ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Lucie Trejbalové a soudců Mgr. Karolíny Tylové, LL.M. a Mgr. Zdeňka Macháčka ve věci

žalobce: X
bytem X

proti

žalovanému: **Krajský úřad Libereckého kraje**
sídlem U Jezu 642/2a, Liberec 2

za účasti: **I) Statutární město Liberec**
sídlem nám. Dr. E. Beneše 1/1, Liberec 1

II) X
X
zastoupena advokátem Mgr. Jiřím Kafkou
sídlem Pražská 4, Liberec

III) X
bytem X
zastoupena advokátem Mgr. Jiřím Kafkou
sídlem Pražská 4, Liberec

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 31. 1. 2022, č. j. X

takto:

I. Rozhodnutí Krajského úřadu Libereckého kraje ze dne 31. 1. 2022, č. j. X, se zrušuje pro vady řízení a věc se vrací k dalšímu řízení žalovanému.

II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení částku 3 000 Kč ve lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

III. Osobám zúčastněným na řízení se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobce se včasně podanou žalobou domáhá přezkumu shora označeného rozhodnutí žalovaného, jímž bylo zčásti změněno, ve zbytku potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Liberec, odboru dopravy (dále jen „silniční správní úřad“) ze dne 2. 12. 2020, č. j. X, a odvolání žalobce zamítnuto. Uvedeným rozhodnutím silniční správní úřad zamítnul žalobcovu žádost o omezení obecného užívání účelové komunikace na pozemku p. č. X v k. ú. X, které mělo spočívat v zřízení nových parkovacích míst na pozemní komunikaci a jejich pozdějšímu pozemkovému oddělení za účelem prodeje. Změna prvostupňového rozhodnutí ze strany žalovaného spočívala v doplnění § 51 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, do výroku rozhodnutí.

2. V rozhodnutí ze dne 2. 12. 2020 silniční správní úřad nepřijal uvedení stání vozidel na dotčené komunikaci do souladu s dopravními předpisy jako oprávněný důvod vlastníka účelové komunikace, neboť k dosažení tohoto účelu není nutný zásah do práva na obecné užívání účelové komunikace. Odkázal na § 77 a § 76 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), a uvedl, že požadovaného stavu lze docílit schválením užití příslušného svislého dopravního značení, např. značkou *Parkoviště podélné stání* a vodorovným dopravním značením V 10a. Odmítnul námitky společenství vlastníků týkající se umístění dopravní značky IZ 5a *Obytná zóna* na účelové komunikaci a rovněž poukazy na chyby v dokumentaci vypracované x, ze které vycházel, protože šlo o návrh dopravního řešení autorizovaného projektanta, a žádný z účastníků nepředložil oponentní posudek. Dodal, že jednopruhové uspořádání provozu je podle normy ČSN 736110 možné a v Liberci bylo takové uspořádání schváleno i na frekventovanějších místních komunikacích. Uznal částečně námitky týkající se napojení účelové komunikace na místní komunikaci a místa pro otáčení vozidel na účelové komunikaci, která je slepou. Dále odmítnul námitky týkající se ohrožení požární bezpečnosti objektů napojených na účelovou komunikaci. Také námitku Statutárního města Liberec týkající se provádění zimní údržby silniční správní úřad nepřijal. Pokud šlo o zřízení parkovacích míst, následné geometrické oddělení a prodej pozemků jednotlivým uživatelům, silniční správní úřad uvedl, že nelze přijmout námitku společenství vlastníků, že příjem z prodeje majetku není oprávněným zájmem jeho vlastníka. Přesto konstatoval, že povolení omezení na základě takového zájmu vlastníka komunikace není možné, neboť takovým rozhodnutím by překročil své zákonné

zmocnění orgánu státní moci. Institut omezení obecného užívání účelové komunikace není určen k zániku účelové komunikace na oddělených částech pozemku účelové komunikace. Oddělením a prodejem by vznikly samostatné komunikace, které již nebudou se zbylou částí tvořit logický celek ve vztahu k dopravnímu účelu, nebudou připojovat nebo spojovat nemovitosti a charakter účelové komunikace si podrží pouze zbylá část pozemku, tudíž se naplní důvody pro zánik účelové komunikace dle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Protože silniční správní úřad neshledal ani jeden z důvodů vlastníka účelové komunikace způsobilým k vydání povolení na omezení obecného užívání účelové komunikace, žádost zamítl.

3. Žalovaným bylo prvostupňové rozhodnutí částečně změněno shora popsaným způsobem. Po shrnutí právní úpravy a zásad, které se uplatní při rozhodování o žádosti vlastníka účelové komunikace o omezení nebo úpravu obecného užívání, žalovaný konstatoval, že požadovanou formou omezení, tedy zřízením 9 parkovacích míst umístěním navrhovaného dopravního značení by došlo k zúžení účelové komunikace na 4,5 m. Přitom jde o obslužnou pozemní komunikaci zajišťující přístup k rodinným domům a bytovým domům, slepou, obousměrnou, s jedním jízdním pruhem pro každý směr, takto byla stavba komunikace realizována, a zúžení by výrazně ztížilo dopravní obsluhu objektů. Podle normy ČSN 736110 vyplývá, že šířka obousměrné komunikace může být minimálně 5,5 m, při šířce jízdního pruhu 2,75 m, přičemž v případě realizovaného omezení obecného užívání by tyto parametry komunikace nesplňovala. Dalším problémem jsou nedostatečné rozhledové poměry a nedostatečné obalové křivky při vyjíždění vozidel na předmětnou komunikaci z míst mimo ni od přilehlé zástavby, dají se proto předpokládat dopravní kolize či dopravní kongesce. Tyto důvody tedy svědčí v neprospěch požadovaného omezení. Žalovaný hodnotil nezbytnost navrženého řešení, konstatoval, že omezení je zcela nepřiměřené ve vztahu k zájmům na zachování stávajícího veřejného přístupu, neboť jen tak může dotčená komunikace plnit svoji obslužnou funkci. Negativa jsou ve zjevném nepoměru se zájmem deklarovaným vlastníkem, tedy zájmem o nápravu protiprávního parkování a zvýšení počtu parkovacích míst, jehož lze dosáhnout i jinými prostředky. Žalovaný odkázal na výsledek poměřování důvodů tvrzených žalobcem pro omezení veřejného přístupu a důvodů uváděných uživateli komunikace z nutné komunikační potřeby popsaný prvoinstančním orgánem, se kterým se ztotožnil. K námitkám žalobce týkajícím se pravomoci silniční správního úřadu rozhodnout o požadovaném omezení žalovaný konstatoval, že rozhodnutí o navrženém omezení spadá do jeho pravomoci, v tomto směru odůvodnění prvostupňového rozhodnutí proto opravil. Dodal, že institut omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci neslouží k jejímu úplnému zániku. Návrh dopravního řešení Ing. Křenka podle žalovaného postrádá mj. popis toho, jak se autor vypořádal s technickými předpisy, pro jakou skupinu vozidel jsou parkovací místa počítána, zda jsou dodrženy normy ČSN 736056, ČSN 736110, nebyl znázorněn způsob najíždění vozidel na parkovací místa, na což upozornila již Policie ČR ve vyjádření ze dne 15. 10. 2020. Doplnění § 51 odst. 3 správního řádu do výroku rozhodnutí bylo možné učinit v odvolacím řízení, proto žalovaný přistoupil k částečné změně rozhodnutí a ve zbytku jej potvrdil.

II. Žaloba

4. Žalobce popsal, že důvodem jeho žádosti bylo plánované zřízení parkovacích míst, včetně narovnání nynějšího nelegálního parkování, jejich geometrické oddělení a eventuální

prodej, což by řešilo problém s nedostatkem parkování v dané ulici a okolí. Zřízení parkovacích míst, tím i vyřešení parkování v rozporu se značkou IZ 5a *Obytná zóna* je oprávněným zájmem žalobce jako vlastníka komunikace, ale i veřejným zájmem. K prokázání tvrzení, že na daném místě vozidla parkují, předložil žalobce soudu fotografie. Parkování v daném místě neohrožuje zdraví ani životy lidí a zvířat a je v souladu s přiloženým nákresem nového dopravního uspořádání komunikace od projektanta v oboru pozemní stavby Ing. Křenka, ke kterému vydala Policie ČR souhlasné stanovisko.

5. Žalovaný žalobcem uváděné důvody z hlediska naplnění podmínky § 7 odst. 1 věta druhá zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, neřešil, jeho zdůvodnění označil žalobce za nelogické. Šikana místních obyvatel udáváním na policii ani zatěžování policie a případné žádosti o opatření k zabránění parkování, natož je-li v místě dopravní značka IZ 5a *Obytná zóna*, nejsou k řešení situace vhodné a oprávněný zájem vlastníka neřeší.

6. Geometrické oddělení pozemků (parkovacích stání) a jejich následný prodej byl druhým důvodem žádosti. Aby katastrální úřad zapsal nové geometrické oddělení pozemků, je k tomu třeba kladné stanovisko odboru dopravy Magistrátu města Liberec, které je podmíněno vyhověním jeho žádosti o omezení obecného užívání účelové komunikace. Od toho se odvíjí negativní postoj některých obyvatel sousedních pozemků, kteří na komunikaci nelegálně mnoho let parkují, ačkoli to v řízení popírali. Tento důvod, tedy příjem z prodeje majetku, silniční správní úřad uznal jako oprávněný zájem vlastníka.

7. Žalovaný v napadeném rozhodnutí popisuje údajné problematické zúžení vozovky (jednopruhové uspořádání provozu), zatímco prvoinstanční úřad toto uspořádání vnímá jako bezproblémové a uvádí frekventovanější místa v Liberci jako příklad takového uspořádání. Obě rozhodnutí se tak ocitají v přímém rozporu.

8. Napadené rozhodnutí žalovaného postrádá rozbor negativ, které by takové údajné omezení obecného užívání přineslo. Pokud žalovaný odkazoval na výsledek poměřování důvodů tvrzených žalobcem a důvodů uživatelů z nutné komunikační potřeby popsaný prvoinstančním orgánem, není žalobci zřejmé, jakou část odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí myslel, neboť silniční správní úřad naopak všechny námitky uživatelů komunikace vyvrátil. I proto jsou obě správní rozhodnutí v přímém rozporu. S komunikační potřebou místních obyvatel naopak žalobce počítal, proto v dopravní studii nechal u výjezdů z okolních domů a ulic navrhnout podélnou dopravní značku V 12c *Zákaz zastavení*, aby bylo právně zajištěno, že výjezdy nebudou blokovány.

9. Dále žalobce poukázal na tu část odůvodnění napadeného rozhodnutí, v níž žalovaný uznal jeho námitky týkající se zákonného zmocnění silničního správního úřadu rozhodnout o požadovaném omezení, a tuto část opravil. Tento opravený bod však byl v původním rozhodnutí jediným důvodem, pro který byla jeho žádost zamítnuta, jak vyplývá z argumentace v poledním odstavci na str. 5 prvostupňového rozhodnutí. Názor prvoinstančního orgánu, že povolením omezení veřejného užívání komunikace a zřízením parkovacích míst by komunikace zanikla, žalobce nesdílí, neboť o taková parkovací místa se komunikace nezmenšují a nepřestávají být součástí silnic.

10. Přestože žalobce s odůvodněním prvoinstančního rozhodnutí nesouhlasil, rozuměl mu, ovšem rozhodnutí žalovaného je věcně nesprávné, nelogické, tudíž nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

11. Žalobce znovu odkázal na přiloženou fotodokumentaci, která prokazuje, že v levé části komunikace parkují vozidla. Ačkoli je parkování v rozporu s dopravní značkou *Obytná zóna*, neohrožuje životy a zdraví, je v souladu s nákresem Ing. Křenka a souhlasným stanoviskem Policie ČR. Z těchto důkazů nevyplývá, že by prostor pod parkujícími vozidly nebyl součástí komunikace, jak tvrdil silniční správní úřad. A parkování nezpůsobuje kolizní dopravní situace a dopravní kongrese, o kterých hovořil žalovaný v napadeném rozhodnutí.

12. Z uvedených důvodů žalobce navrhoval, aby soud napadené rozhodnutí žalovaného zrušil a věc vrátil k dalšímu projednání s tím, že požaduje nahradit náklady řízení.

13. Posléze žalobce doplnil, že podnět, který podal veřejnému ochránci práv, byl odložen s ohledem na právě probíhající řízení před správním soudem.

III. Vyjádření žalovaného

14. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný pouze zopakoval skutečnosti uvedené v odůvodnění napadeného rozhodnutí. Navrhoval, aby soud žalobě nevyhověl.

IV. Vyjádření osob zúčastněných na řízení

15. Osoby zúčastněné na řízení (vlastníci bytových jednotek v domě p. č. X a X, současně předsedkyně sdružení vlastníků jednotek ve dvou bytových domech) uvedly, že předmětná účelová komunikace je jedinou přístupovou cestou k bytovým domům č. p. X, X a X.

16. Dále připomenuly principy právní úpravy omezení užívání veřejně přístupné účelové komunikace, zejména nutnost zkoumat proporcionalitu a míru zásahu do práv ostatních osob dotčených požadovaným omezením, tedy i to, zda není případné omezení zaměřeno účelově, s odkazem na rozsudek zdejšího krajského soudu ze dne 2. 5. 2017, č. j. 59 A 68/2016-58. Žalobce přitom netvrdil, natož aby prokázal poškozování svých oprávněných zájmů, nezbytnost omezení, stejně jako netvrdil a neprokázal svůj naléhavý právní zájem na takovém omezení. Jeho úmyslem je spekulativní prodej vymezených parkovacích stání třetím osobám.

17. Osoby zúčastněné konstatovaly, že rozhodnutí žalovaného, resp. prvoinstančního orgánu je správné, resp. zákonné. Podkladová dokumentace vypracovaná Ing. Křenkem trpí vadami. Zejména je nesprávné měření šířky komunikace, vadné je i měření délky všech parkovacích stání na sousedních soukromých pozemcích. Umístněním podélných parkovacích stání by došlo k porušení parametrů specifikovaných normou ČSN 736056. Konkrétně by nebyl dodržen minimální poloměr pro vjezd/výjezd ze stávajících parkovacích stání na soukromých pozemcích. Došlo by k porušení minimální předepsané šíře komunikace 450 cm o 50 cm.

18. Komunikace plní také funkci přístupové komunikace pro požární techniku a plochy pro odstavení požární techniky. Pokud by došlo k vymezení parkovacích stání, nemohlo by se jednat o dvoupruhovou komunikaci, jak byla koncipována v rámci požárně bezpečnostního řešení stavby pro dané kolaudační řízení. Jestliže by v důsledku změny parametrů došlo ke změně na jednopruhovou komunikaci, musí být komunikace, jejíž délka přesahuje 100 m, vybavena na konci obratištěm, s parametry pro nákladní vozidla, což je neproveditelné. Vydáním kladného rozhodnutí by žalovaný významně zasáhl do požární bezpečnosti bytových domů, tedy významně snížil úroveň požární bezpečnosti oproti stavu, kdy byly stavby

bytových domů uvedeny do užívání. Problém bude o to palčivější v zimním období, kdy se dá předpokládat další omezení průjezdnosti.

19. Podle osob na řízení zúčastněných tedy nebyly splněny zákonné podmínky pro omezení či úpravu veřejného přístupu na komunikaci.

IV. Posouzení věci krajským soudem

20. Krajský soud přezkoumal napadená rozhodnutí a řízení jejich vydání předcházející v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s."), v rozsahu a v mezích žalobních bodů, přitom vycházel ze skutkového stavu v době vydání rozhodnutí správního orgánu, v souladu s § 75 odst. 1, odst. 2 s. ř. s.

21. Soud vycházel z následujících skutečností, které vyplynuly z předloženého spisového materiálu:

22. Žalobce je vlastníkem pozemku p. č. X a veřejně přístupné účelové komunikace, která se na něm nachází, jak prokazuje i osvědčení silničního správního úřadu ze dne 14. 1. 2020, č. j. X. Pozemek vedený v katastru nemovitostí jako ostatní plocha se způsobem využití ostatní komunikace nabyl žalobce v roce 2020 ve veřejné dražbě.

23. Dne 3. 9. 2020 požádal žalobce o omezení obecného užívání předmětné účelové komunikace – zřízení soukromých parkovacích míst. Důvodem omezení veřejného užívání mělo být odstranění nesouladu parkování vozidel s dopravními předpisy, zřízení parkovacích míst s následným geometrickým oddělením a prodejem jednotlivým uživatelům. K žádosti žalobce přiložil grafickou přílohu - nové dopravní uspořádání komunikace formou dopravního značení zpracované projektantem v oboru dopravní stavby X. Z žádosti a přílohy vyplývá, že žalobce žádal na účelové komunikaci s vyznačenou průjezdností šíře 6,0 - 6,3 m zřídit formou vodorovného dopravního značení V 10a *Stání podélné* a V 12c *Zákaz zastavení* celkem 9 parkovacích míst a označit výjezdy z okolních nemovitostí na účelovou komunikaci.

24. Silniční správní úřad oznámil zahájení řízení ostatním účastníkům řízení. Námitky proti žádosti podala jednotlivá společenství vlastníků bytů v bytových domech, k nimž je zajištěn přístup z předmětné účelové komunikace, a Statutární město Liberec zastoupené na základě statutu Městským obvodem Vratislavice nad Nisou. Silniční správní úřad obstaral stanovisko Policie ČR, dopravního inspektorátu, ze dne 15. 10. 2020, X, v němž dopravní inspektorát sdělil své nezávazné stanovisko ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu neměl námitek, současně uvedl, že v přiložené dopravní studii chybí některé náležitosti, mj. není zřejmý způsob najíždění vozidel na stávající kolmá parkovací stání, nejsou zřejmé obalové křivky u předpokládaného největšího vozidla, z hlediska normových hodnot dle ČSN 736056.

25. Rozhodnutím ze dne 2. 12. 2020 silniční správní úřad žalobcovu žádost zamítnul se shora popsaným odůvodněním. K žalobcovu odvolání žalovaný rozhodnutím ze dne 23. 3. 2021, č. j. X, prvostupňové rozhodnutí změnil formou doplnění § 51 odst. 3 správního řádu, ve zbytku rozhodnutí potvrdil.

26. Toto rozhodnutí žalovaného zrušil zdejší krajský soud pro vady rozsudkem ze dne 5. 10. 2021, č. j. 59 A 33/2021-114. Žalovanému vytknul, že jeho rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť žalovaný se nedostatečně zabýval posouzením žalobcem uvedených důvodů pro omezení veřejného užívání komunikace,

směšoval hlediska pro posouzení žádosti dle § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích a žádosti o místní úpravu provozu. Důvody uvedené žalovaným ke snížení bezpečnosti provozu a omezení oboustranné komunikace se ocitly v rozporu s odůvodněním prvoinstančního orgánu. Žalovaný hovořil o vyhrazených stáních, ačkoli pro to nebyla opora ve spisovém materiálu, a také nevypořádal odvolací námitky týkající se závěrů silničního správního úřadu, že k navrhovanému omezení nemá pravomoc, neboť by jím došlo ke zrušení části účelové komunikace. V dalším řízení byl žalovaný soudem zavázán tyto vady odstranit.

27. Žalovaný v dalším průběhu odvolacího řízení přistoupil k vydání nového rozhodnutí ze dne
31. 1. 2022, jímž změnil výrok prvostupňového rozhodnutí ve formě doplnění § 51 odst. 3 správního řádu, ve zbytku odvolání zamítl a přezkoumávané rozhodnutí potvrdil.

28. Předmětem soudního přezkumu je opětovně rozhodnutí žalovaného ve spojení s rozhodnutím silničního správního úřadu, kterým bylo ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích rozhodováno o žalobcově žádosti o omezení a úpravu obecného užívání veřejně přístupné účelové komunikace na jeho pozemku p. č. X.

29. Podle § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích *[p]říslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními předpisy tím není dotčena*.

30. Již v předchozím zrušujícím rozsudku zdejší soud předestřel výklad shora citovaného ustanovení a konstatoval, že z odůvodnění rozhodnutí silničního správního úřadu musí být v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu zřejmé, na základě jakých zjištěných skutkových okolností a jakých právních úvah byly posouzeny vlastníkem účelové komunikace uváděné důvody z hlediska naplnění zákonné podmínky § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích. Tedy zda popsané důvody pro omezení nebo úpravu veřejného přístupu lze posoudit jako oprávněné zájmy vlastníka účelové komunikace, jejichž ochrana je nezbytně nutná. Dále musí z odůvodnění rozhodnutí vyplývat, jak silniční správní úřad uvážil o požadovaném způsobu omezení, resp. úpravy veřejného přístupu na účelovou komunikaci s tím, že vlastní umístění dopravních značek se odehrává v režimu zákona o silničním provozu, včetně prováděcích předpisů. Tyto požadavky se nepochybně vztahují i na rozhodnutí odvolacího silničního správního úřadu, který přezkoumává soulad prvostupňového rozhodnutí s právními předpisy, přičemž je jeho povinností přezkoumatelným způsobem vypořádat uplatněné odvolací námitky [srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 23. 7. 2008, č. j. 3 As 51/2007-84].

31. A je třeba zopakovat, že s ohledem za zásadu jednoty správního řízení tvoří prvostupňové správní rozhodnutí a rozhodnutí odvolacího orgánu jeden celek. Skutková zjištění a právní posouzení obsažená v rozhodnutí vydaných v obou stupních řízení by tak na sebe měla logicky navazovat. Odvolací orgán nepochybně může určitým způsobem skutečnosti uvedené správním orgánem I. stupně korigovat, rozsah a způsob, jakým tak činí, by měl být z odůvodnění rozhodnutí bez problémů seznatelný. V obecné rovině je pak možné poukázat i na možný postup odvolacího orgánu podle § 90 odst. c) věta čtvrtá správního

řádu spočívající ve změně části odůvodnění, je-li to potřeba k odstranění jeho vad a současně je výrok přezkoumávaného rozhodnutí správný.

32. Soud má za to, že ani v dalším řízení vydané rozhodnutí žalovaného uvedeným požadavkům nevyhovuje, žalovaný se beze zbytku neřídil závazným právním názorem soudu vysloveným ve zrušujícím rozsudku, rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů ve smyslu § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

33. Soud při přezkumu napadeného rozhodnutí vycházel z toho, že žalovaný k odvolání žalobce výslovně korigoval závěry prvostupňového rozhodnutí pouze v tom směru, že silniční správní úřad má pravomoc rozhodnout o navrženém omezení veřejného přístupu na danou veřejně přístupnou účelovou komunikaci. Ostatní skutková zjištění a závěry i právní úvahy žalovaného je třeba vnímat jako potvrzení či rozhojnění odůvodnění prvostupňového rozhodnutí, neboť v žádném jiném směru žalovaný důvody uvedené silničním správním úřadem neoznačil za nepřesné či dílem nesprávné.

34. Silniční správní orgán se nejprve zabýval požadavkem žalobce uvést stávající parkování vozidel
po straně posuzované účelové komunikace do souladu s dopravními předpisy, přičemž dovodil, že požadovaného stavu, tedy jednopruhového obousměrného provozu a stání vozidel v druhém pruhu lze docílit stanovením místní úpravy silničního provozu ve smyslu § 77 zákona o silničním provozu. Konkrétně zmínil dopravní značku IP 11c *Parkoviště podélné* a vodorovné dopravní značení V10a *Stání podélné*, o jejichž umístění dle obsahu žádosti žalobce žádal. Argument žalobce, který chtěl docílit parkování vozidel v souladu s předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích, tedy odmítl jako oprávněný důvod vlastníka komunikace ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, neboť pro stání vozidel v souladu se zákonem není nutný zásah do práva na obecné užívání. Je tedy zřejmé, že silniční správní úřad se věnoval požadavku omezit veřejné užívání účelové komunikace umístěním navrhovaného dopravního značení. V další části odůvodnění pod bodem *2. Zřízení parkovacích míst, geometrické oddělení a prodej jednotlivým uživatelům* pak silniční správní úřad dovodil, že tento zájem žalobce by vedl k důsledkům, které nelze akceptovat, neboť by tím došlo k vzniku samostatných komunikací, které by již se zbylou částí netvořily logický celek a u kterých by přestaly platit některé podmínky pro existenci účelové komunikace, naplní se tak předpoklady pro zánik účelové komunikace, o kterém ale nemůže silniční správní orgán rozhodnout.

35. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí oproti prvostupňovému rozhodnutí nikterak k záměru žalobce zřídit na straně komunikace parkovací místa ve smyslu jejich geometrického oddělení a následného prodeje jednotlivým vlastníkům, kteří by na těchto pozemcích parkovali, nevyjádřil. Hovořil-li o zúžení účelové komunikace, spojil své závěry s umístěním dopravního značení, které žalobce navrhoval. Poté zhodnotil, že navržené omezení veřejného přístupu je zcela nepřiměřené ve vztahu k zájmům ostatních uživatelů komunikace na zachování stávajícího rozsahu veřejného přístupu. Pokud jde o podrobnosti výsledku poměřování důvodů uváděných žalobcem a uživatelů z nutné komunikační potřeby, odkázal na úvahy silničního správního úřadu. Docílit parkování vozidel parkování vozidel podél komunikace v souladu s právními předpisy a zvýšení počtu parkovacích míst je pole žalovaného možné např. oznámením přestupků policii, umístěním dopravního značení zakazujícího parkování nebo jiným technickým opatřením, např. zábranou nebo cedulí s nápisem zákaz parkování.

36. Z právě uvedeného je zřejmé, že zjištění a důvody, pro které žalovaný neuznal žalobcem uváděné důvody žádosti o omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci v podobě navrženého dopravního značení, se ocitly v přímém rozporu s odůvodněním prvostupňového rozhodnutí, což činí rozhodnutí žalovaného v dané části nepřezkoumatelným. Zatímco silniční správní úřad dovodil, že pro podélné stání vozidel v souladu s dopravními předpisy není nutný zásah do práva na obecné užívání komunikace a jednopruhový obousměrný provoz a stání vozidel principiálně neodmítnul a odkázal na možnost stanovení místní úpravy provozu např. dopravní značkou IP 11c *Parkoviště podélné* a vodorovným dopravním značení V10a *Stání podélné*, žalovaný zúžení vozovky v důsledku vzniku parkovacích míst umístěním dopravního značení odmítnul jako nepřiměřené ve vztahu k zájmům vlastníků dotčených nemovitostí. V tomto směru jsou žalobní námitky důvodné. Pokud žalovaný odkázal v podrobnostech na důvody popsané prvoinstančním orgánem, má žalobce pravdu, že takový výsledek poměřování v prvostupňovém rozhodnutí chybí, a to zcela logicky, nepovažoval-li silniční správní úřad k uvedení souladu parkování s dopravními předpisy zásah do práva na obecné užívání za nutný. A zatímco ve své podstatě žalovaný výhradám uváděným v průběhu správního řízení ostatními uživateli účelové komunikace přisvědčil a konstatoval, že tato negativa převažují, silniční správní úřad námitky ostatních účastníků řízení vyvrátil, s výjimku otázky napojení účelové komunikace na místní komunikace a otáčení vozidel, aniž by však z toho dovodil jednoznačný závěr v neprospěch požadovaného jednopruhového uspořádání obousměrného provozu s podélným parkováním.

37. Pokud se žalovaný výslovně vyjádřil ke snaze žalobce o nápravu parkování podél komunikace v rozporu s dopravními předpisy, jím uvažované způsoby řešení jsou opět v rozporu s tím, co k věci uvedl silniční správní úřad. Žalovaný při těchto úvahách ignoroval, že snahou žalobce není docílit toho, aby řidiči podél komunikace neparkovali a neporušovali tak zákaz parkování v obytné zóně, nýbrž to, aby bylo naopak podélné parkování na jeho účelové komunikace umožněno a parkování v daném úseku komunikace nebylo nezákonné.

38. Žalovaného závěry o zhoršení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu se minimálně ve vztahu k zúžení účelové komunikace ocitly v rozporu se závěry silničního správního úřadu, který vycházel z návrhu dopravního řešení Ing. Křenka, které alespoň v tomto rozsahu považoval za nezpochybněné. A nereflektují stanovisko Policie ČR ze dne 15. 10. 2020, vydané ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, které bylo souhlasné, přes dílčí výhrady k návrhu Ing. Křenka uvedené nad rámec vyjádření, na které žalobce poukazoval.

39. Soud uzavírá, že prvostupňové rozhodnutí a rozhodnutí žalovaného se nemohou rozcházet v zásadní otázce, kterou je v řízení o žádosti podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích třeba řešit. Tedy v úvaze, zda zájem žalobce na umožnění podélného parkování na jeho veřejně přístupné účelové komunikaci konkrétně navrhovaným dopravním značením je oprávněným zájmem vlastníka komunikace, které si vyžaduje navrhované omezení veřejného přístupu. V tomto směru lze pro doplnění odkázat na závěry rozsudku NSS ze dne 23. 4. 2015, č. j. 2 As 231/2014-64, v němž byla zdůrazněna korelace požadovaného omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci a navrhovaného dopravního značení provozu na dané účelové komunikaci.

40. V daném rozsahu je tedy opět rozhodnutí žalovaného nepřezkoumatelné, přitom již v předchozím rozsudku soud žalovaného vedl k nápravě této vady rozhodnutí. Důvody rozhodnutí správních orgánů, které tvoří jeden celek, totiž nejsou zřejmé, soud se k nim za daného stavu může stěží meritorně vyjádřit.

41. V předchozím zrušujícím rozsudku soud žalovaném vytknul, že rezignoval na vypořádání odvolací námitky, kterou žalobce brojil proti konstatování silničního správního úřadu, že k vydání požalovaného rozhodnutí o žádosti nemá pravomoc, neboť by tak *de facto* rozhodl o zrušení části účelové komunikace. Žalobce správně poukazuje na to, že tento závěr byl stěžejním důvodem pro zamítnutí podané žádosti. Žalovaný v napadeném rozhodnutí pouze stručně odvolací námitce žalobce přitakal a odůvodnění prvostupňového rozhodnutí korigoval tak, že silniční správní úřad má pravomoc o navrženém omezení veřejného přístupu na posuzovanou veřejně přístupnou účelovou komunikaci k žádosti žalobce rozhodnout. K správnosti vlastních úvah silničního správního úřadu, že žalobcem zamýšleným zřízením parkovacích míst, jejich geometrickým oddělení a prodejem dojde v podstatě k zániku části účelové komunikace (jež silniční správní úřad završil větou, že k takovému rozhodnutí nemá zákonné zmocnění), se žalovaný opět nevyjádřil, byť je zřejmé, že stručnou odvolací námitkou žalobce cílil právě do těchto závěrů. Jak již soud konstatoval shora, z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by se žalovaný vůbec zabýval tímto aspektem žalobcovy žádosti. Ostatně žalovaný na pasáž, v níž přisvědčil zmíněné odvolací námitce, navazuje hodnocením zúžení průjezdního profilů předmětné účelové komunikace pouze z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu na této komunikaci. Stručná oprava odůvodnění prvostupňového rozhodnutí tedy dle přesvědčení soudu neobstojí, žalovaný přezkoumatelným způsobem k odvolací námitce výše uvedené důvody pro zamítnutí žádosti nepodrobil vlastnímu posouzení zákonnosti.

42. Vzhledem k tomu, pro popsanou nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí žalovaného nebylo možné věcně zabývat se správností jednotlivých závěrů, které silniční správní úřad a žalovaný uvedli, nepřistoupil soud k provedení dokazování důkazními prostředky označenými žalobcem.

IV. Závěr a náklady řízení

43. Soud z uvedených důvodů rozhodnutí žalovaného zrušil pro vady řízení podle § 78 odst. 1 ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s., a to bez jednání v souladu s § 51 odst. 2 ve spojení s § 76 odst. 1 s. ř. s., a dle § 78 odst. 4 s. ř. s. věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení.

44. V dalším řízení je žalovaný podle § 78 odst. 5 s. ř. s. vázán vysloveným právním názorem soudu. Bude jeho povinností na podkladě podaného odvolání znovu posoudit zákonnost rozhodnutí silničního správního úřadu a svoje úvahy v rozsahu potřebném pro posouzení podané žádosti ve smyslu § 7 odst. 1 věta druhá zákona o pozemních komunikacích uvést v odůvodnění rozhodnutí. Přitom z rozhodnutí žalovaného ve spojení s prvostupňovým rozhodnutím, bude-li na jeho zákonnosti a správnosti odůvodnění žalovaný trvat, musí být seznatelné jednoznačné důvody, které správní orgány k rozhodnutí o žádosti vedly.

45. Výrok o náhradě nákladů řízení se opírá o § 60 odst. 1 věta prvá s. ř. s., podle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl.

15. Vzhledem k tomu, že v řízení byl zcela úspěšný žalobce, vzniklo mu v souladu s ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. právo na plnou náhradu nákladů řízení. Náklady soudního řízení byly v daném případu tvořeny pouze zaplaceným soudním poplatkem za správní žalobu ve výši 3 000 Kč dle příslušné položky Sazebníku soudních poplatků. Soud žalovanému uložil, aby náhradu nákladů řízení zaplatil k rukám žalobce v přiměřené lhůtě 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

16. O náhradě nákladů osob zúčastněných na řízení rozhodl soud dle § 60 odst. 5 s. ř. s. tak, že se jim náhrada nákladů řízení nepřiznává, neboť jim v řízení nebyla uložena žádná povinnost, s jejímž splněním by jim takové náklady vznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.
Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Liberec 30. srpen 2022.

Mgr. Lucie Trejbalová
předsedkyně senátu