

Číslo jednací  
MMB/0478907/2011

Spisová značka  
5400/OD/MMB/0447859/2011

Vyřizuje  
Bc. Jan Kušnýr  
Tel. 542 174 171

Brno dne  
2011-12-27

## KOLAUDAČNÍ SOUHLAS

Dne 11. 6. 2010 byla Magistrátu města Brna, Odboru dopravy, doručena žádost statutárního města Brna, se sídlem Dominikánské nám. 1, Brno, IČ 449 92 785, zastoupeného společností Brněnské vodárny a kanalizace, a. s., se sídlem Hybešova 254/16, Brno, IČ 463 47 275, o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu: „Brno, kanalizace Bosonohy II., rekonstrukce komunikace ul. Pražská“ zahrnující stavební objekty SO 40 – Rekonstrukce vozovky ul. Pražská, SO 41 – Rekonstrukce komunikací, SO 42 – Rekonstrukce odvodnění ul. Pražská, SO 43 – Rekonstrukce odvodnění komunikací, na pozemcích parc. č. 3557/1, 3558, 472/1, 485/1, 485/2, 484/1, 476/2, 476/1, 473/1, 471/1, 188, 3550, 189/1, 186, 187, 189/2, 3557/21, 189/3, 3547/24, 235/3, 3547/6, 235/1, 235/4, 236, 235/2, 263/4, 3547/2, 3547/36, 3547/47, 263/3, 3551, 960, 917/1, 920, 922, 924, 931, 934, 1029/2, 1030/1, 1034, 916, 889, 887/1, 849, 850, 745, 3552/1, 635, 3547/1, 598/2, 598/3, 598/1, 598/4, 598/5, 597/1, 572/1, 573/1, 572/2, 552/1, 551, 572/3 a 533 v k. ú. Bosonohy. Stavba byla povolena stavebním povolením vydaným Magistrátem města Brna, Odborem dopravy, dne 10. 1. 2007 pod č. j. OD-11/27/12201/06-Čer, které nabylo právní moci dne 24. 2. 2007. Změna stavby před dokončením pak byla povolena rozhodnutím o změně stavby před dokončením vydaným MMB OD pod zn.: OD-0277197-R/09-Kuš, které nabylo právní moci dne 23. 6. 2010.

Magistrát města Brna, Odbor dopravy, jako speciální stavební úřad, příslušný podle ustanovení § 40 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), na základě žádosti stavebníka statutárního města Brna, se sídlem Dominikánské nám. 1, Brno, IČ 449 92 785, zastoupeného společností Brněnské vodárny a kanalizace, a. s., se sídlem Hybešova 254/16, Brno, IČ 463 47 275, po přezkoumání stavby a na základě závěrečné kontrolní prohlídky stavby vykonané dne 14. 12. 2011, vydává v souladu s ustanovením § 122 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“)

### kolaudační souhlas

pro stavbu: „Brno, kanalizace Bosonohy II., rekonstrukce komunikace ul. Pražská“, zahrnující stavební objekty SO 40 – Rekonstrukce vozovky ul. Pražská, SO 41 – Rekonstrukce komunikací, SO 42 – Rekonstrukce odvodnění ul. Pražská, SO 43 – Rekonstrukce odvodnění komunikací, situovanou na pozemcích parc. č. 3557/1, 3558, 472/1, 485/1, 485/2, 484/1, 476/2, 476/1, 473/1, 471/1, 188, 3550, 189/1, 186, 187, 189/2, 3557/21, 189/3, 3547/24, 235/3, 3547/6, 235/1, 235/4, 236, 235/2, 263/4, 3547/2, 3547/36, 3547/47, 263/3, 3551, 960, 917/1, 920, 922, 924, 931, 934, 1029/2, 1030/1, 1034, 916, 889, 887/1, 849, 850, 745, 3552/1, 635, 3547/1, 598/2, 598/3, 598/1, 598/4, 598/5, 597/1, 572/1, 573/1, 572/2, 552/1, 551, 572/3, 533 v k. ú. Bosonohy.

V rámci stavby byla provedena rekonstrukce průjezdního úseku silnice II. třídy č. 602 v ulici Pražské v úseku délky 1139 m v intravilánu městské části Brno – Bosonohy, který byl realizován jako dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace příčného uspořádání MO2p 15,5/11,5/50 s četnými stavebními opatřeními ke zklidnění provozu v celém rekonstruovaném úseku. Dále byla provedena rekonstrukce přilehlých chodníků jako samostatných místních komunikací IV. třídy, vybudovány byly parkovací zálivy a rekonstruováno bylo odvodnění komunikací.

Pro stavbu bylo rozhodnutím č.j. MMB/0243942/2009 vydáno s účinností od 16. 11. 2009 povolení k předčasnému užívání a stavba byla uvedena do provozu.

Závěrečná kontrolní prohlídka stavby proběhla dne 14. 12. 2011, přičemž se jednalo o druhou závěrečnou kontrolní prohlídku stavby. První závěrečná kontrolní prohlídka stavby se uskutečnila dne 28. 6. 2010 a na jejím základě byl vydán dne 30. 6. 2010 kolaudační souhlas zn. OD-11/3/0233075-R/10-Kuš. Na základě pokynu instančně nadřízeného správního orgánu – Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru dopravy, (*dále jen „OD KrÚ JmK“*) vydaného dne 9. 2. 2011 pod č. j. JMK 137494/2010, byl však kolaudační souhlas ze dne 30. 6. 2010 neprodleně zrušen usnesením vydaným Magistrátem města Brna, Odborem dopravy, (*dále jen „speciální stavební úřad“*) dne 18. 2. 2011 pod zn. OD-0053234/2011-Kuš.

OD KrÚ JmK jako důvod k vydání pokynu ke zrušení kolaudačního souhlasu ze dne 30. 6. 2010 uvedl zjištěný rozpor s právními předpisy spočívající v porušení stavebního zákona, a to konkrétně ustanovení § 122 odst. 1, 3 stavebního zákona, kde je stanovena povinnost stavebníka opatřit závazná stanoviska dotčených orgánů k užívání stavby vyžadovaná zvláštními předpisy. Podle právního názoru OD KrÚ JmK si měl speciální stavební úřad vyžádat před vydáním kolaudačního souhlasu stanovisko orgánu Policie České republiky a s ohledem na neúčast orgánu Policie České republiky při závěrečné kontrolní prohlídce byl zpochybněn i dosavadní dlouholetý způsob doručování písemností mezi speciálním stavebním úřadem a Policií České republiky s ohledem na příslušná ustanovení správního řádu.

Speciální stavební úřad vycházel při vydání kolaudačního souhlasu ze dne 30. 6. 2010 z právního názoru, že závazné stanovisko podle § 149 odst. 1 správního řádu je úkonem na základě zákona a vydává ho správní orgán, pokud k tomu má svěřenou pravomoc. Dotčený orgán Policie ČR nemá žádným právním předpisem svěřenou pravomoc vydat závazné stanovisko při vydání kolaudačního souhlasu a speciální stavební úřad proto nepožadoval po stavebníkovi, aby závazné stanovisko dotčeného orgánu Policie ČR pro vydání kolaudačního souhlasu ze dne 30. 6. 2010 opatřil.

Vzhledem k tomu, že pro vydání nového kolaudačního souhlasu opatřil stavebník stanovisko Policie České republiky k užívání stavby č.j. KRPB-293-4/ČJ-2011-060206 ze dne 12. 5. 2011, ve kterém Policie České republiky nesouhlasila s užíváním stavby a s vydáním kolaudačního souhlasu, a podle § 122 odst. 4 stavebního zákona by měl speciální stavební úřad zakázat užívání stavby s ohledem na rozpor se závaznými stanovisky, přičemž s důvody uváděnými Policií České republiky se speciální stavební úřad věcně neztotožnil, otázka, zda stanovisko orgánu Policie České republiky je závazným stanoviskem, se ukázala být klíčová. Speciální stavební úřad proto požádal ústřední orgány státní správy Ministerstvo vnitra ČR a Ministerstvo dopravy ČR o poskytnutí metodické pomoci.

Ministerstvo vnitra ČR ve své odpovědi ze dne 25. 8. 2011 č.j. MV-63493-8/LG-2011 potvrdilo právní názor speciálního stavebního úřadu, že při stavebních řízeních při stavbách pozemních komunikací a při vydání kolaudačního souhlasu pro stavby pozemních komunikací se v případě

Policie ČR nejedná o závazné stanovisko, neboť zvláštní právní předpis, v tomto případě zákon o pozemních komunikacích v § 16 odst. 1, vyžaduje pouze přizvání Policie České republiky ke stavebnímu řízení a „přizvaný“ orgán Policie ČR vydává pouze nezávazné vyjádření, nikoliv závazné stanovisko ve smyslu § 149 odst. 1 správního řádu. Ministerstvo dopravy České republiky ve svém stanovisku ze dne 31. 10. 2011 č.j. 26/2011-120-STSP/28 přisvědčilo argumentaci Ministerstva vnitra ČR a potvrdilo, že „přizvání“ nelze mít za vydání souhlasu resp. stanoviska. Speciální stavební úřad tak získal potřebnou právní jistotu a mohl pokračovat ve zkoumání stavby v souladu s § 122 odst. 3 stavebního zákona.

Policie České republiky ve svém stanovisku ze dne 12. 5. 2011 č.j. KRPB-293-4/ČJ-2011-060206 uvedla, že stavba svým provedením v prostoru pozemní komunikace vykazuje závady, které svou existencí přímo ohrožují bezpečnost uživatelů komunikace. Jedná se především o závady vyplývající z nedodržení požadavků ČSN 73 6110 a vyhlášky č. 369/2001 Sb., která byla v době projednání stavby platná a při posouzení stavby podle nové úpravy dle vyhl. 398/2009 Sb., hodnotí stavbu jako nevyhovující bezpečnému užívání. Protože ve stanovisku ze dne 12. 5. 2011 nebyly uvedeny konkrétní závady, speciální stavební úřad dovodil, že orgán Policie České republiky má na mysli své připomínky uvedené v žádosti o prošetření okolností vydání kolaudačního souhlasu ze dne 30. 9. 2010 č.j. KRPB-97467-2/ČJ-2010-060206, která byla adresována OD KrÚ JmK. Orgán Policie ČR zde upozornil, že u objektů Pražská 10, 17a, 27, 35, 41, 61, 87, 95, 97, 101-103, 106, 126, 134, 140, nejsou provedeny v souladu s vyhláškou č. 369/2001 Sb., umělé vodící linie, neboť tyto jsou povinné z důvodu přerušení přirozené vodící linie nad maximální přípustnou mez 6000 mm. Speciální stavební úřad k tomuto zaujal stanovisko, že výše uvedené je sice v rozporu s původní vyhláškou č. 369/2001 Sb., podle které byla stavba připravována a realizována, ale je v souladu s mírnější úpravou dle článku 1.2.1.1. novější vyhlášky 398/2009 Sb., dle které je umožněno přerušit umělou vodící linii na 8000 mm. V případě míst u objektů Pražská 61, 101-103, 106, 126, je pak okolní terén hmatově odlišen (nezpevněný povrch, typ dlažby). Dále orgán Policie České republiky upozornil, že u objektů Pražská 10, 57, 58a, 59, 61, 72, 76 a 85, v úseku Pražská 58 – 70, v křižovatce ul. Pražská – Bosonožské náměstí a v křižovatce ul. Pražská – Hoštická není proveden varovný pás na místech, kde výška obrub oddělujících vozovku nedosahuje 80 mm, nedodržení čl. 10.1.2.12 ČSN 73 6110. K tomuto speciální stavební úřad uvádí, že předmětná stavba byla připravována a realizována ještě podle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací ve znění z roku 1986, kde výše uvedené ustanovení zakotveno není. Také při projektování a realizaci stavby bylo přihlédnuto ke skutečnosti, že varovný pás zavedený novou úpravou normy ČSN 73 6110 z roku 2006 v místech se sníženou obrubou je zaměnitelný s místy pro přecházení, proto z důvodu zajištění bezpečnosti silničního provozu nebyly varovné pásy realizovány. Teprve až změna Z1 normy ČSN 73 6110 z ledna 2010 zaměnitelnost odstraňuje, neboť varovný pás u míst pro přecházení musí mít oddělený signální pás. Protože legislativně není ošetřen postup při změně českých technických norem, nelze stavebníka nutit zpětně přepracovávat stavbu. Navíc do listopadu 2009 do vydání vyhlášky č. 398/2009 Sb., byla příslušná ustanovení ČSN 73 6110 pouze doporučující. Další připomínka orgánu Policie České republiky se týkala materiálového provedení umělé vodící linie na křižovatce Pražská – Hoštická shodné jako provedení signálního pásu. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že v daném místě tvoří zástavba přirozenou vodící linii (v současné době je v rekonstrukci) a použití materiálu k provedení umělé vodící linie není v § 3 odst. 2 vyhlášky 369/2001 Sb. upraveno. V § 3 odst. 3 vyhlášky je pak sice uvedeno, že materiál použitý pro vytvoření signálního pásu nelze na veřejně přístupných plochách použít k jinému účelu, nicméně z tohoto nevyplývá, že by jiným účelem byla umělá vodící linie jako součást opatření pro nevidomé. Tyto nejasnosti odstranila až současná legislativa, která upravuje konkrétní materiálové provedení umělých vodících linií a signálních pásů. Dále orgán Policie České republiky upozornil, že provedení připojení ulic Mlaty a Průjezdní chodníkovém

přejezdem v místě napojení na ulici Pražskou není vyznačeno varovnými pásy v místě křížení s chodníkem. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že příslušné ustanovení čl. 1.1.2, 1.4.3, přílohy č. 1 vyhlášky 369/2001 Sb. se týká chodníků v místech přechodů pro chodce, nikoliv chodníkových přejezdů. Podle § 5 odst. 2 písmeno f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidič nesmí ohrozit chodce přecházející pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při odbočení nebo couvání, nejedná se tedy o hrožení bezpečnosti silničního provozu.

Výše uvedené připomínky orgánu Policie České republiky z hlediska řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením tedy nebyly v rámci kolaudace stavby „Brno, kanalizace Bosonohy II., rekonstrukce komunikace ul. Pražská“ speciálním stavebním úřadem akceptovány, ale pro vlastníka místní komunikace IV. třídy (chodník) v ulici Pražské statutární město Brno se staly přínosným námětem ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu a pro vytvoření co nejpríznivějších podmínek pro užívání pozemních komunikací osobami s omezenou schopností orientace. Z tohoto důvodu statutární město Brno, odbor dopravy MMB, dodatečně objednalo u správce komunikace společnosti Brněnské komunikace a.s. provedení úprav chodníků v souladu se současnou vyhláškou č. 398/2009 Sb., konkrétně pak u připojení ulice Průjezdní, Mlaty, v úseku mezi mostem přes Lískovecký potok a zastávkou Pražská. Na základě požadavku občanů pak bude zadlážděna plocha zeleně u objektu Pražská 99.

Policie České republiky ve svém stanovisku ze dne 12. 5. 2011 č.j. KRPB-293-4/ČJ-2011-060206 dále uvedla, že při předčasném užívání stavby bylo prokázáno, že stavba vykazuje závady v řešení hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace, a to konkrétně v řešení zpomalovacích prvků a v řešení odvodnění pozemní komunikace. Tyto závady jsou dle sdělení Policie České republiky zdrojem ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že předmětná stavba byla realizována podle vydaného stavebního povolení a ověřené projektové dokumentace. Policie České republiky ve svém vyjádření k projektové dokumentaci č.j. MRBM-23018/ČJ-07-2006 ze dne 24. 4. 2006 se stavbou souhlasila a byla přizvána ke stavebnímu řízení, kde mohla uplatnit připomínky k návrhu dopravně technického řešení komunikace, což neučinila. Předčasné užívání stavby neprokázalo, že stavba vykazuje závady v řešení zpomalovacích prvků. Zjištěné najetí vozidel na obrubník je porušením § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidiči, neboť rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Zpomalovací prvky byly realizovány u předmětné stavby právě proto, aby přiměly řidiče snížit rychlost projíždějících vozidel v zastavěném území obce a zvýšily tak bezpečnost silničního provozu.

Co se týče odvodnění komunikace, tak při předčasném užívání stavby bylo skutečně zjištěno, že z místních komunikací v ulicích Bosonožské náměstí a Skalná a z účelové komunikace v ulici Mlaty je přiváděno na komunikaci v ulici Pražské při přívalových deštích značné množství srážkových vod, které pak nestačí průběžně odtékat z vozovky silnice v ulici Pražské. Protože výše uvedené místní a účelové komunikace jsou ve vlastnictví statutárního města Brna, jejich vlastník zajistil v listopadu 2011 doplnění odvodňovacího systému komunikací o příčné odvodňovací prvky tak, aby srážkové vody neodtékaly na vozovku silnice v ulici Pražské ve vlastnictví Jihomoravského kraje. Současně byly dosazeny upravené kryty dešťových vpustí v ulici Pražské, neboť bylo zjištěno, že původní měly nedostatečnou účinnou plochu a zpomalují odtok srážkových vod.

Ve stanovisku Policie České republiky ze dne 12. 5. 2011 č.j. KRPB-293-4/ČJ-2011-060206 je dále uvedeno, že další závadou ohrožující bezpečnost provozu je umístění parkovacího pruhu v rozhledovém trojúhelníku křižovatky Pražská – Ostopovická, což je v rozporu se závaznou ČSN 73 6102. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že podle čl. 5.2.9.1.10 závazné ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, nelze-li na navrhované průsečné nebo stykové křižovatce umožnit rozhled, je možné v odůvodněných případech využitím dopravních opatření (např. dopravní zrcadla) zlepšit podmínky pro bezpečnost silničního provozu. V zastavěném území obce je dostatečná nabídka počtu parkovacích stání pro občany nezpochybnitelným důvodem pro co nejefektivnější využití hlavního dopravního prostoru komunikace, v předmětné křižovatce proto bylo využito dopravní opatření (dopravní zrcadlo) pro zlepšení podmínek pro bezpečnost silničního provozu.

Policie České republiky ve stanovisku ze dne 12. 5. 2011 č.j. KRPB-293-4/ČJ-2011-060206 také upozornila, že šířkové uspořádání chodníku u objektů Pražská 42 až 48 neodpovídá požadavkům na bezpečné převedení pěšího provozu. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že podle čl. 10.1.2.2 normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací v odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu může ojedinělá překážka bodově zúžit průchozí prostor až na 0,9 m. Roh rodinného domu Pražská 46 lze považovat za ojedinělou překážku, přičemž i po zateplení objektu (po uvedení předmětné stavby komunikace do předčasného užívání) je tato mezni hodnota dodržena. Rodinný dům Pražská 46 nelze odstranit a chodník u objektu Pražská 46 nelze rozšířit, neboť při dodržení šířky vozovky 7,0 m by se tak mohlo stát jedině na úkor chodníku na protilehlé straně komunikace, kde je nyní šířka chodníku 2,0 m. Znehodnotila by se tak komfortní trasa pro pěší na protilehlé straně komunikace.

Při druhé závěrečné kontrolní prohlídce stavby, která proběhla dne 14. 12. 2011 a na kterou bylo orgánu Policie České republiky doručena pozvánka dne 2. 12. 2011, byla uplatněna ze strany zástupců městské části Brno – Bosonohy písemně předložené připomínky, které jsou nedílnou součástí protokolu ze závěrečné kontrolní prohlídky, a to:

1. 1x za obecný stavební úřad (o 9 bodech, podepsanou [redacted], pod hlavičkou speciálního stavebního úřadu – referátu dopravy)
2. 1x za městskou část (včetně přílohy o 5 bodech, podepsanou [redacted] místostarostou obce)
3. pokles vozovky o průměru cca 40 cm a hloubce 5 cm v jízdním pruhu v křižovatce ul. Pražská x Hoštická x Troubská
4. na nebezpečné uspořádání horské vpusti situované při vjezdu do městské části Bosonohy ve směru od Veselky

Speciální stavební úřad k připomínkám obecného stavebního úřadu (pod hlavičkou speciálního stavebního úřadu – referátu dopravy) sděluje, že příslušným speciálním stavebním úřadem a silničním správním úřadem pro pozemní komunikaci v ulici Pražské je Magistrát města Brna, Odbor dopravy, nikoliv Úřad městské části města Brna, Brno – Bosonohy, který vykonává působnost speciálního stavebního úřadu a silničního správního úřadu na jiných místních a účelových komunikacích na území městské části Brno – Bosonohy. Není proto dotčeným orgánem. Obecný stavební úřad pak jako dotčený orgán je oprávněn pouze ověřit dodržení podmínek územního rozhodnutí ve smyslu § 15 odst. 2 zákona stavebního zákona. Připomínky ÚMČ Brno – Bosonohy proto nejsou v souladu s pravomocí svěřenou tomuto orgánu veřejné moci.

Všeobecné tvrzení ÚMČ Brno – Bosonohy, že není dodržena vyhláška 137/1998 Sb. v platném znění, konkrétně § 26 „Užíváním stavby nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních

komunikací“ je v rozporu se závěrečným stanoviskem předmětného úřadu, citováno „referát dopravy úřadu městské části města Brna, Brno – Bosonohy souhlasí s celkovou koncepcí zklidnění dopravy na průjezdním úseku silnice II/602 na území Bosonoh. Stavební prvky pro ochranu zranitelných účastníků provozu zcela jistě přinesly jednoznačně pozitivní přínos ve smyslu zklidnění dopravy a zásadní zlepšení bezpečnosti všech účastníků provozu na rekonstruovaných pozemních komunikacích. Některé stavební prvky mohly být pravděpodobně realizovány i vhodnějším způsobem. Proto referát dopravy jako místně příslušný silniční správní orgán a speciální stavební úřad vydává k závěrečné kontrolní prohlídce toto stanovisko. Princip vychýlení jízdních pruhů považujeme za správný a ve většině případů za optimální. Podle našich údajů po realizaci stavby zklidněné komunikace výrazně poklesla dopravní nehodovost a především závažnost dopravních nehod“.

Z věcného hlediska k jednotlivým připomínkám ÚMČ Brno – Bosonohy sděluje, že na četných výrobních výborech a kontrolních prohlídkách stavby byla řešena problematika příčných sklonů ramp u přechodů pro chodce. Z ohledem na husté rozmístění sítě inženýrských sítí a jejich prostorové uspořádání a krytí bylo přijato ještě akceptovatelné řešení příčného sklonu ramp u přechodů pro chodce s povrchem tvořeným varovným pásem, tedy dostatečně drsným. K připomínce na najetí vozidel na silniční obrubníky se speciální stavební úřad již vyjádřil. Upozornění na depresi v křižovatce Pražská – Troubská o průměru 40 cm a hloubce 5 cm bylo akceptováno, bude řešeno formou záruční opravy. Požadavek na doplnění varovného pásu u chodníku kříženého výjezdem z ulice Mlaty je řešen dodatečnou objednávkou statutárního města Brna - viz výše. Doporučení, aby na dokončenou stavbu byl zpracován bezpečnostní audit, nelze akceptovat, neboť tato povinnost není upravena zákonem.

Za závažné považoval speciální stavební úřad upozornění ÚMČ Brno – Bosonohy, že u přechodu pro chodce v blízkosti objektu Pražská 74 není dodržen dostatečný rozhled na vozidla přijíždějící od Brna. Speciální stavební úřad proto nechal prověřit rozhledové poměry na přechodu autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby. Rozhled na přechodu byl posuzován dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, kap. 10.1.4 rozhledové poměry pro přechody se závěrem, že vzhledem k četným stávajícím stavebním prvkům pro snížení rychlostí v daném úseku byla jako návrhová rychlost uvažována 40 km/h a na návrhovou rychlost 40 km/h stávající stavební stav vyhovuje.

K připomínkám městské části Brno – Bosonohy speciální stavební úřad sděluje, že kolaudační souhlas není vydáván v klasickém správním řízení, nevystupují zde proto ani účastníci řízení. Aktivně legimitován je jen subjekt, který je přímo dotčen ve svých právech a povinnostech vyplývajících z vydání kolaudačního souhlasu, tedy žadatel o vydání kolaudačního souhlasu včetně zhotovitele stavby a vlastníka stavby. Připomínky MČ Brno – Bosonohy a přiložené ankety učiněné mezi občany se týkají odvodnění komunikace, které bylo již vyřešeno – viz výše. Požadováno je oddálení vydání kolaudačního souhlasu do doby ověření funkčnosti odvodnění. Protože stavba je v záruce, má svého správce a speciální stavební úřad nemá pochybnosti o úspěšnosti úprav odvodnění, nelze oddalovat vydání kolaudačního souhlasu, neboť tento je povinen stavební úřad vydat podle § 122 odst. 3 stavebního zákona do 15 dnů od závěrečné kontrolní prohlídky stavby. Proto požadavek městské části Brno – Bosonohy nebyl akceptován.

Při závěrečné kontrolní prohlídce dne 14. 12. 2011 upozornil zástupce ÚMČ Brno – Bosonohy na uspořádání horské vpusti před objektem Pražská 120, kterou považuje za nebezpečnou a odkazuje na normu ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. K tomu speciální stavební úřad uvádí, že stavba horské vpusti byla realizována podle schválené projektové dokumentace ověřené ve stavebním řízení a příslušná norma není závazná. Pro správce komunikace může však být

upozornění podnětem pro výhledovou úpravu horské vpusti v rámci dalšího zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Vzhledem k tomu, že stavebník předložil všechny doklady požadované vyhláškou č. 526/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu, v pozdějším znění, s konstatováním vyhovujících výsledků předepsaných zkoušek, s přihlédnutím ke stanoviskům dotčených orgánů, po prozkoumání, zda byla stavba provedena podle vydaného stavebního povolení a ověřené projektové dokumentace, zda jsou dodrženy obecné požadavky na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby, zda skutečné provedení stavby nebo její užívání nebude ohrožovat život a veřejné zdraví, život a zdraví zvířat, bezpečnost anebo životní prostředí, po přizvání orgánu Policie České republiky k závěrečné kontrolní prohlídce a po jejím provedení, speciální stavební úřad, vydal kolaudační souhlas pro stavbu „**Brno, kanalizace Bosonohy II., rekonstrukce komunikace ul. Pražská**“.

Na závěr k tolik diskutované a zpochybňované otázce bezpečnosti silničního provozu na předmětné stavbě speciální stavební úřad uvádí, že zklidnění ulice Pražské bylo realizováno v souladu s usnesením 30. zasedání Zastupitelstva městské části Brno – Bosonohy konaném dne 1. 9. 2005 a speciální stavební úřad nemá nejmenších pochyb, že stavba výrazně přispěla ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na předmětné pozemní komunikaci situované v zastavěném území obce s vysokými intenzitami silniční dopravy ve výši 13 tis. vozidel/den. Nasvědčuje tomu i nízká nehodovost na komunikaci za období dvou let předčasného užívání stavby, kdy se na předmětném úseku komunikace staly pouze čtyři nezávažné nehody s celkovou škodou 75 tis Kč a se dvěma lehkými zraněními. Komunikace zcela přestala figurovat v seznamech nehodových úseků v pololetních sbornících „Dopravní nehody Brno“ vydávaných Útvarem dopravního inženýrství Brněnských komunikací a.s. na základě podkladů Policie České republiky.



MAGISTRÁT MĚSTA BRNA  
Odbor dopravy  
Kounicova 67  
601 67 BRNO  
-004-

Ing. Vladimír Bielko  
vedoucí odboru

Počet listů: 7

**Obdrží:**

Účastníci řízení:

**Stavebník:** Statutární město Brno, Dominikánské nám 1, 601 67 Brno, zastoupeno společností Brněnské vodárny a kanalizace, a. s., Hybešova 254/16, 657 33 Brno (DS)

**Zhotovitel stavby:** IMOS Brno, a. s., Olomoucká 174, 627 00 Brno (DS)

Dotčené orgány, ostatní:

Policie ČR – DI (DS)

Brněnské komunikace a. s. (DS)

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje Brno (DS)

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje Brno se sídlem v Brně (DS)

MMB – OŽP

MMB – OVLHZ

ÚMČ Brno – Bosonohy – stavební úřad (DS)

DYNAMARK Prostějov, Vrahovická 14, 796 01 Prostějov (DS)

Co: ref.