



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky
a soudců Mgr. Karla Černína, Ph.D., a Mgr. Jana Čížka ve věci

žalobce: J. M.

zastoupen advokátem Mgr. Ludvíkem Kummerem
sídlem Trojanova 12, 120 00 Praha

proti
žalovanému:

Magistrát města Brna
sídlem Malinovského náměstí 3, 601 67 Brno

za účasti:

1) M. B.

2) J. H.

3) M. M.

4) I. N.

5) L. H.

6) T. B.

7) P. V.

všichni zastoupeni advokátem Mgr. Ludvíkem Kummerem
sídlem Vackova 660/1, Brno

8) CETIN, a. s.
sídlem Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9
9) U sv. Floriána, s. r. o.
sídlem Jánská 454/11, 602 00 Brno

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 3. 2022, čj. MMB/0130327/2022,

takto:

- I. Rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 3. 2022, čj. MMB/0130327/2022, se ruší a věc se vrací žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný je povinen zaplatit žalobci jako náhradu nákladů řízení částku 20 456 Kč k rukám jeho zástupce Mgr. Ludvíka Kummera, advokáta, a to do 1 měsíce od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

- 1. Žalobce vlastní pozemky p. č. XA a XB v k. ú X (dále je vždy míněno toto katastrální území). Na pozemku p. č. XA stojí provozovna pro obchod (na mapě níže vyznačena zeleně), která má vjezd do bezejmenné ulice vedoucí na západ od křižovatky ulice Ch. s W. náměstím (na mapě níže vyznačena červeně, dále též „účelová komunikace“). Na ni navazuje cyklostezka zařazená jako místní komunikace (na mapě níže vyznačena modře). Úřad městské části Brno-Černovice, jako stavební úřad, vydal dne 4. 6. 2021 územní rozhodnutí, kterým umístil na nezastavěnou plochu sadu přiléhající k uvedeným komunikacím o něco dále na západ (na mapě níže vyznačena žlutě) novou stavbu nazvanou „Bytová výstavba u X“, která má sestávat ze čtyř viladomů. Součástí stavby má být i nová příjezdová komunikace, tedy stavební úprava stávající účelové komunikace společně s částí stávající cyklostezky, na komunikaci místní obslužnou pro motorová vozidla. Stavebníkem je osoba zúčastněná na řízení 9).
- 2. Osoby zúčastněné na řízení 1) až 7) vlastní – stejně jako žalobce – pozemky a stavby přiléhající k účelové komunikaci. Odvolání žalobce a těchto osob zúčastněných na řízení proti územnímu rozhodnutí zamítl žalovaný rozhodnutím označeným v záhlaví (dále též „napadené rozhodnutí“ nebo „odvolací rozhodnutí“). Žalobce se společně s osobami zúčastněnými na řízení 1) až 7) domáhal u Krajského soudu v Brně jeho zrušení žalobou podanou dne 25. 4. 2022. Ostatní žalobci nezaplatili soudní poplatek a stali se na svou žádost osobami na řízení zúčastněnými.

II. Argumentace žalobce

- 3. Všechny žalobní body vycházejí z toho, že stávající pozemní komunikace nemá dostatečnou kapacitu pro dopravní obsluhu plánované bytové výstavby a nemůže ji ani v budoucnu získat kvůli malé šířce uličního prostoru. Stavební úřad to hodlá řešit umístěním dopravní značky „Obytná zóna“, jež má být předmětem následného řízení o vydání opatření obecné povahy. S tím ale žalobce nesouhlasí, neboť se na ulici nachází několik provozoven (včetně té jeho), které bude nutno i nadále obsluhovat nákladními vozidly.

4. V prvním žalobním bodě žalobce vytýká stavebnímu úřadu, že vůbec neposoudil, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky na veřejnou dopravní infrastrukturu z hlediska způsobu napojení, jak vyžaduje stavební zákon. Vazba na veřejnou dopravní infrastrukturu není jednoznačně vyřešena. Nevyhovující parametry napojení chce stavební úřad ošetřit nestandardními a nedostatečně odůvodněnými podmínkami, konkrétně zřízením „obytné zóny“ v budoucnu prostřednictvím dopravního značení. Přitom lze očekávat, že žalobce a osoby zúčastněné na řízení podají proti vydání takového opatření zásadní námitky, které mohou jeho realizaci zcela znemožnit. Správně měl stavební úřad územní řízení přerušit do nabytí právní moci rozhodnutí o opatření obecné povahy (dopravní značení). Teprve poté bude jasné, zda je připojení na stávající infrastrukturu vůbec možné. Z toho ostatně vychází sám žalovaný.
5. Na to navazuje druhý žalobní bod, kde žalobce vysvětluje, že zřízení obytné zóny není slučitelné s existencí stávajících, řádně zkolaudovaných provozoven přiléhajících k účelové komunikaci. Obytná zóna by totiž měla být určena výlučně pro bydlení. Účelová komunikace navíc nemá dostatečnou šířku a ani ji nemůže získat, protože v nejužším místě (tam, kde ústí na ulici Ch.) má šířku pouze 6,9 m (měřeno ode zdi ke zdi). K tomu je nutno připočíst fakt, že část komunikace se nachází na pozemku p. č. XC a žalobci není známo, že by jeho vlastník uzavřel se stavebníkem nějakou dohodu o využití svého pozemku jako cesty. Minimální šířka komunikace podle normy ČSN 73 6110 by měla být 7 m. Je sice přípustné navrhnout i místní komunikaci obslužnou s menší šířkou, ale to pouze ve zvlášť odůvodněných případech. Napadené rozhodnutí neobsahuje žádný argument, který by takový návrh opodstatňoval. Naopak, v jednom z užších míst účelové komunikace se nachází často využívaný sjezd na pozemek p. č. XD ve vlastnictví jedné z osob zúčastněných na řízení, s čímž se napadené rozhodnutí vůbec nevypořádalo.
6. Konečně třetí žalobní bod se týká odstupu nové místní komunikace od domu jedné z osob zúčastněných na řízení a od rodinného domu na pozemku p. č. XC. Právě tento dům účelovou komunikaci v ústí na ulici Ch. zužuje na výše zmíněných 6,9 m. Dříve zde stál jiný, menší dům, který ale jeho vlastník přestavěl na větší. Nová stavba je zapsána v katastru nemovitostí (žalobce neví, zda byla též zkolaudována), a tak měl stavební úřad stávající stav respektovat. To neučinil. Rodinný dům má totiž okno směrem k účelové komunikaci, a tak nebude při umístění nové místní komunikace dodržen odstup mezi ní a rodinným domem požadovaný stavebními předpisy. Žalovaný to obhajoval tím, že rodinný dům na pozemku p. č. XC představuje stavbu v nárožní proluce, na kterou se zákonné odstupy nevztahují. Není ale zřejmé, z čeho to dovodil. Zástavba proluky má představovat doplnění stávajícího celku, tj. řadové zástavby, o stejnorodou část (žalobce zde odkazuje na judikaturu Nejvyššího správního soudu k pojmu „proluka“). Nový rodinný dům má však zcela jiné parametry než stávající. A i kdyby se neaplikovaly konkrétní zákonné odstupy, stále zde zůstávají obecné požadavky na zachování bezpečnosti a kvality prostředí při umisťování staveb.
7. V replice ze dne 21. 2. 2023 žalobce doplnil nový žalobní bod, v němž poukazuje na to, že dvěma závazným stanoviskům dotčených orgánů (územní plánování a doprava) uplynula platnost dříve, než stavební úřad vydal územní rozhodnutí.

III. Argumentace žalovaného

8. Žalovaný navrhuje podanou žalobu zamítnout. Podle něj budou nově umístěné stavby obsluhovány stávající pozemní komunikací, která již dnes slouží k dopravní obsluze staveb

v daném území, včetně té žalobcovy, a to bez závad. Tato komunikace bude pouze stavebně upravena, tedy modernizována, nejde o umístění zcela nové pozemní komunikace. Jednotlivé dotčené orgány s tím vyslovily souhlas. Je pravda, že u rodinného domu na pozemku p. č. XC není dodržen požadovaný odstup od pozemní komunikace, ale je potřeba vzít v úvahu, že jde o stavbu zaplňující koncovou nárožní proluku, kde se ustanovení o odstupech vůbec neužije. Navíc stávající komunikace se v této části nijak nerozšiřuje. Pokud by žalovaný přijal teorii žalobce, že stavební úprava pozemní komunikace není v tomto místě možná, dokud se od ní řádně povolený rodinný dům neodsune alespoň 3 metry, znemožnilo by to do budoucna jakoukoliv úpravu této komunikace a obsluhu celého daného území, včetně žalobcova pozemku.

IV. Vyjádření stavebníka [osoby zúčastněné 9)]

9. Stavebník navrhuje žalobu zamítnout. Poukazuje na to, že žalobce staví svou argumentaci tak, jako by pouze on mohl užívat komunikaci města, ale žádný další uživatel, který se potřebuje veřejnou cestou dostat ke svým pozemkům určeným k zastavění, není k užití veřejné cesty oprávněn. Pokud jde o šířku cesty, je třeba vycházet ze skutkového a právního stavu v daném místě, jelikož takto byla obslužná komunikace povolena, odbočení z ulice Ch. je plně funkční a jakékoliv rozšíření stávající komunikace není možné, neboť se v daném místě nacházejí řádně povolené stavby. Nová stavba vila domů se užívání žalobcovy provozovny nijak nedotkne. Žalobce ji i ve stávajícím zúženém místě zcela běžně obsluhuje (k tomu přikládá stavebník fotografii současného stavu) a nadále se kolem žalobcovy provozovny budou pouze pohybovat motorová vozidla tak, jak je to na veřejné komunikaci běžné.

V. Řízení před krajským soudem

10. Až dodatečně, podáním ze dne 13. 12. 2023, požádal žalobce soud, aby žalobě přiznal odkladný účinek. Svůj návrh odůvodnil tím, že stavebník již podal žádost o stavební povolení (k tomu předložil jako důkaz oznámení o zahájení stavebního řízení). Žalobce by s největší pravděpodobností během výstavby ztratil přístup do své provozovny, neboť vzhledem k úzkému průjezdnímu profilu a předpokládané šířce stavebního záboru nebude možný průjezd těžšími nákladními vozidly kolem domu na pozemku p. č. XC. Krajský soud se rozhodl odkladný účinek žalobě přiznat usnesením ze dne 11. 1. 2024.
11. Ve věci proběhlo dne 25. 3. 2024 na žádost žalobce ústní jednání podle § 49 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“). Obě strany při něm setrvaly na svých stanoviscích. Na jednání provedl soud dokazování následujícími důkazními prostředky (tam, kde šlo o listiny účastníkům známe, jim je soud pouze předložil k nahlédnutí podle § 129 odst. 1 *in fine* o. s. ř.):
 - a) katastrální a ortofoto mapy dokumentující historický vývoj lokality i její aktuální stav (č. l. 15-18 a 111 soudního spisu),
 - b) fotografie domu na pozemku p. č. XC dokumentující původní a aktuální stav (č. l. 19-23 a 113 soudního spisu),
 - c) fotografie žalobcovy provozovny dokumentující aktuální stav (č. l. 107 a 113 soudního spisu),
 - d) výřez z grafické části územního plánu znázorňující danou lokalitu (č. l. 112 soudního spisu).

12. Pokud jde o šířku nejužšího místa stávající účelové komunikace při ústí na ulici Ch. u W. náměstí, žalobcův zástupce upřesnil, že v žalobě došlo k překlepu a vzdálenost mezi zdi domů je cca 6,9 m. To strany označily za nesporné.

VI. Posouzení věci krajským soudem

13. Žaloba je **důvodná**.
14. Krajský soud nejprve v zájmu přehlednosti následujícího výkladu shrnuje, že napadené rozhodnutí zrušil pro nepřezkoumatelnost. Není z něj totiž zřejmé, zda a jak žalovaný (a před ním stavební úřad) posoudil, jestli má navržená stavba místní komunikace dostatečnou kapacitu na to, aby dopravně obsloužila nejen stávající zástavbu a navrhovaný záměr, ale i další možné záměry, jež bude podle územního plánu možné v budoucnu v dotčené lokalitě umístit. Stejně tak není z územního ani z napadeného rozhodnutí patrné, proč bylo nutné řešit dopravu v lokalitě formou smíšeného provozu vozidel a chodců, když je takové řešení obecně nežádoucí. Konečně, nemohl obstát ani postup, kdy správní orgány založily přípustnost zvoleného stavebně-dopravního řešení na předpokladu, že na nově navržené místní komunikaci bude umístěna dopravní značka „Obytná zóna“, aniž by měly jistotu, že takové dopravní značení bude vůbec možné po dokončení stavby stanovit.

Právní úprava a judikatura

15. V odůvodnění správního rozhodnutí by měl správní orgán uvést důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí (§ 68 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).
16. V územním řízení stavební úřad posuzuje mj. i to, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky na veřejnou dopravní infrastrukturu [§ 90 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném v době vydání napadeného rozhodnutí]. Dopravní infrastrukturou se rozumí mj. stavby pozemních komunikací [§ 2 odst. 1 písm. m) bod 1. stavebního zákona]. Za účelem tohoto posouzení přikládá stavebník k žádosti stanoviska vlastníků veřejné dopravní infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem [§ 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona]. V případě, že záměr klade takové požadavky na veřejnou dopravní infrastrukturu, že jej nelze bez vybudování příslušných nových staveb a zařízení nebo bez úpravy stávajících realizovat, stavební úřad územní řízení přeruší, a zároveň vyzve žadatele k předložení smlouvy s příslušnými vlastníky veřejné dopravní infrastruktury, a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu. Pokud žadatel nepředloží požadované smlouvy ve stanovené lhůtě, stavební úřad územní řízení zastaví (§ 88 stavebního zákona).
17. Při vymezování pozemků se uplatní pravidlo, že nejmenší šířka veřejného prostranství, jehož součástí má být pozemní komunikace zpřístupňující pozemek bytového domu, je 12 m. Při jednosměrném provozu lze tuto šířku snížit až na 10,5 m (§ 22 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění účinném v době vydání napadeného rozhodnutí). Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby byl dopravně napojen na kapacitně vyhovující veřejně přístupnou pozemní komunikaci (§ 20 odst. 4 vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území). K vymezení stavebního pozemku

přítom dochází tak, že se určí k umístění stavby mj. územním rozhodnutím [§ 2 odst. 1 písm. b) stavebního zákona].

18. Při umísťování staveb pak dále platí, že stavby se podle druhu a potřeby umísťují tak, aby bylo umožněno mj. jejich napojení na pozemní komunikace. Připojení staveb na pozemní komunikace musí svými parametry, provedením a způsobem připojení vyhovovat požadavkům bezpečného užívání staveb a bezpečného a plynulého provozu na přilehlých pozemních komunikacích. Podle druhu a charakteru stavby musí připojení splňovat též požadavky na dopravní obslužnost, parkování a přístup požární techniky (§ 23 odst. 1 vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území).
19. K tomu je nutno doplnit, že splnění výše uvedených požadavků posuzuje zásadně stavební úřad, jelikož jde o požadavky stavebních předpisů. Pokud je otázka napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu natolik složitá, že přesahuje odbornost stavebního úřadu, může si ten vyžádat pro účely územního a stavebního řízení vyjádření silničního správního úřadu. Takové vyjádření však není rozhodnutím ani závazným stanoviskem, ale pouhým nezávazným dobrozdáním (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2017, č. 2 As 43/2016-72, č. 3638/2017 Sb. NSS).
20. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd [§ 6 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích]. Místní komunikací II. třídy je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí. Místní komunikací III. třídy je obslužná komunikace, místní komunikací IV. třídy pak komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. Všechny místní komunikace jsou ze zákona ve vlastnictví obcí, na jejichž území se nacházejí (§ 9 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Je-li potřeba nově zařadit stávající účelovou komunikaci mezi komunikace místní, může příslušný silniční správní úřad vydat rozhodnutí o změně kategorie pouze na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci uzavřené mezi stávajícím vlastníkem a budoucím vlastníkem (§ 3 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích).
21. Obytná zóna se zřizuje příslušnou dopravní značkou. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce a jsou zde dovoleny hry dětí na pozemní komunikaci; chodci i děti však musí umožnit jízdu vozidlům. Řidič zde smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h, přičemž musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště, a navíc může obec za účelem organizování dopravy v obecně závazné vyhlášce obce vydané v přenesené působnosti vymezit místní komunikace nebo jejich úseky v obytné zóně, které nelze užít ke stání nákladního vozidla nebo jízdní soupravy [§ 39 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)].
22. Pokud jde o vzájemné odstupy staveb, pro stavby pozemních komunikací platí, že vzdálenost průčelí budov, v nichž jsou okna obytných místností, musí být nejméně 3 m od okraje vozovky silnice nebo místní komunikace; tento požadavek se neuplatní u budov umísťovaných ve stavebních prolukách řadové zástavby a u budov, jejichž umístění stanoví vydaná územně plánovací dokumentace (§ 25 odst. 7 vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území).

Požadavky ČSN

23. Česká technická norma ČSN 73 6110 s názvem „Projektování místních komunikací“ (ve znění změny Z1 z února 2010, dostupná na stránkách Ministerstva pro místní rozvoj, dále též „ČSN“) je závazná pouze pro umístění odstavných a parkovacích stání při vymezení stavebního pozemku [§ 20 odst. 5 písm. a) stavebního zákona]. Ve zbytku má pouze doporučující charakter.
24. Krajský soud zde nastíní – bez nároku na úplnost – pouze základní východiska pro projektování místních komunikací III. a IV. třídy (v terminologii zákona o pozemních komunikacích), resp. místních komunikací funkční třídy C a D (v terminologii ČSN). V podrobnostech soud odkazuje na příslušné body ČSN.
25. Projektování místních komunikací se musí koordinovat s plánovanou urbanizací území. U obslužné místní komunikace třídy C se sice neprovádí přímo výpočet její výkonnosti a kapacity (body 3.1.27 a 17.1.6 ČSN), nicméně návrh jakékoliv místní komunikace musí vycházet z její plánované funkce, z územního plánu, z dostupných podkladů o rozvoji území v obci a o vývoji automobilové dopravy a musí zohlednit i všechny známé rozvojové záměry a vývojové trendy na období 20 let po uvedení komunikace do provozu (body 4.1.7, 4.1.9 a 4.4.5 ČSN). ČSN je poměrně flexibilní – sice obsahuje i některé tvrdé a nepřekročitelné požadavky, ale vedle toho zakotvuje celou řadu snížených hodnot a jiných „úlev“ oproti žádoucímu stavu. Zároveň však označuje za nepřípustné navrhovat místní komunikace, které sestávají jen z kombinace nejmenších přípustných hodnot skladebních prvků (body 6.1 a 8.2-tabulka 6 ČSN).
26. Nejmenší šířka jízdního pruhu pro motorová vozidla by měla být 2,75 m (včetně vodícího proužku), to však pouze na komunikacích funkční skupiny C s malou intenzitou dopravy, popř. v úsecích místních komunikací vyhrazených pro osobní vozidla. Tuto šířku lze u dvoupruhových komunikací výjimečně snížit až na 2,25 m, zejména ve stísněných poměrech současného stavu, na komunikacích menšího dopravního významu, např. v menších obcích a v okrajových částech větších obcí, popř. při aplikaci zpomalovacích opatření (bod 8.2.2 ČSN).
27. Stavební uspořádání místní komunikace má být srozumitelné a přehledné. Má zvažovat potřeby pěší dopravy a zajišťovat v první řadě ochranu chodců, v další řadě pak cyklistů, což platí dokonce i při rekonstrukcích místních komunikací v omezeném prostoru (body 4.2.2, 8.1.2 a 10.1.1 ČSN). Všude, kde to intenzita příslušné dopravy vyžaduje a kde to dovolí územní poměry (zejm. šířka hlavního dopravního prostoru), by se měly na obslužných komunikacích funkční skupiny C zřizovat parkovací pruhy či alespoň zálivy a samostatné cyklistické pásy či alespoň pruhy (body 5.1.9, 7.3.1, 7.3.5, 7.3.9 a 10.4.12, 10.4.2.1 ČSN).
28. Pokud jde o chodce, projektant by se měl vždy snažit navrhnout místní komunikaci tak, aby zahrnovala alespoň jednostranný chodník (bod 10.1.2.4 ČSN). Minimální šířka pásu pro chodce je 1,5 m, jen ve stísněných podmínkách ji lze lokálně snížit (body 10.1.2.2 a 10.1.2.13 ČSN). V zastavěném a zastavitelném území obcí je základní zásadou oddělit pruhy či pásy pro chodce (popř. i cyklisty) od hlavního dopravního prostoru zvýšeným obrubníkem nebo dělicím pásem (bod 4.1.3 ČSN). Nižší stupeň oddělení je možný u rekonstrukcí stávajících komunikací, ale jen v odůvodněných případech, při stísněných poměrech a podle místních podmínek (10.1.2.5 a 10.1.2.9 ČSN).

29. Komunikace bez chodníků je až poslední možností v situaci, kdy rekonstrukce místní komunikace ve stísněných podmínkách jiné řešení neumožňuje (bod 10.1.2.4 ČSN). Smíšený provoz vozidel a chodců s pouhým optickým oddělením dopravních pásů či pruhů je možný jen na komunikacích s intenzitou motorových vozidel $< 500/24$ h v obou směrech a s převážně obytnou zástavbou, v malých obcích a v okrajových částech větších obcí (body 3.1.12, 4.1.3, 5.1.10, 8.4.4 a 10.1.2.2 ČSN).
30. Pokud by mělo jít o „obytnou zónu“, muselo by se jednat místní komunikaci funkční skupiny D1, umístěnou v části obce s převahou bydlení, u níž převládá pobytová funkce nad dopravní (body 3.1.10, 5.1.5, 10.1.2.6 a 10.2.1 ČSN). Navržení obytné zóny je vázáno na dopravně inženýrské řešení v širší oblasti, s určením dopravních funkcí jednotlivým komunikacím a s odvedením průjezdní a zejména nákladové dopravy z navrhované obytné zóny na jiné vhodné komunikace. Součástí návrhu musí být důsledné vyřešení potřebných odstavných ploch a garáží pro obyvatele a návštěvníky obytné zóny buď přímo v zóně, nebo v co nejmenší docházkové vzdálenosti. Doporučená nejmenší šířka místní komunikace je 8 m, nezbytnou součástí obytné zóny je vzrostlá zeleň a zařízení předměty (bod 10.2 ČSN).

Skutková zjištění

31. Soud nejprve stručně nastíní skutkový stav, jak vyplynul ze správního spisu a z dokazování před soudem (které proběhlo při výše zmíněném ústním jednání ve věci), a to jen v rozsahu potřebném pro následné právní posouzení věci.
32. Podle územního plánu města Brna jsou pozemky, na nichž hodlá stavebník realizovat stavbu čtyř viladomů, součástí plochy předměstského bydlení (BP). Ta slouží převážně pro bydlení předměstského, případně venkovského charakteru (podíl hrubé podlažní plochy bydlení v jednotlivých domech a usedlostech je větší než 50 %). Stejný typ plochy vymezuje územní plán i na pozemcích přiléhajících ke stávající účelové komunikaci a navazující cyklostezce z jižní strany (viz výřez z územního plánu níže). Dopravní obslužnost této lokality územní plán neřeší. Zachycuje pouze jako stávající (stabilizovaný) stav existující dopravní koridory – účelovou komunikaci vedoucí z W. náměstí na západ, na ni navazující cyklostezku, a na ni napojenou, zčásti zpevněnou záhumenní cestu vedoucí nejprve na sever a posléze na východ a ústící na ulici Ch.
33. Stavebník a Městská část Brno – Černovice spolu 19. 8. 2020 uzavřeli „Dohodu o spolupráci při výstavbě“. V preambuli se uvádí, že výstavba vila domů může mít negativní dopady na dopravní obslužnost a bezpečnost provozu a také na pohodu bydlení obyvatel v okolí. V části nazvané „Řešení dopravního napojení a obslužných komunikací“ se proto stavebník zavázal, že si nechá od autorizovaného inženýra pro dopravní stavby vypracovat projekt dopravní obslužnosti. Jeho zadání měl s městskou částí konzultovat a jeho konečnou podobu jí měl předložit ke schválení. Stavebník se zde také zavázal vybudovat obslužné chodníky tak, jak to bude vyplývat z projektu dopravní obslužnosti. K usnesení Rady městské části Brno – Černovice, jímž schválila výše zmíněnou dohodu o spolupráci (navzdory negativním stanoviskům příslušných komisí) je ve spise založena i důvodová zpráva. Ta chodníky zmiňuje, ale poukazuje na názor autorizovaného inženýra pro dopravní stavby, který upřednostňuje řešení formou obytné zóny s případným rozšířením komunikace z navržených 5,5 m na větší šířku. Podle autorizovaného inženýra by tak „*hlavní zodpovědnost za bezpečnost byla přenesena na řidiče*“ (viz č. l. 71-78 správního spisu).

Rada městské části nicméně v důvodové zprávě počítala s tím, že definitivní výběr řešení se provede na základě projektu dopravní obslužnosti. Ten soud ve spise nenalezl.

34. Základ stavebníkovy záměru tvoří podle projektové dokumentace čtyři malé bytové domy, tzv. viladomy (celková zastavěná plocha 528 m²). V každém se mají nacházet 4 bytové jednotky. Součástí projektu je i parkoviště se 24 parkovacími místy.
35. Z projektové dokumentace dále vyplývá, že dopravní napojení je navrženo z místní komunikace II. třídy (ul. Ch.). Lokalita záměru je nyní obsluhována stávající komunikací umístěnou na pozemku p. č. 1951/1 a na ni navazuje existující cyklostezka na pozemku p. č. 1691/137 (oba pozemky jsou ve vlastnictví Statutárního města Brna). Účelová komunikace bude v rámci stavby stavebně technicky upravena a cyklostezka bude dobudována, takže vznikne obousměrná slepá obslužná komunikace s dvěma jízdními pruhy v šířce 5,5 m a celkové délce 245 m. Bude mít dopravní režim obytné zóny. Žalovaný upřesňuje, že půjde o místní obslužnou komunikaci funkční skupiny C, bez chodníku (str. 6 napadeného rozhodnutí). Konečný úsek slepé komunikace, který bude sloužit zároveň jako obratiště, má být vybudován jako účelová komunikace v šířce 6 m a délce 43 m.
36. Námitky, které zaznívají v žalobě, uplatnili žalobci už v rámci územního řízení. Okrajově se k nim vyslovily dotčené orgány územního plánování, konkrétně Magistrát města Brna v závazném stanovisku ze dne 20. 11. 2018 a Krajský úřad Jihomoravského kraje v závazném stanovisku ze dne 2. 12. 2021. Z nich vyplývá, že záměr viladomů a parkovacích stání představuje přípustný způsob využití plochy BP a je i v souladu s charakterem okolní zástavby. Obslužná komunikace se má stát součástí funkční návrhové stavební plochy pro dopravu, určené pro komunikace a prostranství místního významu. Záměr neklade požadavky na okolí, využívá a vhodně doplňuje existující veřejnou infrastrukturu.
37. K nové příjezdové komunikaci se vyslovily i dotčené orgány na úseku dopravy, konkrétně Magistrát města Brna v závazném stanovisku ze dne 16. 12. 2019 a Krajský úřad Jihomoravského kraje v závazném stanovisku ze dne 3. 1. 2022. Magistrát uložil stavebníkovi, aby si vyžádal stanovisko Úřadu městské části Brno – Černovice, jako silničního správního úřadu pro místní a účelové komunikace. Také jej upozornil, aby si s vlastníkem stávající účelové komunikace dohodl podmínky pro její budoucí zařazení do sítě místních komunikací. Stěžejní je však závazné stanovisko krajského úřadu. Ten v něm upozornil, že jeho úkolem jako dotčeného orgánu je posouzení navržené komunikace pouze z hlediska technického (odvodnění, šířka, soulad s ČSN). Z tohoto pohledu komunikace vyhovuje. Avšak zhodnocení návrhu z hlediska jeho dopadu na území a z hlediska obecných požadavků na využívání území (např. potřebná šířka veřejného prostranství) přísluší stavebnímu úřadu. Krajský úřad také poznamenal, že provoz na navrhované pozemní komunikaci je třeba řešit místní úpravou podle zákona o provozu na pozemních komunikacích a dodal: „*Základní principy dopravního řešení musí být zřejmé již pro fázi územního řízení, nelze tak odvolatele pouze odkazovat na výše uvedený postup, neboť navržené stavební provedení by nemuselo umožnit odlišnou místní úpravu provozu.*“
38. Stavební úřad uvedl ve výroku územního rozhodnutí v popisu záměru stavebníka, že navržená místní komunikace bude v budoucnu sloužit i pro další zástavbu rozsáhlé rozvojové lokality v severozápadní části starých Černovic. V podmínkách rozhodnutí však ohledně této příjezdové komunikace stanovil pouze tolik, že stavebník si má vyžádat stanovisko silničního správního úřadu pro místní a účelové komunikace a že má

respektovat vjezdy do zadních částí nemovitostí směrem k ulici F. náměstí a M. K námitkám účastníků řízení stavební úřad uvedl, že uliční prostor má ustálenou šíři, která je v nejužším místě dána stavbou rodinného domu na pozemku p. č. XC, která byla dodatečně povolena, a to i s vědomím, že její poloha ovlivní ustálenou šíři komunikace v místě sjezdu do rozvojové lokality, která je podle územního plánu určena pro bydlení. Veškeré dotčené orgány posoudily tento stav jako vyhovující. Zařazení komunikace do kategorie obytné zóny zvážil projektant a schválil odbor dopravy Magistrátu města Brna i Policie ČR a Brněnské komunikace, a. s., jako budoucí správce komunikace. V návrhu dopravního řešení jsou posouzeny rozhledové poměry všech nových nebo upravovaných sjezdů a křižovatek. A povinnosti stavebníka vůči majitelům okolních nemovitostí upravuje smlouva uzavřená mezi stavebníkem a městskou částí Brno – Černovice, jež je součástí stavební dokumentace.

39. Žalovaný v odvolacím rozhodnutí zhodnotil, že stavební úřad se v dostatečné míře zabýval otázkami vlivu navrhované stavby na okolí, na sousední stavby a pozemky, včetně namítaného omezení přístupu do území. Žalovaný upozornil že pro funkční plochu BP, kam se záměr umísťuje, nebyl zpracován regulační plán ani územní studie. Umístění komunikace je zde nicméně přípustné. Stávající komunikace je zpevněná asfaltem a slouží plnohodnotně již za současného stavu jako dopravní cesta pro obsluhu okolních pozemků a staveb, včetně těch ve vlastnictví odvolatelů. Nová komunikace je navržena v dostatečné šířce a splňuje parametry pro dopravní obslužnost navrhovaného záměru. ČSN 73 6110 je pouze doporučená. Konkrétní stavebně technické řešení komunikace pak bude předmětem projektové dokumentace ke stavebnímu řízení a zde se také stanoví jak svislé, tak i vodorovné dopravní značení. A konečně pokud není dodržen odstup vůči stavbě na pozemku p. č. 1905, pak náprava musí nastat u této stavby, nikoliv u stavby pozemní komunikace, neboť tu by nebylo možno dále užívat, ačkoliv jde o komunikaci stávající.

Právní posouzení

40. Nejprve krajský soud pro pořádek uvádí, že na vypršení platnosti závazných stanovisek dotčených orgánů si žalobce vzpomněl pozdě. Jedná se nepochybně o samostatný žalobní bod, tudíž jej měl vznést nejpozději ve lhůtě pro podání žaloby (§ 71 odst. 2 s. ř. s.). Proto se soud touto otázkou vůbec nebude zabývat. Doporučuje nicméně žalovanému, aby tuto skutečnost ověřil v novém odvolacím řízení.
41. Stejně tak krajskému soudu nepřisluší hodnotit, zda má navržená místní komunikace dostatečný odstup od okolních domů. Tato otázka se práv žalobce nijak nedotýká, jak se potvrdilo i na ústním jednání soudu. Má se totiž jednat o domy ve vlastnictví jiných osob, z nichž jedna v nynějším řízení nevystupuje vůbec a druhá se jej z vlastní vůle účastní pouze jako osoba zúčastněná na řízení. Zkoumáním zákonnosti napadeného rozhodnutí z tohoto pohledu by tak krajský soud k ochraně veřejných subjektivních práv žalobce nijak nepřispěl (§ 2 s. ř. s.).
42. V prvním a druhém žalobním bodě dal nicméně krajský soud žalobci za pravdu. Dospěl k názoru, že na jeho námitky, které se týkaly nedostatečné kapacity navržené místní komunikace a nejisté dopravní regulace provozu na ní, neposkytují územní ani napadené rozhodnutí v podstatě žádnou odpověď. Napadené rozhodnutí tak zůstalo pro soud nepřezkoumatelné.
43. Krajský soud si je vědom toho, že s institutem nepřezkoumatelnosti je třeba zacházet obezřetně a vyhradit jeho užití pouze těm případům, kdy vady odůvodnění reálně brání

soudu v tom, aby napadené rozhodnutí přezkoumal (ve vztahu k soudním rozhodnutím srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 5. 12. 2017, čj. 2 As 196/2016-123, č. 3668/2018 Sb. NSS, body [29] - [30]). Zejména je nutno zdůraznit, že správní orgán, stejně jako soud, není povinen vyvracet jednotlivě každou dílčí námitku, pokud své rozhodnutí jako celek logicky a přesvědčivě odůvodní (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. února 2009 sp. zn. III. ÚS 989/08, N 26/52 SbNU 247). Rozhodnutí obou stupňů přitom tvoří jediný celek a navzájem se doplňují (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 2. 2013, čj. 6 Ads 134/2012-47). Ani při aplikaci těchto principů se však krajský soud nedobral odpovědi na legitimní žalobcovy otázky, vznesené již v průběhu správního řízení.

44. Při hodnocení věci vycházel soud z toho, že stavba čtyř viladomů je zřejmě prvním velkým stavebním záměrem v dané rozvojové ploše a že bez rozšíření a podstatných úprav stávající účelové komunikace by jej vůbec nebylo možné do území „vpustit“. Stavba nové místní komunikace na místě stávající účelové komunikace a stávající cyklostezky je tedy s tímto záměrem nerozlučně spjata, ale sloužit bude v budoucnu i pro záměry další. Nelze ji hodnotit pouze z toho pohledu, zda postačí pro navržený záměr čtyř viladomů.
45. Správní orgány si jistě byly vědomy toho, že umísťují novou místní komunikaci do území, kde pro ni není ideální šíře uličního prostoru. Hlavní limit představuje „úzké hrdlo“ při ústí na ulici Ch., kde je vzdálenost mezi zdi domů pouze 6,9 m. Dále se sice uliční prostor poněkud rozšiřuje, ale stále zřejmě představuje určité omezení pro projektanta a neumožňuje zde umístit moderní obslužnou místní komunikaci, plně vybavenou všemi vhodnými prvky. Zároveň si musely být správní orgány vědomy i toho, že navržená místní komunikace musí být schopná v budoucnu dopravně obsloužit nejen stávající stavby a stavebníkův vlastní záměr (4 viladomy s celkem šestnácti byty), ale i další záměry, které bude možné v budoucnu podle územního plánu v této lokalitě umístit. Měly si proto položit otázku, jaký rozvojový potenciál daná lokalita má, konkrétně jak velkou dopravní zátěž mohou budoucí záměry ještě vyprodukovat. A podle toho měly zhodnotit, zda je navržená místní komunikace se svými parametry pro takovouto očekávanou zátěž dostačující. To neudělaly.
46. V rozhodnutích chybí jakýkoliv, byť třeba jen přibližný, odhad budoucí dopravní zátěže. Krajský soud k tomu podotýká, že pro danou lokalitu nebyl zpracován regulační plán ani územní studie. Tím pádem není zřejmé, jak vlastně bude dopravně obsluhována celá rozvojová plocha vymezená severně od nynější účelové komunikace. Je tedy zřejmě třeba počítat i s možností, že se tak stane následným protažením navržené místní komunikace severním směrem, a ta bude nakonec sloužit jako obslužná pro celou rozvojovou lokalitu – tedy nejen pro pozemky, které k ní přímo přiléhají, ale i pro ty ležící severně od ní, jejichž dopravní obsluhu by potenciálně mohla v budoucnu taktéž zajišťovat, nenajde-li se jiné urbanistické řešení. Stavební úřad nebo nejpozději žalovaný proto měli zhodnotit, jaké lze v území dotčeném záměrem očekávat požadavky na veřejnou infrastrukturu [§ 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona] a zda navržené připojení pomocí místní komunikace bude kapacitně vyhovující a schopné zajistit dopravní obslužnost (§ 20 odst. 4 a 23 odst. 1 vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území). Krajský soud má za to, že již právní úprava samotná, byť to nestanoví výslovně, měla stavební úřad a žalovaného vést k tomu, aby zhodnotili, zda je navržená místní komunikace dostačující z hlediska podmínek v daném území, tedy nejen pro stavbu samotnou, ale i pro přilehlé rozvojové plochy (srov.

obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 1. 2023, čj. 5 As 408/2021-52, body 18 a 34).

47. Právní předpisy žádná jednoduchá pravidla ani žádné tvrdé, číselně vyjádřené limity pro posuzování těchto otázek nestanoví. Minimální šíři veřejného prostranství pro pozemní komunikaci (§ 22 vyhlášky o obecných požadavcích na využívání území) podle krajského soudu v tomto případě použít nelze. Ta se uplatní pouze při vymezování pozemků pro zcela nová veřejná prostranství, nikoliv při umístění pozemní komunikace v trase stávající ulice, jejíž šířka je limitována existujícími stavbami po obou stranách (srov. obdobně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 12. 2019, čj. 2 As 224/2018-46, bod 66, či rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 19. 2. 2021, čj. 55 A 31/2019-91, který cituje též metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. 8. 2015 k uplatňování § 22 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, čj. MMR-74890/2020-81, dostupné z <https://www.uur.cz/media/qu3exl3c/27-22-pozemky-verejnych-prostranstvi-07082015.pdf>).
48. Jako určité vodítko pro posouzení toho, zda je nově navržená místní komunikace kapacitně vyhovující a schopná zajistit dopravní obslužnost, může ale posloužit výše citovaná norma ČSN. Má sice jen doporučující charakter, jak už soud také zmínil výše, ale zároveň se jedná o uznávaný odborný standard, jehož dodržení zaručuje bezpečnost a plynulost provozu na nově budované místní komunikaci i na komunikacích na ni navazujících. Jde tedy o postup *lege artis* (srov. obdobně rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 25. 1. 2024, čj. 62 A 111/2021-187, bod 43). Odchýlení se od něj by měl správní orgán odůvodnit, zejména pokud na to směřují námitky účastníků řízení (§ 68 odst. 3 správního řádu).
49. ČSN se na tento případ nepochybně uplatní, neboť nejde o pouhou rekonstrukci či stavební úpravu stávající pozemní komunikace. Na místo dosavadní účelové komunikace a stávající cyklostezky se umísťuje nová dopravní stavba odlišných parametrů, jež má být zařazena mezi komunikace místní. A nutno dodat, že je to tak správně. Dosavadní účelová komunikace bez potřebného stavebního a dopravně-technického vybavení mohla snad postačovat potřebám stávajících rodinných domů s přidruženými provozovny, ale těžko by mohla být dostačující pro další rozvoj tohoto území (nemluvě o tom, že po stávající cyklostezce by ani nebylo přípustné jezdit motorovými vozidly). Úřady tak měly a musí na danou stavbu nahlížet jako na novou místní komunikaci a takto ji i hodnotit z pohledu ČSN „Projektování místních komunikací“. Jaká hlediska pro takové posouzení ČSN nabízí?
50. Předně i podle ČSN platí, že stavební úřad by měl vyjít z územního plánu a zohlednit všechny známé rozvojové záměry a vývojové trendy. Norma upřesňuje, že výhled se má zpracovat na období cca 20 let po uvedení komunikace do provozu. Pouze v případě, že by odhadovaná intenzita provozu motorových vozidel v tomto období neměla dosáhnout ani 500 vozidel/24 h v obou směrech, je možné připustit návrh komunikace se smíšeným provozem aut, cyklistů a chodců. V nynějším případě je přitom nutné vzít v úvahu, kromě intenzity provozu motorových vozidel, i zvýšenou frekvenci cyklistů vyplývající z toho, že na plánovanou místní komunikaci má navazovat již existující cyklostezka.
51. Z tohoto pohledu napadené rozhodnutí rozhodně není dostatečně odůvodněno. Výhled budoucího provozu se nepokusily správní orgány jakkoliv kvantifikovat, byť třeba jen kvalifikovaným odhadem. Není proto jasné, zda je navržené řešení se dvěma úzkými jízdními pruhy a bez chodníků vůbec v souladu s ČSN a proč ho vlastně stavebník zvolil.

Ze zásad vymezených v ČSN přitom podle krajského soudu vyplývá, že úkolem projektanta při umisťování místní komunikace do stísněného uličního prostoru je dosáhnout „maxima možného“, zejména bezpečně oddělit pěší a cyklistickou dopravu od automobilové. Není zřejmé, proč se toho v nynějším případě nepodařilo dosáhnout. Nebylo to snad z nějakého důvodu proveditelné? Soud pro to žádný zjevný důvod nevidí. Navržená komunikace je výrazně užší (5,5 m) než nejužší místo uličního prostoru při ústí na ulici Ch. u W. náměstí (6,9 m). Ve zbytku je uliční prostor ještě širší, takže by zřejmě vybudování alespoň jednostranného chodníku či společného pásu pro chodce a cyklisty umožňoval. V nejširším místě, kde se nachází rozsáhlá plocha trojúhelníkovitého tvaru, by dokonce bylo možno uvažovat v souladu s požadavky ČSN o doplnění parkovacích stání. Není pak navržená místní komunikace právě onou „kombinací nejmenších přípustných hodnot skladebních prvků“, kterou ČSN zapovídá?

52. Ani zástupkyně stavebníka na jednání soudu nedokázala vysvětlit, proč projektant zvolil dvoupruhovou komunikaci o šířce 5,5 m se smíšeným provozem bez chodníků. Vždyť i „dohoda o spolupráci při výstavbě“ uzavřená s městskou částí předpokládala, že součástí projektu dopravní obslužnosti budou právě chodníky. Vysvětlení, proč byla tato varianta opuštěna a upřednostnilo se řešení formou obytné zóny (bez jakéhokoliv rozšíření navržené komunikace oproti původnímu návrhu), neobsahuje ani vyjádření projektanta k námitkám účastníků řízení (č. l. 84-85 správního spisu). Lze předpokládat, že nějaké argumenty pro zvolené řešení padly v diskuzích mezi stavebníkem a zástupci městské části během přípravy a vyhodnocení projektu dopravní obslužnosti zpracovaného na základě „dohody o spolupráci při výstavbě“. Do rozhodnutí stavebního úřadu a žalovaného se každopádně tyto diskuze nijak nepropsaly. A soud nemůže chybějící vysvětlení za žalovaného domýšlet.
53. Kromě toho, že je nedostatečně odůvodněno, je napadené rozhodnutí i vnitřně rozporné ve vztahu k budoucímu stanovení „obytné zóny“. Za prvé, označuje plánovanou komunikaci jako místní obslužnou funkční skupiny C, ale v obytných zónách se podle ČSN umisťují pouze místní komunikace funkční skupiny D1. Za druhé rozhodnutí zdůrazňuje, že podle územního plánu nejde o plochu čistého ani všeobecného bydlení. Tomu odpovídá i faktický stav v území – podle vyjádření žalobce na soudním jednání je zde kromě jeho audio a video provozovny např. výroba nábytku či kovošrot. Ovšem obytné zóny se podle ČSN umisťují pouze v částech obce s převahou bydlení, u nichž převládá pobytová funkce nad dopravní. Za třetí, žalovaný v napadeném rozhodnutí ani na soudním jednání nerozporoval informaci odvolatelů, že stávající účelová komunikace slouží mimo jiné pro nákladní dopravu k jejich provozovnám. Přitom obytnou zónu je možné podle ČSN vymezit jen na základě dopravně inženýrského řešení v širší oblasti a při odvedení nákladové dopravy z navrhované obytné zóny na jiné vhodné komunikace – a i v takovém případě je doporučená šířka místní komunikace pro smíšený provoz v obytné zóně 8 m, tedy o 2,5 m více než navržená komunikace.
54. A konečně za čtvrté, žalovaný odbyl bez jakéhokoliv vysvětlení námitky odvolatelů, že proti stanovení dopravního značení stanovujícího „obytnou zónu“ se budou bránit všemi prostředky, v důsledku čehož se až po realizaci stavby může ukázat, že navržený způsob organizace dopravy je neprůchozí. Přitom dotčený orgán na úseku dopravy ve svém potvrzujícím závazném stanovisku jasně uvedl, že odvolatele nelze pouze odkázat na proces stanovení místní úpravy provozu, ale že základní principy dopravního řešení musí být zřejmé již ve fázi územního řízení. Není, pravda, zcela zřejmé, co tím dotčený orgán myslel. Snad že se má proces stanovení místní úpravy provozu na (zatím fyzicky neexistující) místní

komunikaci odehrát ještě před vydáním územního rozhodnutí či stavebního povolení? Každopádně je zřejmé, že stavební úřad tuto výhradu dotčeného orgánu nerespektoval a žalobce spolu s ostatními odvolateli přesně na ono nejisté budoucí stanovení místní úpravy provozu ve formě „obytné zóny“ odkázal.

55. Všechny tyto rozpory ve svém souhrnu ještě více kompromitují a zpochybňují zvolené dopravní řešení a žádají si podrobnější vysvětlení.
56. Zbývá odpovědět na otázku, kdo měl ono chybějící vysvětlení a argumenty pro zvolené řešení nabídnout. Stěžejní spornou otázkou představovaly nároky záměru na veřejnou dopravní infrastrukturu a kapacita navrženého dopravního napojení. Tato kritéria pro hodnocení umísťované stavby stanovují stavební předpisy. Proto měl spornou otázku závazně posoudit stavební úřad (srov. výše citované usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu čj. 2 As 43/2016-72). Ten zná území a měl by být schopen zhodnotit, zda navržená místní komunikace jeho potřeby naplňuje.
57. Podle krajského soudu ale nynější případ názorně ukazuje, že bez úzké spolupráce s dotčenými orgány na úseku územního plánování a na úseku dopravy se stavební úřad při svém hodnocení neobejde. Vždyť odpověď na otázku, jak velkou dopravní zátěž lze v dané lokalitě výhledově očekávat, je závislá na tom, jaké stavby a s jakými nároky na dopravní obsluhu zde umožňuje umístit územní plán a jaké zde vymezuje alternativní dopravní trasy. To by měl zodpovědět orgán územního plánování. A v situaci, kdy ideálního dopravního řešení nelze s ohledem na poměry v území dosáhnout, je třeba posoudit, zda je navržené uspořádání akceptovatelné z pohledu ČSN jako uznávaného odborného standardu. K tomuto posouzení je zase nejlépe odborně vybaven silniční správní úřad.
58. Stavební úřad se ale při posouzení věci neobejde ani bez intenzivní komunikace se stavebníkem (resp. s jeho projektantem) a s městskou částí jako zástupcem vlastníka pozemku, na němž se nově navržená místní komunikace umísťuje. Je to především obec, jako samosprávný orgán a budoucí vlastník místní komunikace, kdo by měl vznášet požadavky na maximální komfort uživatelů nové místní komunikace a prosazovat její co nejlepší parametry při vyjednávání se stavebníkem. Ten samozřejmě nestaví veřejnou cestu z dobré vůle, ale proto, aby mohl realizovat svůj stavební záměr a zhodnotit svou investici, takže se zase snaží přijít s řešením pro něj co nejméně nákladným. Výsledný kompromis by měly být obě strany schopné v řízení před stavebním úřadem obhájit. Jejich důvody a vysvětlení by měl stavební úřad převzít do odůvodnění svého rozhodnutí, pokud je shledá přesvědčivými. Přitom nemá nahrazovat obec v její vyjednávací roli, ale pouze pohlídat, zda se stavebníkovi nepodařilo prosadit do projektu minimalistickou variantu dopravního řešení „očesanou“ o všechny nepovinné návrhové prvky, přestože předpokládaná dopravní zátěž zachování některý z nich vyžaduje a šířka uličního prostoru jeho umístění ve skutečnosti umožňuje.

VII. Závěr a náklady řízení

59. Na základě výše uvedených úvah shledal soud žalobu důvodnou, proto napadené rozhodnutí zrušil pro nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů (§ 78 odst. 1 ve spojení s § 76 odst. 1 s. ř. s.) a věc vrací žalovanému k dalšímu řízení (§ 78 odst. 4 s. ř. s.).
60. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s. Strana žalující měla ve věci plný úspěch, proto má vůči straně žalované právo na náhradu nákladů, které v řízení před soudem účelně vynaložila. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku

za žalobu ve výši 3 000 Kč a za návrh na odkladný účinek ve výši 1 000 Kč. Dále pak v nákladech právního zastoupení v řízení před krajským soudem. Strana žalující náklady nevyčísila, soud proto vyšel z počtu úkonů nárokových zástupcem strany žalující na jednání a z obsahu soudního spisu. Zástupce strany žalující učinil celkem 4 úkony právní služby ve smyslu vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif) – šlo o převzetí a přípravu zastoupení [§ 11 odst. 1 písm. a) advokátního tarifu; tento úkon je třeba uhradit bez ohledu na to, že právní zástupce zastupoval účastníka již ve správním řízení – srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 3. 2011, čj. 1 As 21/2011 - 52, č. 2414/2011 Sb. NSS], dvě písemná podání soudu ve věci samé, tj. podání žaloby a repliky k vyjádření žalovaného [§ 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu], účast na soudním jednání dne 25. 3. 2024 nepřekračující 2 hodiny [§ 11 odst. 1 písm. g) advokátního tarifu]. Za jeden úkon náleží podle § 7 bodu 5 aplikovaného na základě § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu odměna ve výši 3 100 Kč. Zástupci dále náleží náhrada hotových výdajů podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu ve výši 300 Kč za každý úkon. Protože zmocněný advokát je plátcem DPH, zvyšuje se tento nárok o částku 714 Kč (v případě poloviční sazby o částku 388,50 Kč) odpovídající dani ve výši 21 %, kterou je advokát povinen z odměny za zastupování odvést podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, a to na 4 114 Kč (resp. na 2 238,50 Kč) za jeden úkon. Celkem tedy za všechny úkony 16 456 Kč (4 x 4 114 Kč). Náhradu cestovních výdajů a promeškaného času zástupce žalobce nepožadoval.

61. Obecná třídní lhůta pro splnění povinnosti uložené soudem (§ 160 odst. 1 o. s. ř.) by pro účely úhrady nákladů soudního řízení správního nebyla přiměřená. Jednak proto, že rozsudky správních soudů nabývají právní moci již okamžikem doručení (§ 54 odst. 5 s. ř. s.), a jednak proto, že podle zkušeností správních soudů mají správní orgány problém takto krátké lhůty dodržet s ohledem na své vnitřní administrativní členění a nutnost schválit odeslání peněz příslušným vedoucím zaměstnancem. Proto ji soud prodloužil na jeden měsíc.
62. O nákladech osob zúčastněných na řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 5 s. ř. s., podle něhož má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které ji vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Nic takového se v tomto řízení nestalo.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 25. 3. 2024

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu