůbec nevyjadřovaly

IV.

<u>Územní plán, územní studie lokality</u>

V neposlední řadě nutno k dopravnímu napojení stavebního záměru i staveništní dopravě doplnit, že záměr stavebníka se nachází v lokalitě vymezené územním plánem jako Plocha smíšená obytná všeobecná SU.13-152. Územní plán k této ploše v části sedmnáct (Stanovení pořadí změn v území) stanoví etapizaci ET.30, tj. „***Umisťování budov v plochách*** *SU.13-062,* ***SU.13-152*** *a SU.13-153* ***je možné až po vybudování příslušné části veřejného prostranství s pozemní komunikací a potřebnou technickou infrastrukturou v plochách PU.13-202 a PU.13-203 pro napojení záměru na ulici Arbesovu nebo ulici Schweitzerovu, pro kterou existuje platná územní studie „Slavonín – sever, Durychova****“.*“ Z platného územního plánu tak jednoznačně vyplývá, že v ploše, v níž má být záměr uskutečněn, aktuálně výstavba přípustná není, neboť k vybudování příslušné části veřejného prostranství s pozemní komunikací v plochách PU.13-202 a PU.13-203 pro napojení záměru na ulici Arbesovu nebo ulici Schweitzerovu dosud nedošlo.

Důvodem stanovení etapizace v územním plánu je právě skutečnost, že stávající vybudované komunikace v lokalitě kapacitně nevyhovují pro napojení jakékoli další navazující zástavby. Ulice Buzulucká je toho s ohledem na její šířku a nevybudované chodníky pro pěší zářným příkladem.

Do územního plánu města přitom byla výše uvedená regulace (etapizace) zakotvena na základě platné Územní studie Slavonín – sever, Durychova, která byla zpracována již v roce 2013, a tedy platná již v době vydání územního rozhodnutí. Tato územní studie konkrétně navrhuje vybudování komunikace K1, tj. propojení ulic Schweitzerova – Arbesova. Územní studie současně stanoví, že jakákoliv „*nová výstavba v řešeném území nesmí zhoršit obytnou kvalitu přilehlé obytné zástavby Slavonína*“, s tím, že dokud nebude realizována tato komunikace K1 a dobudována technická infrastruktura, všechny jednotlivé záměry musí být v územním řízení z tohoto hlediska (tj. zhoršení kvality přilehlé obytné zástavby) posouzeny.

Odvolateli není známo, zda se stavební úřad v územním řízení zabýval zhoršením kvality přilehlé zástavby či nikoli, neboť mu bylo odňato jeho právo být účastníkem územního řízení, tak i právo se

s územním rozhodnutím či jakýmikoli podklady územního řízení seznámit. Zcela jednoznačné nicméně je, že v řízení o vydání napadeného rozhodnutí se stavební úřad vůbec nezabýval zhoršením kvality přilehlé zástavby, a to ani v souvislosti se staveništní dopravou související s realizací záměru novostavby bytového domu, čímž při svém rozhodování pochybil.

Jak z platného územního plánu, tak z územní studie jednoznačně vyplývá, že stávající komunikace nejsou vyhovující pro napojení další zástavby v lokalitě, a je proto nezbytné vybudovat novou „páteřní komunikaci" propojující ulice Schweitzerova – Arbesova. Nejsou-li přitom stávající místní komunikace vyhovující pro standardní dopravu, zcela pochopitelně rozhodně nemohou být vyhovující pro průjezd těžkotonážních vozidel a stavební techniky na stavbu záměru bytového domu.

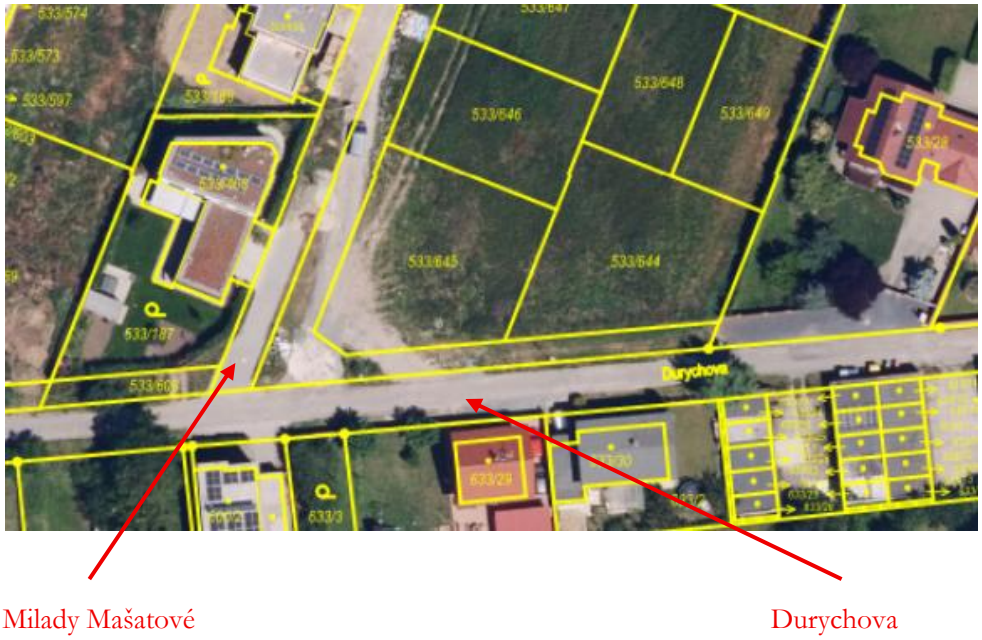
Stavební úřad si přitom byl této skutečnosti při vydání napadeného rozhodnutí dobře vědom, a to jak s ohledem na znění platného územního plánu a územní studie, tak i z toho, že v průběhu řízení podal k záměru novostavby bytového domu námitky pan Háger Ivo, mimo jiné předseda Komise městské části Slavonín, v nichž bylo výslovně ke komunikaci na ulici Buzulucká namítáno, že ulice Buzulucká je úzká a bez chodníků, v klidné zástavbě rodinných domů. V námitkách současně předseda Komise městské části Slavonín navrhl též alternativní trasy pro staveništní dopravu, a to z ulice Arbesova, Holainova a dále „vyskládat" stavebníkem panely v zamýšlené propojce až ke stavbě.

Stavební úřad pochybil, pokud podání předsedy Komise městské části Slavonín zcela pominul jen proto, že KMČ nemá postavení účastníka řízení. V souladu se zásadou materiální pravdy (§ 3 a § 50 odst. 1 až 3 správního řádu) byl stavební úřad povinen se skutkovými informacemi o nevyhovujícím stavu ulice Buzulucká a navrženými alternativními trasami staveništní dopravy zabývat z úřední povinnosti v rámci ochrany veřejného zájmu na bezpečnosti provozu a ochrany práv účastníků řízení. Kromě již zmíněné navržené trasy z ulic Arbesova a Holainova za současného vybudování dočasné panelové trasy v zamýšlené propojce k pozemku, na němž má být záměr uskutečněn, se totiž nabízí celá řada jiných alternativ, kdy dočasná panelová cesta pro účely výstavby, resp. staveništní dopravu, může být vybudována ze severu, resp. severovýchodu od ulice Jeremiášova nebo z východní strany od ulice Schweitzerova.

Podle **Tabulky 35 ČSN 73 6110 (str. 113 normy)** a **čl. 7.1.3 (Změna Z1, str. 4)** vyžadují silniční vozidla delší než 9 m (domíchávače, sklápěče, tahače s návěsem) na obslužných komunikacích při zatáčení v úhlu 90° **nejmenší poloměr obruby na vnitřní straně oblouku 10,0 m** a norma výslovně přikazuje **ověřit průjezdnost oblouků vlečnými křivkami dle TP 171**. Stavebník ani úřad žádné ověření vlečnými křivkami neprovedli.



Přes všechny tyto alternativy stavební úřad v řízení nezjistil stav věci a povolil stavbu se staveništní dopravou po stávajících nevyhovujících komunikacích, ačkoli např. ulice Arbesova je mnohem širší, a tedy pro staveništní dopravu mnohem vhodnější. Podle názoru odvolatele je současně naprosto zcestné se domnívat, že by se těžká a velká (resp. dlouhá) nákladní vozidla byla schopná stočit z komunikace na ulici Durychova na komunikaci na ulici Milady Mašatové – viz obrázek níže.



Nadto nutno zdůraznit, že se v roce 2023 uskutečnila osobní schůzka občanů ulice Buzulucká se zástupci Odboru konceptu a architektury (dnes Odbor kancelář architekta města Olomouce), konkrétně s Ing. arch. Křenkovou, na které Ing. arch. Křenková tehdy občanům garantovala, že z důvodu negativních zkušeností s výstavbou činžovního domu na adrese Bryksova 17 a 17a nebude v lokalitě povolena žádná další výstavba, dokud nebude kompletně realizována komunikace K1 s napojením na ulici Schweitzerovu. Přesto přese všechno se stavební úřad nezabýval v řízení tím, zda je ulice Buzulucká pro staveništní dopravu vyhovující a zda bude při jejím užití ke staveništní dopravě zachována bezpečnost pro provoz na této komunikaci užívané též k průchodu chodců, a s těmito zásadními skutečnostmi se v napadeném rozhodnutí nevypořádal a záměr povolil. Napadené rozhodnutí je proto nepřezkoumatelné a nezákonné.

V neposlední řadě odvolatel pro úplnost doplňuje, že příjezd ke staveništi má dle uvažovaných tras vést mimo jiné přes propojovací úsek K4.4 mezi ulicemi Durychova, Buzulucká a Bryksova. Územní studie definuje tento úsek jako „*jednopruhovou jednosměrnou komunikaci bez chodníku*“ a zdůrazňuje, že přímo pod ní vede hlavní kanalizační sběrač města (DN 1000 beton / DN 1600 sklolaminát) s extrémně mělkým krytím (pouze 40–80 cm). Z důvodu rizika zborcení potrubí proto územní studie na str. 14 a 24 kategoricky stanoví: „*V úseku K4.4 je možné (z důvodu zatížení sběrače) vyloučit průjezd nákladních aut.*“ Stavební úřad povolil průjezd těžké staveništní techniky přes tento úsek bez jakéhokoliv statického posouzení kanalizačního sběrače, čímž vystavil páteřní infrastrukturu města riziku propadnutí a havárie.

V.

Jak vyplývá z výše uvedeného, konkrétní námitky odvolatele ke stavebnímu záměru novostavby bytového domu směřují primárně ke staveništní dopravě, která má být zajištěna po komunikaci v ulici Buzulucká. Odvolatel tímto navrhuje jako důkaz fotodokumentaci z let 2023 a 2026, která jasně prokazuje, že:

- ulice Buzulucká je pro těžkou staveništní dopravu absolutně nevyhovující;
- v ulici Buzulucká **zcela chybí chodníky**, a chodci a děti se tak pohybují přímo v jízdním pruhu, přičemž záměr stavebníka zcela zjevně a nepřiměřeným způsobem ovlivní bezpečnost provozu na této komunikaci;
- rodinné domy stojí bezprostředně na hraně vozovky a otřesy způsobené průjezdy těžkých vozidel a stavební techniky jsou způsobilé poškodit obvodové zdi těchto rodinných domů a způsobit na těchto zdech praskliny;
- dvě osobní auta se v ulici nevyhnou ani za standardních okolností, natožpak v případě průjezdu těžkých nákladních automobilů a techniky na staveniště, což znamená hrozící dopravní kolaps v lokalitě, zejm. v ulici Buzulucká.



Nutno zdůraznit, že již při výstavbě bytového domu na adrese Bryksova 17 a 17a v roce 2023, kdy těžká doprava neoprávněně jezdila ulicí Buzulucká, došlo vlivem otřesů k **prasknutí vodovodní přípojky a ke vzniku prasklin na rodinných domech.**

Z přiložených fotografií je patrná souvislá trhlina vycházející z rohu okenního otvoru pod parapetem (tedy z typického místa koncentrace napětí ve zdivu), která prochází napříč okenní šambránou a pokračuje svisle dolů fasádou domu. Tento charakter poškození je učebnicovým důsledkem dynamického namáhání (vibrací a otřesů) přenášených z vozovky přímo do základových a nosných konstrukcí budovy. Vzhledem k tomu, že v ulici Buzulucká zcela chybí chodníky a obvodové zdi rodinných domů stojí bezprostředně u hrany asfaltové vozovky o šířce 4,73 m, která není svou konstrukční skladbou ani podložím dimenzována na těžkou nákladní dopravu, působí každý průjezd plně naloženého sklápěče či domíchávače betonu po nerovnostech vozovky silné otřesy přímo do zdiva přilehlých domů.

Tato prokázaná skutečnost zcela vyvrací jak nepravdivé tvrzení projektové dokumentace v části B.10 písm. b) (str. 56), že *„vliv stavby na okolní stavby a pozemky je minimální“*, tak i paušální a alibistický závěr

stavebního úřadu na str. 12 napadeného rozhodnutí (písm. f), že *„omezení práv vlastníků okolních nemovitostí prováděním stavby bude pouze dočasné a nepřekračuje mez hluku, prašnosti a vibrací spojenou s prováděním staveb“*. Praskliny v obvodových zdech a narušení celistvosti fasády (vedoucí k zatékání srážkové vody do konstrukce, promrzání a další degradaci zdiva) totiž nepředstavují žádné „dočasné omezení“, nýbrž **trvalé hmotné poškození majetku (škodu)** a přímý zásah do ústavně zaručeného práva vlastnit majetek dle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Pokud již předchozí výstavba na ul. Bryksova způsobila na rodinných domech v ul. Buzulucká takovéto trhliny, pak povolení dalších tisíců průjezdů nejtěžší staveništní techniky při realizaci masivního podsklepeného bytového domu o 88 bytech a 58 garážových stáních nevyhnutelně povede k progresivnímu rozšiřování stávajících prasklin, vzniku nových statických poruch a nevratnému znehodnocení domů v ulici Buzulucká. Ačkoli byla tato skutečnost stavebnímu úřadu známa, při svém rozhodování ji vůbec nevzal v potaz. Z důvodu bezprostředně hrozícího dalšího poškození rodinných domů v lokalitě (včetně rodinného domu odvolatele) je proto zcela nezbytné jednak těžkou staveništní dopravu z ulice Buzulucká zcela vyloučit, jednak uložit stavebníkovi povinnost, aby před zahájením stavby na své náklady nechal zpracovat a předložil stavebnímu úřadu odbornou pasportizaci (včetně autorizovaného statického posouzení a detailní fotodokumentace) všech nemovitostí přiléhajících k přístupovým komunikacím, zejména k ulicím Buzulucká a Klostermannova.

Ačkoli je tato skutečnost stavebnímu úřadu známa, nevzal ji při svém rozhodování v potaz. Je nezbytné, aby stavební úřad z důvodu hrozícího poškození rodinných domů v lokalitě (včetně rodinného domu odvolatele) vyzval stavebníka, aby na své náklady nechal zpracovat a předložil stavebnímu úřadu odbornou pasportizaci (včetně autorizovaného statického posouzení a detailní fotodokumentace) všech nemovitostí přiléhajících k ulicím Buzulucká a Klostermannova.

Pokud jde o druhou ze zmíněných ulic, tj. ulici Klostermannova, tato je na asfaltovém povrchu o cca 20 cm užší než Buzulucká, avšak domy na obou stranách ulic Klostermannova jsou od komunikace nepoměrně vzdálenější. Ulice Klostermannova je napojena na ulici Jižní a vyjíždí se z ní do mírného kopce. Z tohoto důvodu je nevhodná pro výjezd naložených vozidel nahoru, avšak pro **příjezd a sjezd (sjezd ze stavby na ul. Jižní)** je naprosto ideální.

Stavební úřad se v odůvodnění napadeného rozhodnutí vypořádal s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení paušální frází, že *„účinky provádění stavby nijak nevybočují z limitů imisí spojených s jakoukoliv jinou stavební činností“* a že *„omezení práv vlastníků okolních nemovitostí prováděním stavby bude pouze dočasné a nepřekračuje mez hluku, prašnosti a vibrací spojenou s prováděním staveb“*. Tento závěr stavebního úřadu je však v naprostém rozporu s realitou, rozsahem povolovaného záměru i místními poměry v ulici Buzulucká.

Stavební úřad zcela přehlíží kolosální objem hmot, které mají být v souvislosti se stavbou přepraveny bezprostředně kolem oken a obvodových zdí rodinného domu odvolatele. Jak vyplývá ze samotného výroku napadeného rozhodnutí, povoluje se kompletně podsklepený čtyřpodlažní monolitický železobetonový kolos s 88 byty a 58 podzemními garážovými stáními, přičemž jen samotná spodní stavba (1. PP) má půdorysné rozměry 54,0 m × 38,0 m (tj. zastavěnou plochu přes 2 050 m²) se

základovou deskou o tloušťce 450 až 700 mm a s navazujícími hlubokými retenčními a vsakovacími objekty.

V praxi to znamená, že jen v samotné fázi zemních prací bude nutné z pozemků staveniště (které jsou v katastru nemovitostí evidovány jako orná půda) vytěžit a odvézt řádově 7 000 až 9 000 m³ rostlého zemního materiálu (což v nakypřeném stavu představuje zhruba 15 000 až 18 000 tun zeminy a jílu), a následně na staveniště dovézt tisíce metrů krychlových betonu pro monolitické konstrukce pěti podlaží, stovky tun betonářské oceli, zdicích prvků, lešení a kameniva. Realizace takového záměru si vyžádá tisíce průjezdů nejtěžší stavební techniky (plně naložených sklápěčů, domíchávačů a čerpadel betonu, tahačů s návěsy).

Pokud by měla být tato masivní staveništní doprava vedena ulicí Buzulucká, dojde po dobu (až několika let) výstavby k destrukci pohody bydlení (resp. kvality prostředí) odvolatele i ostatních obyvatel této klidné rezidenční ulice, a to v míře absolutně nepřiměřené místním poměrům. Vzhledem k tomu, že stavba probíhá na pozemcích orné půdy a v ulici Buzulucká zcela chybí chodníky či jakýkoliv odstupový pás, projíždějící technika nevyhnutelně vynese na vozovku ulice Buzulucká obrovské množství zeminy, bláta a prachu. Protože obvodové zdi, okna obytných místností a vchodové dveře rodinných domů v ulici Buzulucká stojí přímo podél ulice, tj. téměř na hraně vozovky, budou fasády, okna i vstupy do domů (včetně rodinného domu odvolatele) při deštivém počasí přímo ostřikovány blátem a znečištěnou vodou od kol projíždějících kamionů. Za suchého počasí pak bude zvířený prach z vozovky pronikat přímo do interiérů rodinných domů, což po dobu výstavby zcela znemožní běžné větrání obytných místností, pobyt na zahradě či sušení prádla. Formální podmínky formulované v napadeném rozhodnutí o povinnosti čištění vozidel a kropení tomuto sekundárnímu znečištění v bezprostředním kontaktu s fasádami domů nijak nezabrání.

V ulici o šířce, kde se nevyhnou ani dvě osobní vozidla a kde nákladní automobil projíždí v těsné blízkosti (v řádu desítek centimetrů) od oken ložnic a obývacích pokojů rodinných domů, představuje každý průjezd těžkého nákladního vozidla extrémní hlukovou a emisní zátěž. Neustálé brzdění, rozjíždění, vytáčení těžkých vozidel, dým z výfuků vznětových motorů a ohlušující kovové rázy korb prázdných nákladních automobilů na nerovnostech vozovky promění klidnou obytnou ulici v rušný staveništní koridor.

Pohoda bydlení, resp. kvalita prostředí, jakožto právem chráněný zájem zahrnuje podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení v bytě či rodinném domě bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie obyvatel, resp. aby byla zachována kvalita duchovního, duševního a tělesného života člověka v jeho obydlí. V situaci, kdy obyvatelé rodinných domů v ulici Buzulucká vycházejí ze svých vchodových dveří téměř přímo do vozovky bez chodníku, kde by se měly v bezprostřední blízkosti pohybovat desítky těžkých nákladních vozidel denně, je obyvatelům znemožněno bezpečné opuštění vlastního domu, bezpečný pohyb dětí i seniorů a klidné užívání jejich majetku.

Odkaz stavebního úřadu na „dočasnost“ tohoto stavu je přitom zcestný. Výstavba bytového domu o 88 bytech trvá běžně 2 až 3 roky. Několikaleté vystavení obyvatel ulice Buzulucká extrémnímu hluku,

prachu, špíně, otřesům a ohrožení života a zdraví před vlastními prahy domů za situace, kdy v území existují reálné alternativní trasy mimo sevřenou poklidnou zástavbu rodinných domů (panelová cesta od ul. Arbesova, Jeremiášova či Schweitzerova), představuje hrubé porušení zásady proporcionality a povinnosti stavebního úřadu chránit práva účastníků řízení dle § 193 odst. 1 písm. f) stavebního zákona a čl. 11 odst. 1 a čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

VI.
Chodníky

Absence chodníků v ul. Buzulucká, šířka vozovky 4,73 m a bezprostřední ohrožení života a zdraví chodců

Ulice Buzulucká je stávající obousměrnou místní komunikací ve starší obytné zástavbě, která **v celé své délce zcela postrádá chodníky** či jakékoliv stavebně nebo výškově oddělené plochy pro pěší (jedná se o *komunikaci bez chodníků* ve smyslu čl. 3.1.12 ČSN 73 6110).

- Přesným přeměřením na místě bylo zjištěno, že **šířka zpevněné asfaltové vozovky činí pouhých 473 cm (4,73 m)**.

- Jak prokazuje přiložená fotodokumentace z ulice Buzulucká, tento asfaltový pás o šířce 4,73 m nemá žádné zvýšené obrubníky ani volné nezpevněné krajnice. Prostor bezprostředně za hranou asfaltu je pevně vymezen fasádami rodinných domů, garážovými vjezdy a pevným oplocením, přičemž domovní vchody (např. u č.p. 5 či 6) ústí přes úzké zápraží přímo k hraně vozovky. Na těchto přilehlých pásech jsou navíc z důvodu absence jiných odstavných ploch trvale zaparkována vozidla rezidentů a umístěny nádoby na komunální odpad (popelnice), které lícují přímo s hranou asfaltu o šířce 4,73 m. Přilehlé pásy nejsou jakkoli způsobilé pro pohyb vozidel, pod nimi jsou vedeny inženýrské sítě a slouží k parkování, vchodu a východu z domů a k umístění popelnic.

- Veškerý pěší provoz – včetně dětí jdoucích do školy, rodičů s kočárky, seniorů a osob s omezenou schopností pohybu – se proto musí odehrávat **výhradně přímo v jízdním pásu o šířce 4,73 m** (dle § 53 zákona č. 361/2000 Sb.).

Matematický a normový důkaz nezpůsobilosti ul. Buzulucká pro staveništní dopravu (Rozpor s ČSN 73 6110, ve znění Z1) Svévolným vyznačením ulice Buzulucká jako příjezdové trasy staveništní dopravy oprávněnou úřední osobou (žlutý zákres na listu č. 159 spisu) došlo k flagrantnímu popření technické normy **ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* (ve znění změn Z1 a Z2)**, na niž odkazuje i prováděcí vyhláška č. 146/2024 Sb.:

- **Požadavek na šířku pruhu pro provizorní nákladní dopravu (čl. 8.2.2 ČSN 73 6110, str. 33):** Norma v čl. 8.2.2 výslovně stanoví: *„Šířka jízdního pruhu komunikací navrhovaných pro provizorní vedení dopravy omezenou rychlostí je pro osobní vozidla nejméně 2,25 m ... a* ***pro nákladní vozidla***

nejméně 2,75 m. *"* Aby se v obousměrné ulici Buzulucká bezpečně minulo staveništní nákladní vozidlo (pruh min. 2,75 m) s protijedoucím osobním vozidlem (pruh min. 2,25 m), musela by jen čistá šířka jízdních pruhů činit **minimálně 5,00 m** (a pro vyhnutí dvou nákladních vozidel **2 × 2,75 m = 5,50 m**).

- **Požadavek na bezpečnostní odstupy a krajnice (Tabulka 3 a Tabulka 4 ČSN 73 6110, str. 22 a 24, a Obrázek 20, str. 47):** Podle Tabulky 4 musí být mezi jízdním pruhem a pevnou překážkou (zeď domu, plot, zaparkované auto, sloup osvětlení) nebo pruhem pro chodce zachován **bezpečnostní odstup (b_0) o šířce 0,50 m** na každou stranu (poznámka *b)* k Tabulce 4 na str. 24 přitom výslovně určuje, že u bezobrubníkových komunikací s nezpevněnou krajnicí *„platí vždy 0,50 m"*). Podle Tabulky k obrázku 20 (str. 47) proto i ten nejúspornější dvoupruhový obousměrný profil komunikace bez chodníků v zastavěném území (**typ MO2k**) vyžaduje volnou šířku komunikace **minimálně 5,50 m až 6,00 m** (a při velkém podílu těžkých vozidel dokonce jízdní pruhy $2 \times 3{,}25\ \text{m}$ a celkovou šířku **9,00 m** – viz poznámka *b)* k tabulce na str. 47!).

- **Nemožnost provozu ani v režimu jednopruhové obousměrné komunikace (čl. 7.1.2, čl. 8.2.2 a čl. 14.2.3 ČSN 73 6110, str. 25, 33 a 105):** Při šířce asfaltu **4,73 m** nemůže ulice Buzulucká při vjezdu těžké techniky (šířka vozidla 2,55 m, se zrcátky až 3,00 m) fungovat jako dvoupruhová. Podle čl. 7.1.2 a 8.2.2 však jednopruhová obousměrná komunikace smí být provozována **výhradně v oblastech, kde je beze zbytku vyřešena statická doprava a kde jsou ve vzájemných vzdálenostech 100 m až 200 m (na dohledovou vzdálenost) zřízeny výhybny dle čl. 14.2.3**. Článek 14.2.3 (str. 105) přitom striktně přikazuje: *„Šířka komunikace s provozem nákladních automobilů* ***musí mít v místě výhybny šířku ≥ 5,50 m*** *(jízdní pruh a výhybna)"* v délce 15 m s náběhovými klíny 10 m. V ulici Buzulucká žádná výhybna o šířce 5,50 m neexistuje.

- **Nulový prostor pro chodce a kočárky (Tabulka 3 a čl. 10.1.2.1 a 10.1.2.2 ČSN 73 6110, str. 22 a 56):** Norma stanoví šířku jednoho pruhu pro chodce (a_{CH}) na **0,75 m** a základní průchozí prostor umožňující jízdu dětského kočárku či invalidního vozíku na **min. 1,50 m** (2 pruhy). Při průjezdu staveništního kamionu (šířka vč. zrcátek 3,00 m + bezpečnostní odstupy $2 \times 0{,}50\ \text{m} = 4{,}00\ \text{m}$) zbývá na asfaltu o šířce **4,73 m** pouhých **0,73 m**, což nedosahuje ani normové šířky pro průchod jediného chodce (0,75 m), natož rodiče s kočárkem (1,50 m)!

Konkrétní mechanismy ohrožení života a zdraví chodců v profilu 4,73 m

Přivedení stovek až tisíců jízd těžké staveništní techniky (pro výstavbu 88 bytů) do obousměrné ulice o šířce 4,73 m bez chodníků a bez výhyben generuje tři kritická rizika smrtelných či těžkých úrazů chodců:

1. **Přimáčknutí chodce při vybočení zádě vozidla (převisu):** Při vyhýbání překážkám na okraji asfaltu (popelnice, zaparkované vozy) či při zatáčení vybočuje zadní převis nákladního vozu do

opačné strany až o 0,8 m, čímž v profilu 4,73 m bezprostředně ohrožuje chodce přitisknuté k oplocení či fasádě.

2. **Vstup z domů přímo do mrtvého úhlu před a pod kabinou:** Domovní vchody v ul. Buzulucká ústí bez chodníku přímo k hraně asfaltu o šířce 4,73 m (viz foto). Řidič stavebního kamionu sedící ve výšce přes 2 m nevidí do mrtvého úhlu bezprostředně před kabinou a pod oknem spolujezdce, kam vycházejí obyvatelé a děti z domů (norma přitom v čl. 10.1.5.1.5 a Tabulce 4 na str. 24 a 79 u zástavby s vchody naopak vyžaduje navýšení bezpečnostního odstupu až na 1,50 m). Podle **čl. 4.1.11 ČSN 73 6110 (str. 17 normy)** musí každá místní komunikace trvale splňovat parametry přístupové komunikace pro vozidla hasičských záchranných sborů dle ČSN 73 0802 (minimální volná šířka průjezdného prostoru **3,00 až 3,50 m**). V ulici Buzulucká (šířka asfaltu 4,73 m) při průjezdu či zaklínění staveništní techniky tento průjezdný profil pro hasiče a záchrannou službu zcela zaniká.

3. **Porušení priorit ochrany účastníků provozu (čl. 8.1.2 a čl. 10.1.1 ČSN 73 6110, str. 28 a 55):** Norma v čl. 8.1.2 výslovně přikazuje v omezeném prostoru upřednostnit účastníky v pořadí: **1. chodci**, až na posledním místě motorová vozidla, a v čl. 10.1.1 ukládá *„přednostně zajistit bezpečnost cest dětí do školy"*.

Rozpor s Územní studií města a dvojí metr stavebního úřadu (§ 193 stavebního zákona) Tvrzení stavebního úřadu v napadeném rozhodnutí (str. 10 až 12), že *„zhodnotil návrh trasy staveništní dopravy"* a že dopravní řešení je v souladu s bezpečností provozu a veřejnými zájmy dle § 193 stavebního zákona, je v přímém rozporu se spisem:

- Samotná *Územní studie Slavonín – sever, Durychova* (str. 2 a 12) varuje, že stávající komunikace z jihu (včetně ul. Buzulucká) **nemohou přenést dopravní zátěž z nové výstavby**. Na str. 18 studie vyžaduje podél obslužných komunikací chodníky **vždy v min. šířce 1,5 m + bezpečnostní odstupy**.

- U bezprostředně navazujícího úseku ul. Durychova (K4.4 u vyústění ul. Buzulucká, str. 14 a 18 studie), který má kategorii **MO1 4,5/4,5/30 bez chodníku** (tedy šířku 4,50 m, téměř shodnou se šířkou 4,73 m v ul. Buzulucká!), Územní studie z prostorových důvodů a kvůli ochraně mělce uloženého kanalizačního sběrače stanoví **jednosměrný provoz a připouští vyloučení průjezdu nákladních aut**.

- Zatímco u nové komunikace přímo před záměrem (ul. Milady Mašatové, str. 50 projektové dokumentace) je vyžadována *„zklidněná zóna"*, bezbariérovost a *„chodník v souladu s koncepcí chodníků města Olomouce"*, veškerou těžkou staveništní dopravu pro 88 bytů úřední osoba svévolně (žlutým zákresem na listu č. 159 spisu) nasměrovala do obousměrné ulice Buzulucká o šířce asfaltu **4,73 m bez chodníků a bez výhyben**, aniž by uložila jedinou omezující podmínku ve výroku rozhodnutí.

Důkazní návrh a požadované opatření

Fotodokumentace ulice Buzulucká prokazující šířku asfaltu 473 cm (4,73 m), úplnou absenci chodníků i výhyben (dle čl. 14.2.3 ČSN 73 6110) a bezprostřední návaznost vchodů, popelnic a odstavených vozidel na hranu vozovky.

Z důvodu rozporu s ČSN 73 6110 (čl. 8.1.2, 8.2.2, 10.1.2.2, 14.2.3 a Tab. 3 a 4) a bezprostředního ohrožení života a zdraví chodců **je nezbytné zcela vyloučit průjezd staveništní dopravy** (vozidel nad 3,5 t) ulicí Buzulucká – a to uložením závazné podmínky ve výroku rozhodnutí o povolení záměru (zakazující vedení staveništní dopravy nad 3,5 t ulicí Buzulucká a ukládající stavebníkovi zajistit před zahájením stavby příslušnou přechodnou úpravu provozu dopravním značením B4).

VII.

S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti odvolatel navrhuje, aby Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor Krajský stavební úřad, jakožto odvolací správní orgán, napadené Rozhodnutí Magistrátu města Olomouce, odboru stavebního, oddělení stavebního úřadu I, č. j. SMOL/390354/2026/OS/SUI/Kob ze dne 25. 8. 2026 **zrušil a věc vrátil** prvostupňovému správnímu orgánu k novému projednání.

V Olomouci dne 19. 10. 2026



…….
JUDr. Michal Filouš