

Znalecký posudek č. 5/2026

Posouzení vlivu opravy komunikace ul. J. A. Komenského na stavebně-technický stav staveb na pozemcích p.č. 903 a 904 v katastrálním území Hodkovice nad Mohelkou



Objednatel:

Zpracovatel:

Obor/odvětví/specializace: obor stavebnictví, odvětví inženýrské stavby, specializace spolehlivost konstrukcí, navrhování staveb, provádění staveb, vady a poruchy stavebních konstrukcí

Číslo jednací: není uvedeno

Znalecký posudek obsahuje 16 stran včetně strany titulní a znalecké doložky, příloha 1 obsahuje 6 stran, příloha 2 obsahuje 6 stran. Znalecký posudek se podává v elektronické podobě v jednom vyhotovení.

Vyhotovení č. 1

V Praze, 24. 02. 2026

OBSAH:

1. ÚVOD	3
2. ZADÁNÍ	3
3. VÝČET PODKLADŮ	3
4. NÁLEZ	4
5. POSUDEK.....	6
6. ODŮVODNĚNÍ	13
7. ZÁVĚRY	14

Příloha 1: Vybraná fotodokumentace z místního šetření (11.2.2026)

Příloha 2: Geodetický předávací protokol

1. ÚVOD

Znalecký posudek „Posouzení vlivu opravy komunikace ul. J. A. Komenského na stavebně-technický stav staveb na pozemcích p.č. 903 a 904 v katastrálním území Hodkovice nad Mohelkou“ je zpracován na základě objednávky pan [REDAKCE] ze dne 2. 12. 2025.

V rámci prací byly pro splnění zadání provedeny tyto úkony:

- místní šetření (vizuální prohlídka),
- pořízení fotografické dokumentace,
- studium předložené dokumentace,
- vyhledání a prostudování příslušných norem a legislativních předpisů,
- vypracování znaleckého posudku.

2. ZADÁNÍ

2.1 Účel znaleckého posudku

Znalecký posudek byl zpracován za účelem podání odpovědí na otázky vznesené objednatelem, které se vztahují k realizaci rekonstrukce komunikace ul. J. A. Komenského a k dopadu na stav staveb na pozemcích p.č. 903 a 904. Znalecký posudek může sloužit pro případné soudní řízení.

2.2 Úkol znaleckého posudku

Úkolem znaleckého posudku je zodpovědět na následující otázky:

1. Byla oprava komunikace v ul. J. A. Komenského v obci Hodkovice nad Mohelkou provedena v souladu s projektovou dokumentací a vydaným stavebním povolením?
2. Jaký dopad měla oprava komunikace v ul. J. A. Komenského na užívání staveb na pozemcích p. č. 903 a 904 v k. ú. Hodkovice nad Mohelkou? Brání současný stav po opravě obvyklému užívání těchto staveb? Došlo během opravy komunikace k jejich poškození?
3. Jaký způsob opravy je vhodný pro uvedení komunikace a staveb na pozemcích p. č. 903 a 904 v k. ú. Hodkovice nad Mohelkou do vyhovujícího stavebně-technického stavu?

Hodnocení zjištěných skutečností znalec provádí v rozsahu stanovených otázek pouze z hlediska technického.

2.3 Skutečnosti sdělené zadavatelem mající vliv na přesnost závěru znaleckého posudku

Žádné informace mající vliv na přesnost závěru znaleckého posudku nebyly objednatelem uvedeny.

3. VÝČET PODKLADŮ

3.1 Postup znalce při výběru zdrojů dat

Znalec se domluvil na termínu provedení místního šetření. Na základě seznámení se s předmětem znaleckého úkolu byly znalcem od objednatele vyžádány podklady k předmětu posudku. Znalec si dále sám opatřil další potřebné podklady, které zahrnovaly ČSN, odbornou literaturu a legislativu.

3.2 Poskytnuté podklady objednatelem posudku

Dokumentace v elektronické a tištěné podobě:

- [1] Neúplná projektová dokumentace ve stupni DSP k akci Oprava komunikace ul. J.A. Komenského Hodkovice nad Mohelkou (příčné řezy, podélný řez, situace, koordinační situace), NÝDRLE – projektová kancelář, spol. s r.o., 5/2018
- [2] Stavební povolení č.j. SURR/7130/218070/20-Sta/SP na stavbu Oprava komunikace ul. J.A. Komenského Hodkovice nad Mohelkou, Magistrát města Liberec – odbor stavební úřad, 15.6.2021
- [3] Neúplná projektová dokumentace ve stupni OZ k akci Vodovodní a kanalizační přípojka (uložení potrubí pro kanalizační přípojku a vodovodní přípojku, zákres do katastrální mapy), JENA – CZ spol. s r.o., 8/2021
- [4] Povolení zvláštního užívání č.j. MUHnM/2219/2022 – umístění inženýrských sítí v místní komunikaci 20c v ulici J.A. Komenského na ppč. 912 v k.ú. Hodkovice nad Mohelkou z důvodu stavby „Vodovodní a kanalizační přípojka pro p.p.č. 904 k.ú. Hodkovice nad Mohelkou, Městský úřad Hodkovice nad Mohelkou – silniční správní úřad, 9.5.2022
- [5] Smlouva o dílo uzavřená mezi městem Hodkovice nad Mohelkou a zhotovitelem SKJ s.r.o. na opravu ulice J. A. Komenského, 9.3.2023
- [6] Námitky ke stavebnímu povolení č.j. SURR/7130/21807020-Sta/SP, p. [REDACTED] 9.2023
- [7] Sdělení č.j. SUSD/7120/198349/23-Se ve věci Oprava komunikace ul. J.A. Komenského Hodkovice nad Mohelkou: SO 101 – Komunikace, Magistrát města Liberec – odbor stavební úřad, 19.3.2024
- [8] Geodetický předávací protokol, Doc. In. [REDACTED] Ph.D., 29.12.2025
- [9] Fotografie pořízené p [REDACTED] z období 2022 až 2025

3.3 Podklady opatřené znalcem

Technické normy, legislativa a odborná literatura:

- [10] Stavební zákon č. 283/2021 Sb.
- [11] Vyhláška č. 104/1997 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
- [12] Vyhláška č. 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu
- [13] ČSN ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí – Hodnocení existujících konstrukcí
- [14] ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání vedení technického vybavení
- [15] ČSN 73 6058 Hromadné garáže. Základní ustanovení
- [16] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

3.4 Měřicí nástroje a software

- [17] Svinovací metr délky 5 m, Festa Ltd.
- [18] Libela s elektronickým úhломěrem, INSIZE Czech s.r.o.
- [19] Dvoumetrová vodováha, Libelle

4. NÁLEZ

4.1 Popis postupu znalce při sběru dat

Znalec prostudoval dokumentaci poskytnutou objednatelem k předmětnému stavebnímu objektu a provedl místní šetření. Znalec si dále opatřil další podklady, které zahrnovaly ČSN, legislativu a odbornou literaturu.

4.2 Popis postupu znalce při zpracování dat

Informace získané z místního šetření a z poskytnuté dokumentace jsou vyhodnoceny ve vztahu k ČSN a legislativě.

4.3 Stručný technický popis

• Popis návrhu rekonstrukce komunikace J. A. Komenského

Dne 9.3.2023 byla uzavřena smlouva o dílo mezi městem Hodkovice nad Mohelkou a zhotovitelem SKJ s.r.o. na opravu ulice J. A. Komenského. Ve stavebním povolením vydaným 15.6.2021 je shrnut technický popis navržených prací.

Oprava komunikace zahrnovala odstranění souvrství vozovky včetně podkladních vrstev a realizaci nové vozovky zahrnující:

- Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11, tl. 40 mm
- Spojovací postřík SPE, min. 0,3 kg/m²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+, tl. 70 mm
- Štěrkoдрť ŠDA, tl. 150 mm
- Štěrkoдрť ŠDB, tl. min. 150 mm

Dále akce zahrnovala úpravu chodníku, zahrnující:

- Pochozí plocha (variantně dle staničení: kamenná mozaika nebo betonová dlažba), tl. 60 mm
- Ložná vrstva z drti 4/8 – tl. 40 mm
- Štěrkoдрť ŠDA – tl. min. 150 mm
- Štěrkoдрť ŠDB – tl. min. 150 mm (jen v místech vjezdů)

Také byla upravena druhá strana komunikace za použití přídlažby.

- Dlažba kamenná, tl. 100 mm
- Ložná vrstva z drti 4/8 – tl. 40 mm
- Štěrkoдрť ŠDA – tl. min. 120 mm
- Štěrkoдрť ŠDB – tl. min. 150 mm

Součástí opravy mělo být rovněž provedení odvodnění. Sklon silniční pláň v příčném i podélném směru měl zajišťovat odvodnění do podélných plastových flexibilních trativodů DN 150, napojených na obnovené prvky dešťové kanalizace.

Ve stavebním povolení jsou stanoveny podmínky pro provedení stavby. Mezi nejdůležitější podmínky patří:

- Stavba musí být provedena podle ověřené projektové dokumentace,
- Před zahájením prací musí být vytyčena poloha stavby oprávněným subjektem,
- Stavba musí splňovat technické normy a vyhlášku č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby,
- Prováděním stavebních prací nesmí být krácena práva při užívání sousedních nemovitostí.

V komunikaci jsou vedeny inženýrské sítě včetně vodovodní přípojky, kanalizační přípojky a plynové přípojky k objektu na pozemku p.č. 904. V místě napojení na kanalizační stoku se nachází revizní šachta provedená z betonové skruže.

• Popis staveb na pozemcích p.č. 903 a 904 v k.ú. Hodkovice nad Mohelkou

Na pozemku p.č. 904 stojí zemědělské dvoupodlažní stavení zděné konstrukce s kamennou podezdívkou. Základy jsou mělké, tvořené kamennou rovnaninou, na kterou je provedena kamenná podezdívka na vápennou maltu. Na soklovou podezdívku navazuje zdivo tl. 30 cm typu polokřížové vazby. Strop je trámový. Konstrukce krovu je tradiční dřevěná.

Na severní straně pozemku na stavení navazuje gravitační kamenná opěrná zeď proměnné výšky (až přibližně 1,5 m). Zeď je tvořena kombinací volně loženého lomového kamene bez pojiva a opracovaného kamene zděného na vápennou maltu.

Na jižní straně domu je situován nájezd z komunikace na dvůr, provedený z kamenné dlažby.

Dále od nájezdu se nachází oplocení z pletiva na ocelových sloupcích, kotvených do kameno-betonové podezdívky.

Vlastníkem předmětné nemovitosti (tj. pozemků p.č. 903 a 904 v katastrálním území Hodkovice nad Mohelkou) je p. [redacted] (podíl ½) a p. [redacted] (podíl ½).



Obr. 1. Letecký pohled na pozemky p.č. 903 a 904 v k.ú. Hodkovice nad Mohelkou na podkladě katastrální mapy (mapové podklady ČÚZK).

4.4 Místní šetření

Ing. [redacted] Ph.D., soudní znalec, provedl na adrese nemovitosti místní šetření během dne 11. 7. 2026 v době od 9:30 do 10:50. Místního šetření se zúčastnil p. [redacted] a p. [redacted]. Z místního šetření pořídil znalec fotodokumentaci, z níž vybrané komentované fotografie jsou uvedeny v Příloze 1.

5. POSUDEK

5.1 Postup znalce při analýze dat

Byly analyzovány informace získané z místního šetření, informace od objednatele a z poskytnuté dokumentace. Příslušné české technické normy ČSN a legislativa byly vyhledány a prostudovány.

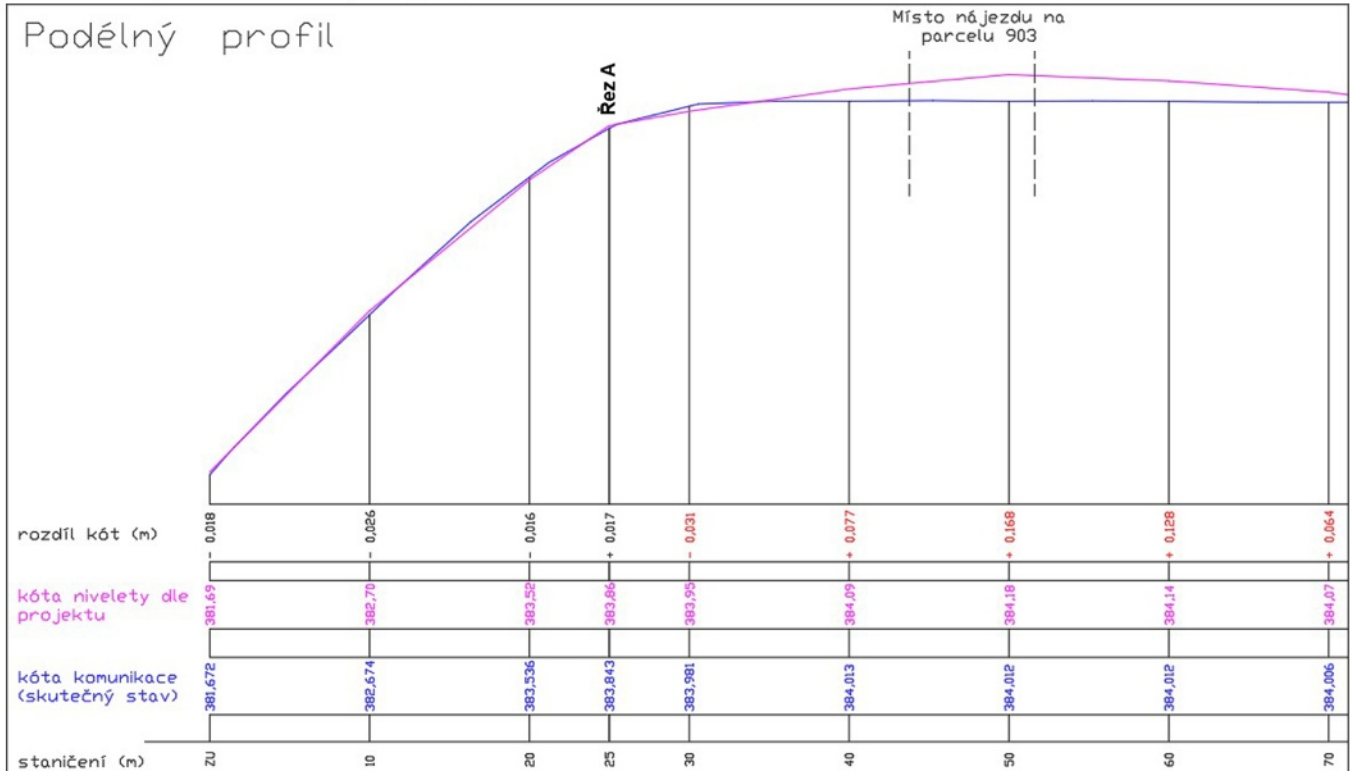
5.2 Zjištěný stav předmětu posudku

- **Soulad rekonstruované komunikace s projektovou dokumentací**

Za účelem porovnání skutečného stavu komunikace s návrhovými předpoklady byl o spolupráci při geodetickém zaměření požádán Doc. Ing. [redacted] Ph.D. Geodetem byla zaměřena niveleta

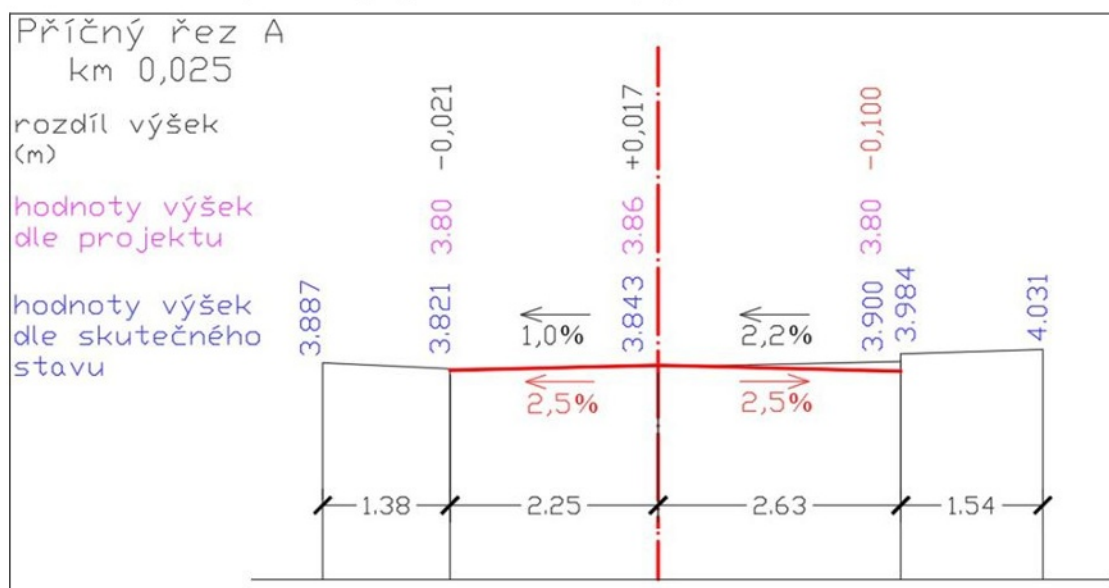
vozovky, dále příčný řez vozovkou v místě A (dle výkresové části projektové dokumentace) a v bodovém rastru také povrch nájezdu z komunikace na pozemek p.č. 903.

Bylo zjištěno, že k výrazným odchylkám ve výškových poměrech dochází ve staničení mezi 35 m a 75 m. Nejvyšší rozdíl v kótě nivelety vozovky je právě v oblasti nájezdu, kde odchylky vozovky dosahují až 168 mm proti projektové dokumentaci.



Obr. 2. Podélný profil komunikace J.A.Komenského s vyznačením místa nájezdu na p.č.903 a řezu A.

V místě příčného řezu A na staničení 25 m jsou odchylky v niveletě zanedbatelné, ale není dodržen tvar a spád vozovky. Navržen je střežovitý tvar, proveden je tvar jednostranný. Tím vznikl rozdíl 100 mm ve výšce vozovky na pravé straně (v oblasti při chodníku). Navržený spád měl být na obou stranách 2,5 %, skutečně provedený spád na levé straně je jen 1 %.



Obr. 3. Příčný řez A – namísto navrženého střežovitého tvaru vozovky je provedena vozovka jednostranná.

Obdobně není dodržen sklon na jiných částech komunikace. Znalcem byl měřen sklon vozovky před nájezdem do dvora. Zde sklon vozovky vykazuje hodnoty od $0,3^\circ$ do $0,7^\circ$ = od 0,5 % do 1,2 %.



Obr. 4. Měření sklonu vozovky pomocí digitálního sklonoměru.



Obr. 5. Měření sklonu vozovky blíže nájezdu.

Takto nízký sklon odvodnění není dostatečný, nebude zajištěno plynulé gravitační odvodnění vozovky. Požadavky na sklon vozovky jsou uvedeny v prováděcí vyhlášce č. 104/1997 Sb. zákona o pozemních komunikacích. Obdobně se vyjadřuje také norma ČSN 73 6110 v kapitole 9.5.

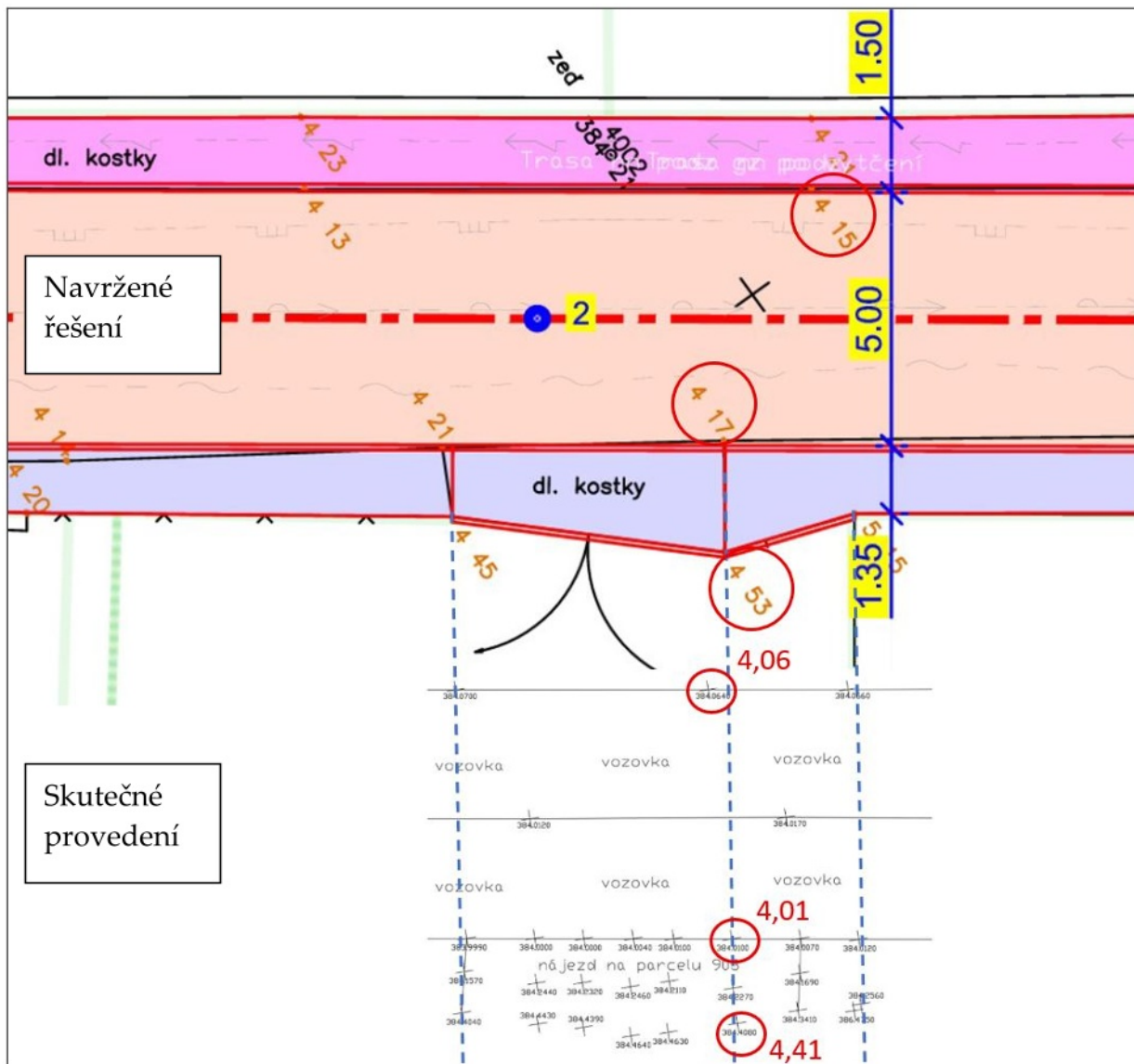
§ 19

Příčné uspořádání na úsecích mezi křižovatkami

(6) Základní příčný sklon vozovky na nově budovaných úsecích musí být nejméně 2,5 %, na rekonstruovaných úsecích nejméně 2 %. Podrobnější informace k úsekům, kde se mění příčný sklon střežovitý na jednostranný, a k ustanovením odstavců 2 až 5 obsahují doporučené ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

Obr. 6. Výňatek z vyhlášky č. 104/1997 Sb.

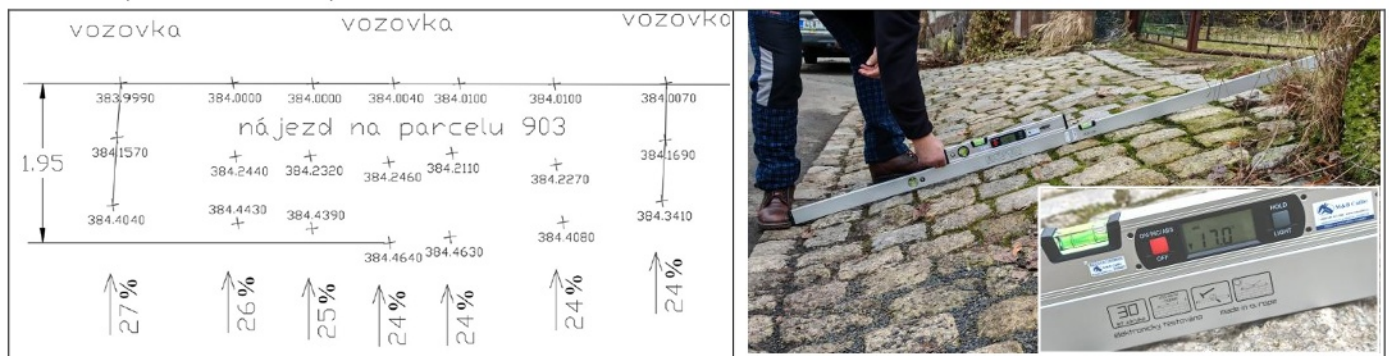
V oblasti nájezdu do dvora nemovitosti p.č. 903 byla levá strana vozovky oproti původnímu stavu snížena o 160 mm, pravá pak o 90 mm. Viz obr. níže, který je složen ze zaměření původního stavu projektantem (výňatek z výkresu Situace) a z geodetického zaměření skutečného provedení.



Obr. 7. Levá strana vozovky byla realizací opravy komunikace snížena o $384,17-384,01=0,16$ m; pravá strana vozovky byla pak snížena o $384,15-384,06=0,09$ m.

(hodnoty nadmořských výšek na výkrese jsou za účelem přehlednosti sníženy o 380 m n. m.)

Sklon nájezdu dle geodetického protokolu činí 24 až 27 % (proměnná hodnota sklonu v rámci nájezdového pruhu). Během místního šetření jsem provedl za použití dvoumetrové latě a digitálního sklonoměru vlastní měření a na nejstrmějších úsecích nájezdu byl naměřen sklon dokonce přes 30 % (lokální hodnota).

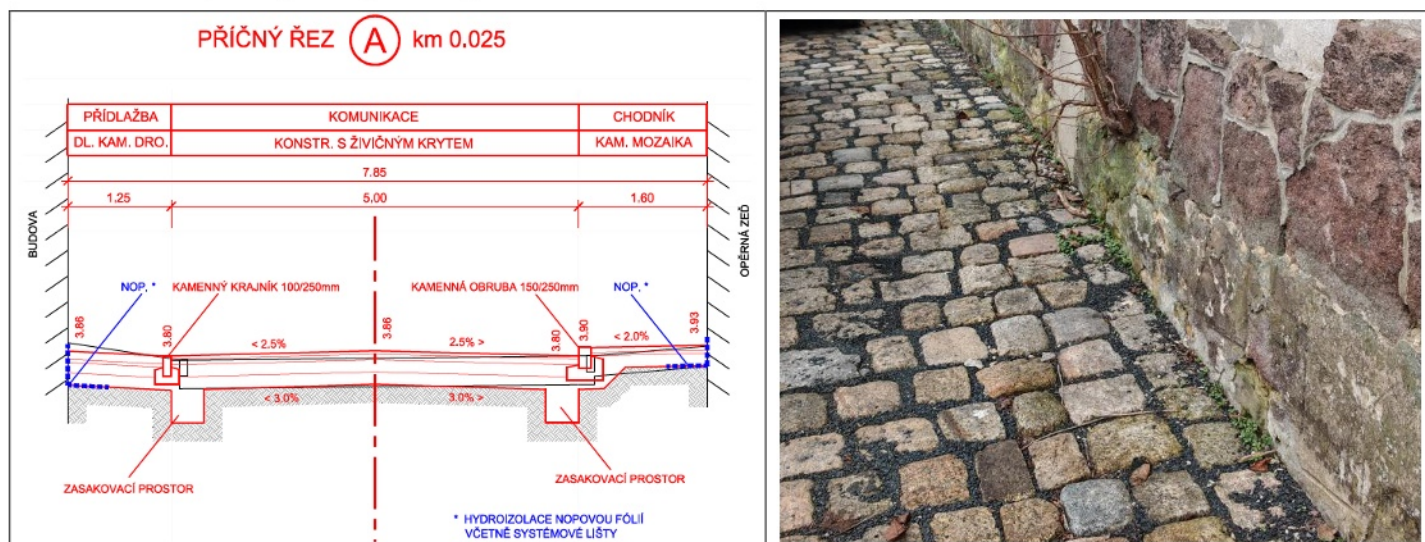


Obr. 8. Vlevo geodetické zaměření oblasti nájezdu se stanovením sklonu; vpravo měření znalce za pomoci dvoumetrové latě a digitálního sklonoměru (hodnota $17^\circ=30,6\%$).

Z pohledu technických norem se uvádí, že maximální dovolený sklon pro vnější rampy je omezen na hodnotu 17 %, viz kapitola 7.4.5 normy ČSN 73 6058: Jednotlivé, řadové a hromadné garáže. Třebaže je tato norma v kapitole 7. primárně zaměřena na provedení přístupu do hromadných garáží, představuje obecně uznávané technické zásady, které lze použít jako orientační vodítko pro posouzení sklonových poměrů jakýkoliv druhů nájezdů.

Ve vztahu k provedení vozovky upozornil p. [redacted] znalece na skutečnost, že během stavebních prací byla zhotovitelem opomenuta realizace odvodnění zemní pláň. Z pořízených a poskytnutých fotografií p. [redacted] bohužel nelze jednoznačně potvrdit ani vyvrátit realizaci tohoto odvodnění (viz výkresy příčných řezů, které jsou součástí projektové dokumentace, a kde je podoba odvodnění naznačena). Lze proto doporučit, aby objednatel stavebních prací – obec Hodkovice nad Mohelkou – nechal prověřit, zda je provedeno napojení trativodů na potrubí dešťové kanalizace a zda jsou realizovány zasakovací rýhy v zemní pláni, jak je požadováno v projektové dokumentaci a vydaném stavebním povolení. Existence zasakovacích rýh je přitom zásadní, neboť jimi dochází jednak k zasakování dešťové vody do podloží, a zároveň k jejímu gravitačnímu odvedení z výše položených částí komunikace směrem níže.

V souvislosti s odvodněním komunikace je vhodné dále zmínit, že navržená nopová fólie, jejíž úkolem je chránit okolní stavby před účinky povrchové vody a napomoci svedení vody do zasakovacích rýh, zcela chybí. Během místního šetření bylo znalcem zjištěno, že chybí jak podél chodníků, tak i podél přídlažby.



Obr. 9. Vlevo výňatek z projektové dokumentace (výkres příčného řezu); vpravo skutečné provedení způsobu napojení přídlažby na objekt na p.č. 904 bez nopové fólie.

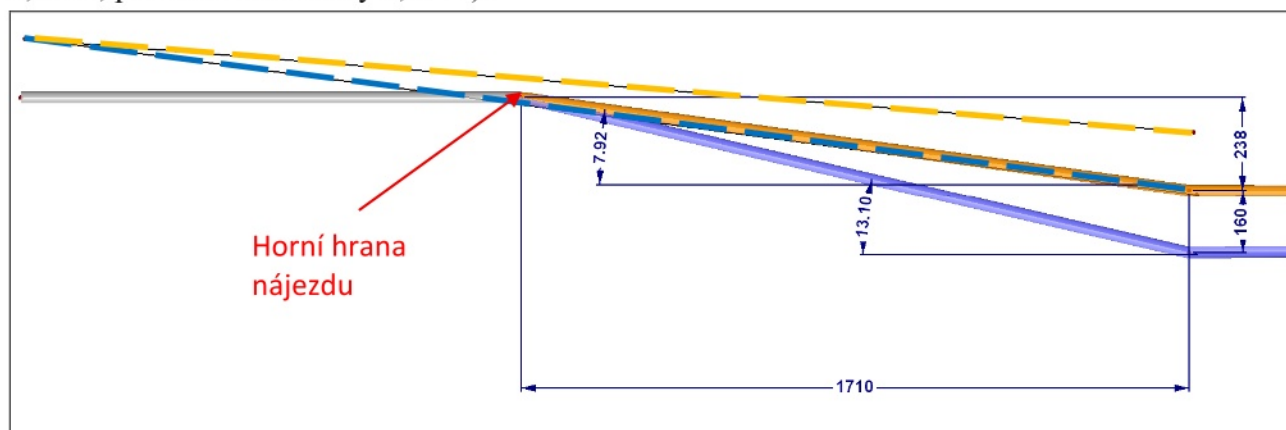
- **Dopad opravy komunikace na stavebně-technický stav staveb na pozemku p.č. 903 a 904 a na jejich užívání**

Nájezd na pozemek p.č. 903

Realizací opravy komunikace se stal nájezd mnohem šikmější než dříve. Za těchto sklonových poměrů nelze nájezd bezpečně užívat pro běžná osobní vozidla (bez zohlednění vozidel typu SUV či off-road). Zároveň je výrazně snížena bezpečnost pohybu osob; zejména za mokra, námrazy či mrazu vzniká bezprostřední riziko uklouznutí a zranění. Stav nájezdu je proto z hlediska bezpečného užívání zcela nevyhovující.

Za účelem lepší představy jsem vytvořil schématický model původního a nového tvaru nájezdu, na který najel osobní vůz o rozvoru 3 m a světlé výšky 0,15 m. Je zřejmé, že při takovém rozměru vozidla dojde u nového tvaru nájezdu ke kontaktu s podvozkem vozidla. (Pozn. Schéma je

vymodelované na základě geodetického zaměření a výkresu situace pro profil nájezdu uvedený na obr. 7 se zakroužkovanými hodnotami původní (resp. nové) horní hrany 4,41 m; nové dolní hrany 4,01 m; původní dolní hrany 4,17 m).



Obr. 10. Schématické znázornění nájezdu vozidla o rozvoru 3 m a světlé výšce 150 mm na původní tvar nájezdu (oranžová přerušovaná čára) a na nově provedený tvar (modrá přerušovaná čára). Z obrázku je patrné, že po zvětšení sklonu nájezdu takové vozidlo do dvora nemovitosti neprojde.

Změna tvaru pozemku je rovněž dobře patrná při srovnání fotografií různého stáří z obdobného úhlu pohledu, viz níže.



Obr. 11. Přímé porovnání podoby nájezdu na základě fotografií. Vlevo archivní snímek z aplikace mapy.com z roku 2022. Vpravo aktuální snímek pořízený během místního šetření z roku 2026.

Oplocení na jižní straně pozemku p.č. 904

Snížení nivelety a provedení jednostranného sklonu vozovky zapříčinilo snížení terénu podél oplocení. V důsledku snížení terénu byla odhalena základová spára oplocení – na některých místech byly základy podezdívky dokonce podkopány a tím byla zcela zásadně narušena stabilita oplocení. Na takových místech hrozí jeho zřícení.



Obr. 12. Přímé porovnání hloubky založení oplocení na základě fotografií. Vlevo archivní snímek z aplikace mapy.com z roku 2022. Vpravo aktuální snímek pořízený během místního šetření z roku 2026. Na snímku vpravo je patrná odhalená zemina pod základem oplocení.

Níže je uveden celkový pohled na podezdívku, ze kterého je dobře patrné, v jaké míře došlo ke snížení povrchu komunikace během opravy.



Obr. 13. Přímé porovnání výšky podezdívky oplocení na základě fotografií. Vlevo snímek z aplikace mapy.com z roku 2022 (před opravou). Vpravo snímek z google.com z roku 2024 (po opravě).

Obvodová zeď objektu na pozemku p.č. 904

Na objekt nepříznivě působí povrchová dešťová voda z komunikace, která má jednostranný spád směrem k předmětné stavbě, přestože je v projektové dokumentaci uvedeno, že tvar vozovky má být střechovitý (v této souvislosti je vhodné poznamenat, že střechovitý tvar rozděluje srážkovou vodu přibližně rovnoměrně na obě strany komunikace). Jak již bylo uvedeno, v místě napojení přídlažby na objekt navíc nebyla provedena popová fólie a existují také pochybnosti o realizaci zasakovacích rýh.

S ohledem na relativně mělké založení zemědělského objektu v zámrazné hloubce a na zvýšené vlhkostní namáhání povrchovou srážkovou vodou může docházet k saturaci podloží a tím i k objemovým změnám, které mohou vyvolat statické poruchy na objektu.

Potrubí splaškové kanalizace

Splašková kanalizace, která je vedena pod komunikací, má v důsledku provedených oprav snížené krytí. Zjištěná výška krycí vrstvy významně neodpovídá technickým normám a běžným zásadám navrhování. Potrubí splaškové kanalizace (včetně přípojek) má mít dle požadavků ČSN 73 6005 (viz příloha B normy) krytí nejméně 1,0 m, zatímco ve skutečnosti bylo během místního šetření naměřeno méně než 0,4 m.

Takto nízké krytí zvyšuje riziko promrznání potrubí a současně vede k jeho zvýšenému mechanickému namáhání od zatížení dopravou. U kameninového potrubí může docházet ke vzniku trhlin nebo poruchám ve spojích. To může následně vést ke ztrátě těsnosti, k ucpání potrubí (vnikem písčitého obsypu či zeminy) a k ohrožení životního prostředí v důsledku úniku splaškových vod do podzemních vod.



Obr. 14. Přímé porovnání hloubky uložení přípojky splaškové kanalizace. Vlevo realizace přípojky v roce 2022, vpravo současný stav v roce 2026. Z fotografie je patrné, že krycí vrstva nad potrubím je podstatně nižší, a to o rozměr jedné betonové skruže.

6. ODŮVODNĚNÍ

Znalec při hodnocení předmětného stavebního objektu vycházel z vlastního místního šetření, z poskytnuté dokumentace objednatelem znaleckého posudku a z požadavků technických i legislativních předpisů. Znalec v rámci zpracování znaleckého posudku vybral zdroj dat a tato data zpracoval. Na základě analýz a vyhodnocení jsou v další kapitole formulovány odpovědi na otázky položené objednatelem znaleckého posudku.

Znalec si vyhrazuje právo na korekci znaleckého posudku a jeho závěrů, pokud budou zjištěny další podstatné skutečnosti, které nebyly známy při zpracování tohoto posudku.

Znalecký posudek je nutno interpretovat pouze jako celek, nikoli jako individuální a dílčí citace odpovědí na položené otázky.

7. ZÁVĚRY

Otázka č. 1: Byla oprava komunikace v ul. J. A. Komenského v obci Hodkovice nad Mohelkou provedena v souladu s projektovou dokumentací a vydaným stavebním povolením?

Odpověď znalce na otázku č. 1:

Na základě porovnání projektové dokumentace, stavebního povolení, geodetického zaměření skutečného provedení a výsledků místního šetření znalec konstatuje, že oprava komunikace nebyla provedena v souladu s projektovou dokumentací ani s podmínkami stavebního povolení.

Byly zjištěny významné odchylky ve výškovém vedení komunikace, přičemž v oblasti nájezdu na pozemek p. č. 903 dosahuje rozdíl mezi projektovanou a skutečnou niveletou vozovky až přibližně 168 mm. Současně nebyl dodržen navržený střešovitý příčný sklon vozovky; komunikace byla provedena se sklonem jednostranným, a to navíc s nedostatečnou hodnotou příčného sklonu, která podél pozemku p.č. 903 a p.č. 904 vykazuje sklon mezi 0,5 % a 1,2 %, přestože požadavek projektu je 2,5 % a požadavek platné legislativy pak činí minimálně 2 %.

Další odchylky se týkají systému odvodnění. V místě napojení přídlažby na objekt nebyla provedena nopová fólie, která měla sloužit k ochraně přilehlých staveb před účinky povrchové vody. Současně existují pochybnosti o provedení zasakovacích rýh a funkčnosti trativodů, které měly být dle projektové dokumentace součástí odvodnění komunikace. Zjištěn byl rovněž nevyhovující stav krytí splaškové kanalizace, kdy skutečné krytí potrubí je menší než 0,4 m, ačkoliv technické normy požadují krytí minimálně 1,0 m.

Uvedené skutečnosti představují podstatné odchylky od projektové dokumentace i od požadavků technických předpisů, a proto nelze opravu komunikace považovat za provedenou v souladu s projektovou dokumentací a vydaným stavebním povolením.

Otázka č. 2: Jaký dopad měla oprava komunikace v ul. J. A. Komenského na užívání staveb na pozemcích p. č. 903 a 904 v k. ú. Hodkovice nad Mohelkou? Brání současný stav po opravě obvyklému užívání těchto staveb? Došlo během opravy komunikace k jejich poškození?

Odpověď znalce na otázku č. 2:

Na základě provedení místního šetření, analýzy dokumentace a geodetického zaměření lze shrnout, že oprava komunikace má nepříznivý dopad na užívání staveb na pozemcích p. č. 903 a 904 a v některých případech vedla i k jejich poškození.

V důsledku změny výškového vedení komunikace a úpravy tvaru vozovky došlo k výraznému zvětšení sklonu nájezdu na pozemek p. č. 903. Zatímco podle projektových předpokladů měl být sklon nájezdu výrazně menší, skutečně naměřené hodnoty činí přibližně 24 až 27 %, lokálně i více než 30 %. Takto strmý nájezd neodpovídá obvyklým technickým zásadám pro vjezdy k objektům a neumožňuje bezpečný provoz běžných osobních vozidel. Při modelovém posouzení bylo zjištěno, že vozidlo běžných rozměrů při vjezdu do dvora naráží podvozkem na hranu nájezdu. Současně je nájezd nebezpečný i pro pěší, neboť za mokra nebo námrazy vzniká bezprostřední riziko uklouznutí. Z těchto důvodů je nájezd z hlediska bezpečného a obvyklého užívání nevyhovující.

Snížení nivelety komunikace mělo rovněž negativní dopad na oplocení na jižní straně pozemku p. č. 903. V důsledku snížení terénu podél komunikace došlo k odhalení základové spáry podezdívky oplocení, přičemž na některých místech byly základy dokonce podkopány. Tím byla zásadně narušena stabilita oplocení a vzniklo riziko jeho zřícení.

Nepříznivě je rovněž ovlivněna obvodová zeď zemědělského objektu na pozemku p. č. 904. Jednostranný sklon komunikace svádí veškerou povrchovou dešťovou vodu směrem k objektu. Současně nebyla provedena nopová fólie jako ochranný a drenážní prvek, který měl zabránit přímému působení vody na konstrukci. V kombinaci s mělkým založením objektu na pozemku p. č. 904 může docházet k promrzání vodou nasyceného podloží, k jeho objemovým změnám a tím i k riziku vzniku statických poruch na objektu.

Dalším nepříznivým důsledkem opravy komunikace je nedostatečné krytí splaškové kanalizace, které zvyšuje riziko jejího poškození vlivem účinků mrazu a mechanického namáhání od dopravního zatížení. Vzhledem k podstatnému nedodržení hloubky uložení jsou rizika poruch, ztráty těsnosti a provozních komplikací významná, včetně možného environmentálního dopadu.

Na základě uvedených skutečností znalec konstatuje, že současný stav komunikace neumožňuje obvyklé a bezpečné užívání nájezdu na pozemek p. č. 903, došlo k poškození oplocení na pozemku p. č. 904 a provedení komunikace má nepříznivý vliv na stavebně-technický stav přilehlého objektu i inženýrských sítí.

Otázka č. 3: Jaký způsob opravy je vhodný pro uvedení komunikace a staveb na pozemcích p. č. 903 a 904 v k. ú. Hodkovice nad Mohelkou do vyhovujícího stavebně-technického stavu?

Odpověď znalce na otázku č. 3:

Za vhodný způsob nápravy lze považovat takové stavební úpravy, které uvedou komunikaci i integrované inženýrské sítě do souladu s projektovou dokumentací, s podmínkami stavebního povolení a s obecně uznávanými technickými zásadami.

V první řadě je nutné upravit výškové poměry komunikace tak, aby odpovídaly projektovaným hodnotám, a to zejména v úsecích, kde byly zjištěny významné odchylky nivelety. Současně je třeba obnovit navržený střechovitý příčný sklon vozovky v hodnotách odpovídajících technickým předpisům, tedy minimálně přibližně 2 až 2,5 %, aby bylo zajištěno správné odvodnění komunikace v souladu s požadavky vyhlášky č. 104/1997 Sb. a aby nedocházelo k jednostrannému zatěžování přilehlých staveb povrchovou srážkovou vodou.

V návaznosti na úpravu nivelety komunikace je nutné přizpůsobit sklon nájezdu na pozemek p. č. 903 běžným technickým zásadám tak, aby umožňoval bezpečný průjezd standardních osobních vozidel i bezpečný pohyb osob.

Součástí nápravných opatření musí být rovněž obnova a doplnění systému odvodnění komunikace. Je nutné prověřit, zda je provedeno napojení trativodů na potrubí dešťové kanalizace a zda jsou realizovány zasakovací rýhy v zemní pláni, jak požaduje projektová dokumentace a stavební povolení. V případě jejich absence nebo nefunkčnosti je třeba tyto prvky doplnit. Existence zasakovacích rýh je zásadní, neboť zajišťují jak vsakování dešťové vody do podloží, tak její gravitační odvod z výše položených částí komunikace směrem níže. V místech styku komunikace s přilehlými stavbami je nutné doplnit ochranné prvky, zejména nopovou fólii, která omezí přímé působení povrchové vody na konstrukce a napomůže jejímu svedení do zasakovacích rýh.

Součástí nápravných opatření musí být rovněž úprava výškové polohy inženýrských sítí tak, aby jejich krytí odpovídalo požadavkům ČSN 73 6005.

Oplocení na pozemku p. č. 904 je nutné sanovat tak, aby byla obnovena jeho stabilita. To zahrnuje doplnění záspy k základům nebo rekonstrukci podezdívky v místech, kde došlo k jejímu podkopání.

Uvedená opatření představují soubor technických kroků, které mohou uvést komunikaci i přilehlé stavby do vyhovujícího stavebně-technického stavu a obnovit jejich bezpečné a obvyklé užívání.

ZNALECKÁ DOLOŽKA

Znalecký posudek jsem podal jako znalec jmenovaný z rozhodnutí ministra spravedlnosti pana JUDr. [REDACTED] a, Ph.D. ze dne 20. 01. 2016 čj. MSP-58/2015-OJ-SZN/19 pro obor stavebnictví, pro odvětví inženýrské stavby, odvětví stavby obytné, odvětví stavby průmyslové, odvětví stavby zemědělské, odvětví stavební odvětví různá se shodnou specializací u všech uvedených odvětví – spolehlivost konstrukcí, navrhování staveb, provádění staveb, vady a poruchy stavebních konstrukcí.

Znalecký úkon je zapsán ve znaleckém deníku pod pořadovým číslem 5/2026.

Znalečné a náhradu vedlejších nákladů účtuji fakturou pod číslem 2026017.

Prohlašuji, že jsem si jako znalec vědom následků podání vědomě nepravdivého a hrubě zkresleného znaleckého posudku v souladu s § 127a občanského soudního řádu.

V Praze, dne 24. 2. 2026

.....
Ing. [REDACTED], Ph.D.

PŘÍLOHA 1: VYBRANÁ FOTODOKUMENTACE Z MÍSTNÍHO ŠETŘENÍ (11.2.2026)



Obr. 1. Pohled severním směrem do ulice J. A. Komenského, v dále se komunikace napojuje na ul. Liberecká. Podél pozemku p.č. 903 a 904 je vozovka vyspádována jednostranně – směrem k těmto pozemkům, jak je vidět i prostým okem.



Obr. 2. Pohled na část komunikace navazující na nájezd do dvora pozemku p.č. 903. Sklon vozovky byl měřen za pomoci dvoumetrové latě a digitálního sklonoměru.



Obr. 3. Sklon vozovky v blízkosti nájezdu činí 0,5 %.



Obr. 4. Pohled na nájezd na pozemek p.č. 903.



Obr. 5. Sklon nájezdu činí dle konkrétního příčného řezu mezi 24 a 27 %, lokálně bylo však naměřeno i více než 30 % (při měření na uvedené fotografii).



Obr. 6. Dlážděná plocha ve dvoře na pozemku p.č. 903 je rovinná, beze sklonu.



Obr. 7. Pohled na podezdívku oplocení. Místy je podezdívka podkopána a je proto ohrožena stabilita plotu (jeden z ocelových sloupků vykazuje nadměrnou výchytku).



Obr. 8. Bližší pohled na podkopání podezdívky – úroveň přídlažby se zde nachází pod úrovní základové spáry.



Obr. 9. Po opravě komunikace došlo k výraznému snížení výškové úrovně terénu; původní úroveň je patrná z bílé linie na podezdívce oplocení.



Obr. 10. Pohled na opěrnou zeď po opravě komunikace. Prováděné stavební práce přispěly ke zhoršení technického stavu (který nebyl dobrý již před zahájením opravy komunikace).



Obr. 11. Pohled na revizní otvor kanalizační šachty.



Obr. 12. Krytí přípojky i níže situovaného kanalizačního řadu je zcela nedostatečné.

GEODETICKÝ PŘEDÁVACÍ PROTOKOL

ze dne 29.12.2025

Předmět zaměření: Výškové poměry komunikace podél parcel 903 a 904

Objekt: Hodkovice nad Mohelkou, ulice J.A. Komenského (KÚ 640344)

Objednavatel: ██████████ ek

L

Ho ██████████ u

Zaměřil a zpracoval: Doc. Ing. F ██████████ n, Ph.D.

Souřadnicové systémy: S-JTSK, Bpv

Použité přístroje:

Totální stanice Trimble S6 HP, v.č.: 92120086,

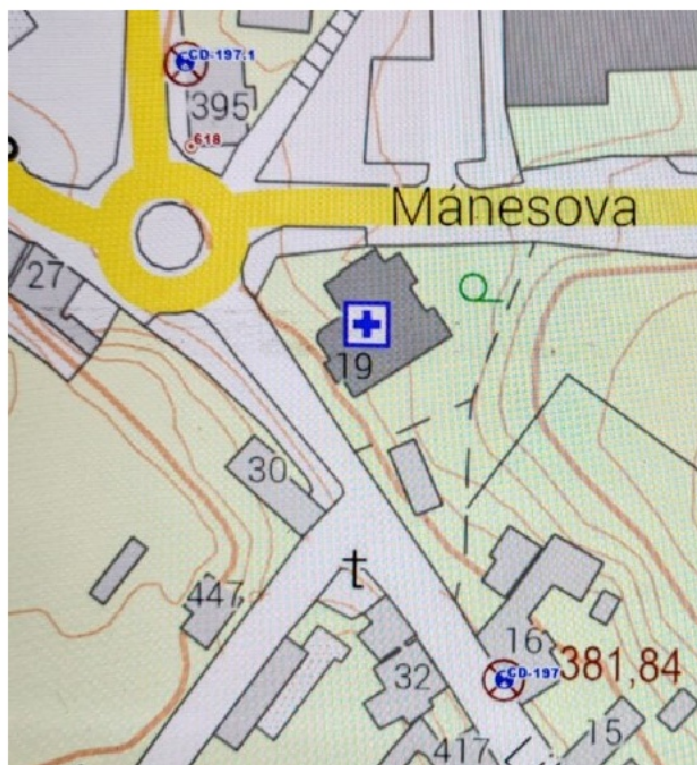
GNSS přijímač Trimble GeoXR v.č. 5135407185

Přesnost měření: totální stanicí $\sigma_{xy} = 2\text{mm}$ a $\sigma_h = 1\text{mm}$

Technická zpráva:

Dne 29.12.2025 bylo provedeno zaměření výškových poměrů komunikace podél parcel 903 a 904 v Hodkovicích nad Mohelkou (ulice J.A. Komenského). Jednalo se zejména o zaměření skutečného stavu podélného profilu komunikace, příčného řezu A a nájezdu do zahrady. K dispozici byly jako podklady zaslány emailem výkresy z projektové dokumentace stavby ve fázi DSP datované 05/2018 (Situace C.1., podélný profil C.2. a příčné řezy C.3.).

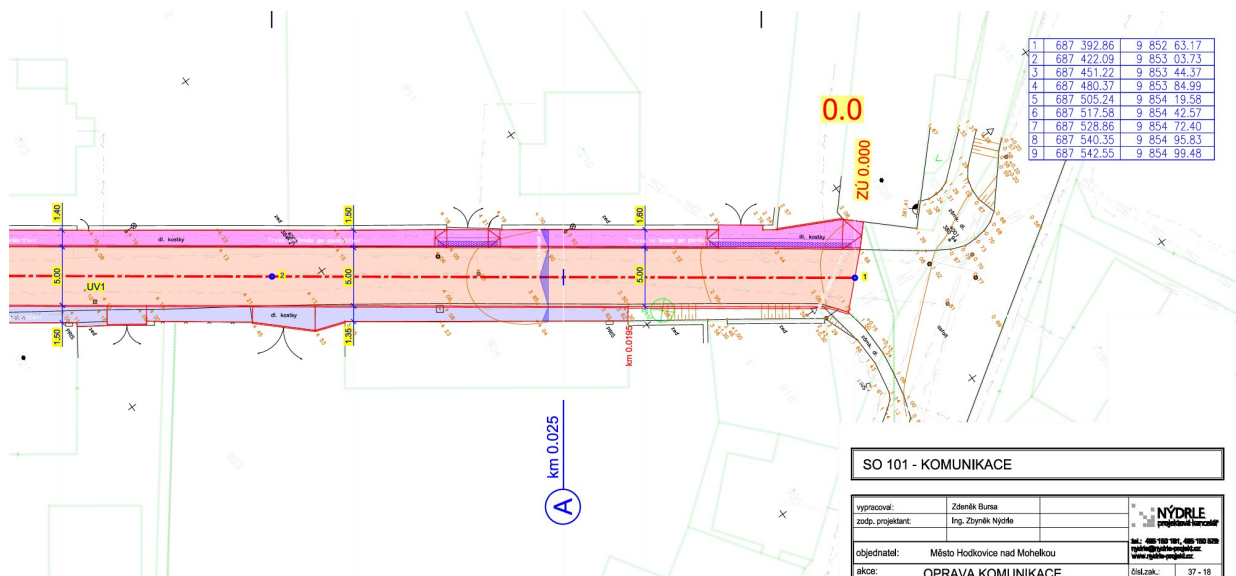
Výškové připojení celého měření do systému Bpv bylo provedeno totální stanicí pomocí trigonometrické metody ze 2 přilehlých nivelačních bodů (CD 197 a CD 197.1), kde dosažený výškový rozdíl činil 7 mm, což odpovídá přesnosti pro technickou nivelaci (pro další výpočty byla vypočtena průměrná nadmořská výška z těchto dvou nivelačních bodů).



Obr. 1 – Přehledka použitých nivelačních bodů

Polohové připojení do S-JTSK bylo realizováno pomocí GNSS přijímače s připojením do systému CZEPOS (metoda RTK, doba observace 10 s) s dvouhodinovým odstupem. Celkem byly zaměřeny 4 body v ulici J.A. Komenského, ze kterých byla pomocí výpočtu volného stanoviska vypočtena poloha totální stanice. Polohové připojení sloužilo zejména k vytyčení polohy bodů podélného profilu a příčných řezů dle projektové dokumentace. Přesnost vytyčení polohy bodů pro výškové zaměření byla do 2 cm, včetně uvážení přesnosti volného stanoviska. Přesnost měření výšek, které bylo připojeno na body ČSNS, je dáno přesností trigonometrické metody a lze popsat směrodatnou odchylkou 2 mm.

Pro posouzení stavu komunikace byly nejprve vytyčeny a následně zaměřeny body podélného profilu, které vycházely z bodů osy komunikace uvedené v situaci (body 1,2 a 3 viz. Obr.2).

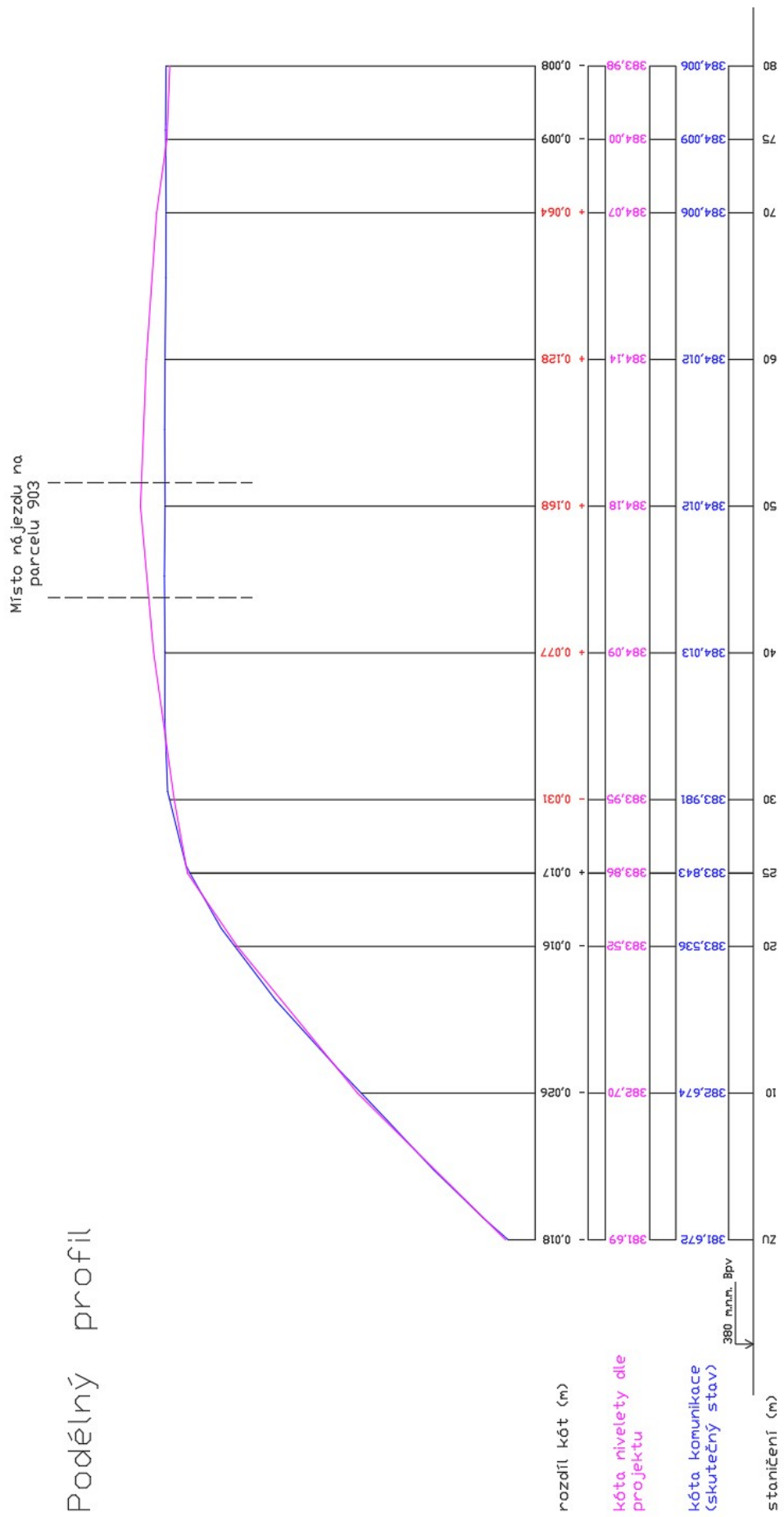


Obr. 2 – Situace s uvedenými body osy komunikace

Skutečný podélný profil byl konfrontován s předloženým podélným profilem z projektové dokumentace a byli zjištěny jejich výškové odchylky, které jsou znázorněny na Obr. 3. Ze zaměření skutečného podélného profilu vyplývá, že od staničení 40 m do staničení 70 m je osa komunikace výrazně níže, než je udaná hodnota v projektové dokumentaci (V místě vjezdu na parcelu 903, tedy u staničení 50 m je komunikace prokazatelně níže až o 17 cm !!).

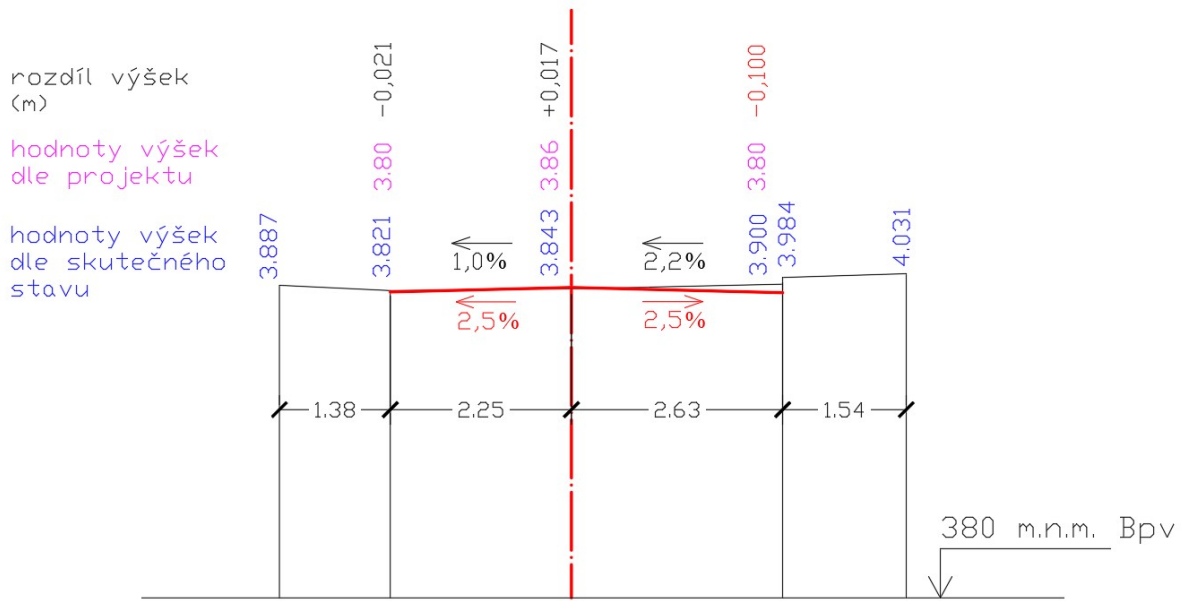
Dále byl vytyčen a zaměřen Řez A ve staničení km 0,025, který byl opět konfrontován s projektovou dokumentací. Na Obr. 4, je patrné zejména nedodržení sklonu vozovky, ale také celkových rozměrů.

V neposlední řadě bylo provedeno výškové zaměření nájezdu na pozemek 903, z důvodu posouzení sklonu a celkového dodržení výškových dispozic. Na obr. 5 jsou zobrazeny výškové kóty na nájezdu v podrobném rastru a dále hodnoty sklonu v procentech (minimální sklon je 24 % a maximální sklon je 27 %). Na obr. 6 jsou uvedeny širší výškové vztahy u nájezdu na parcelu 903, ze kterého je patrné, že se u spodní hrany nájezdu výrazně snížila výška komunikace (u levého spodního rohu až o 20 cm).

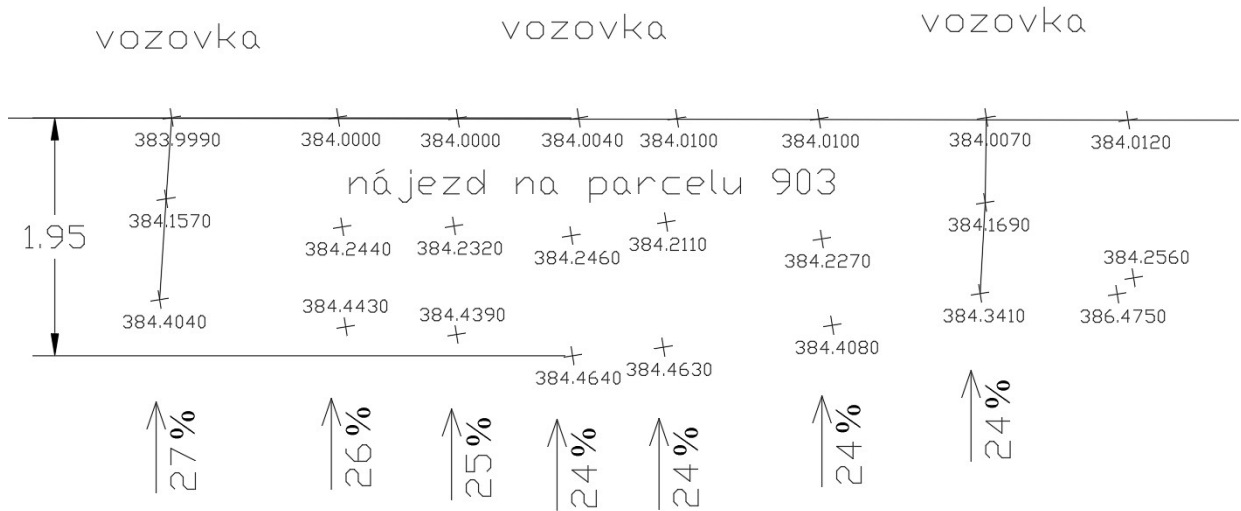


Obr. 3 – Analýza odchylek podélných profilů

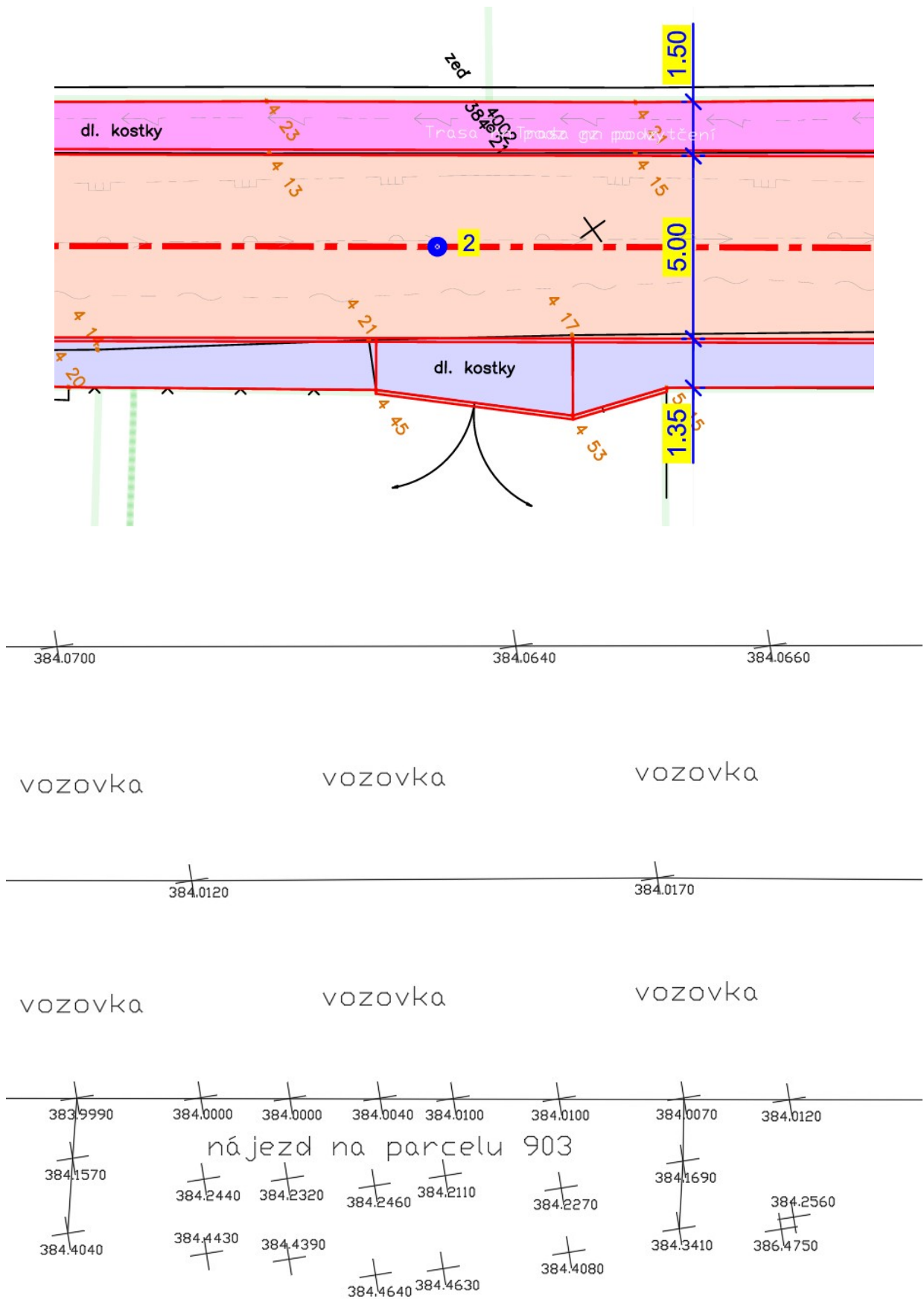
Příčný řez A
km 0,025



Obr. 4 – Analýza odchylek řezu A v km 0,025



Obr. 5 – Skutečný stav nájezdu na parcelu 903



Obr. 6 – Porovnání výškopisu z projektové dokumentace (nahore s redukovanými výškami o 380 m) a skutečnosti u nájezdu na parcelu 903 (dole)

Náležitosti a přesností odpovídá právním předpisům.

Ověřil:

Jméno: Ing [REDACTED]

Podpis:

Dne: 25.1.2026

Číslo ověření: 26004

