



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Hradci v Králové – pobočka v Pardubicích rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Jana Dvořáka a soudců JUDr. Petry Venclové, Ph.D., a JUDr. Aleše Korejtky ve věci

navrhovatelky: **Obec Kojice**, IČ 00273783
sídlem Kojice 53, 533 12 Kojice
zastoupená advokátem Mgr. Štěpánem Holubem
sídlem Za Poříčskou bránou 21/365, 180 00 Praha 8

proti
odpůrci: **Městský úřad Přelouč**, IČ 00274101
sídlem Československé armády 1665, 535 01 Přelouč

v řízení o návrhu na zrušení Opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ze dne 29. 4 2022, spis zn.: ST/1864/Ju, č. j. MUPC 8756/2022,

takto:

- I. Veřejná vyhláška, Opatření obecné povahy spočívající ve stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vydaná Městským úřadem Přelouč dne 29. 4. 2022 pod č. j. MUPC 8756/2022 se ruší v části týkající se neumístění vodorovné dopravní značky V7b (místo pro přecházení) v km 2,2 stavby, a to uplynutím 90 dnů od nabytí právní moci tohoto rozsudku.
- II. Ve zbylé části se návrh zamítá.

- III. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovateli náhradu nákladů řízení ve výši 26.204,- Kč, a to k rukám Mgr. Štěpána Holuba, advokáta, a to ve lhůtě do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

1. Navrhovatelka (dále též jako „navrhovatel“) se návrhem na zrušení opatření obecné povahy domáhala u zdejšího soudu zrušení opatření obecné povahy, kterým odpůrce stanovil místní úpravu provozu na silnici č. II/322 a místních a účelových komunikacích v obci a katastrálním území Kojice, včetně nového obchvatu Kojic (stávající silniční staničení cca km 12,450 – 15,500) v souvislosti s akcí „Modernizace silnice II/322 Kojice - obchvat“, a to umístěním dopravního zařízení, trvalého dopravního značení a provedením stálého vodorovného značení, včetně snesení stávajícího neplatného dopravního značení, dle situací dopravního značení. Součástí vydaného opatření obecné povahy (dále také jen jako „OOP“) bylo rozhodnuto o neumístění dopravního značení „vzd. č. V7b v km 2,2 stavby, neboť místo (intenzity provozu vozidel a chodců) neodpovídá platné ČSN 73 6110.“ S tímto stanovením navrhovatel nesouhlasil a podal k soudu návrh na zrušení dotčeného OOP, přičemž svůj návrh odůvodnil následujícím způsobem.
2. Navrhovatel se cítil být dotčen na svých právech především z toho důvodu, že ve městě Kojice byl zrušen původně projektovaný přechod pro chodce mezi obcí a železniční stanicí, což je jediné místo, kudy bylo možné se pro obyvatele navrhovatele dostat k veřejné železniční dopravě. Tímto tak bylo zasaženo do práva občanů navrhovatele na svobodný pohyb, ochranu zdraví, respektování rodinného a soukromého života a práva navrhovatele na samosprávu. Dále vydané OOP porušuje základní principy zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Navrhovatel konkrétně vytýká odpůrci, že porušil své povinnosti při procesu vydávání OOP, a to konkrétně tím, že odpůrce nijak neodůvodnil vydané OOP a že se dostatečně nezabýval s námitkami navrhovatele, ač je k tomu dle ust. § 68 odst. 3 zákona č. 500/2004, správní řád, v platném znění (dále jen jako s.ř.), povinen. K tomuto odkázal navrhovatel na judikaturu Nejvyššího správního soudu ve věcech sp. zn. 1 Ao 3/2018 a sp.zn. 4 Ao 5/2010. Navrhovatel je toho názoru, že odpůrce rezignoval na jakékoliv odůvodnění vydaného OOP, odpůrce neuvedl, za jakým účelem je přijata místní úprava provozu na pozemních komunikacích, proč je stanovena právě tato úprava v kontextu hodnocení jiných možností, které odpůrce při vydávání OOP měl k dispozici, co plyne z jednotlivých podkladů pro vydání OOP, jak byly tyto podklady hodnoceny. Obdobně tomu bylo i u vypořádání námitek navrhovatele, jelikož odpůrce pouze opět mechanicky zopakoval, že bylo zajištěno stanovisko Krajského ředitelství Policie Pardubického kraje (dále také jen jako „KŘP“), ze kterého vyplývá požadavek pro odstranění původně zamýšleného přechodu pro chodce. Stanovisko KŘP však není závazným stanoviskem a bylo tak na odpůrci, aby své závěry řádně odůvodnil. Jedinou vlastní úvahu odpůrce lze spatřovat ve vyjádření k námitkám Národní rady osob se zdravotním postižením, kde odpůrce uvedl, že daná vyhláška se na situaci v obci Kojice nevztahuje, jelikož je nástupiště od přechodu vzdáleno cca 150 m. Odpůrce přitom nesprávně aplikoval vyhlášku č. 398/2009 Sb. Tato vyhláška v žádném ustanovení neomezuje svoji aplikaci s ohledem na vzdálenost nástupiště veřejné dopravy od přechodu pro chodce. Odpůrce nijak neodůvodnil, proč není možné v dotčeném místě zbudovat přechod pro chodce, když jeho

zbudování posílí bezpečnost pro všechny občany, kteří jdou k železniční zastávce, kterou využívají jak děti, tak i senioři.

3. Navrhovatel spatřuje vydané OOP v rozporu s hmotným právem, ústavním pořádkem a zákonem o silničním provozu. Znepřístupnění železniční zastávky zasahuje do práva na svobodný pohyb, ochranu života a zdraví či rodinného a soukromého života. Navíc ve spojení s nedostatečným odůvodněním OOP bylo zasaženo i do práva navrhovatele na samosprávu, jelikož vydané OOP stanovuje podmínky na území navrhovatele proti jeho vůli. Navrhovatel je také toho názoru, že vydané OOP zcela rezignuje na zachování bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci. Zákon o provozu na pozemních komunikacích stanovuje požadavek na plynulost a bezpečnost na pozemních komunikacích, nicméně vydané OOP osoby podílející se na provozu neúměrně ohrožuje.
4. Závěrem návrhu navrhovatel namítá, že vydané OOP je v rozporu s testem proporcionality, z odůvodnění OOP není vůbec zřejmé, z jakého důvodu je toto opatření vhodné či potřebné, zda se jedná o minimální zásah do práv nebo zda nešlo tohoto dosáhnout jinak.
5. Z všech výše uvedených důvodů navrhovatel navrhnul, aby zdejší soud Opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci spis zn.: ST/1864/Ju, č. j. MUPC 8756/2022, ze dne 29. 4 2022, zrušil.
6. Odpůrce ve svém vyjádření k žalobě uvedl podrobnou argumentaci k námitkám navrhovatele a navrhl, aby soud návrh zamítl.
7. Krajský soud přezkoumal opatření obecné povahy v řízení vedeném dle ust. § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném znění (dále jen „s.ř.s.“), přičemž dospěl k následujícím právním a skutkovým závěrům.
8. Ze správního spisu vyplývá a mezi účastníky není sporné, že Městský úřad Přelouč, odbor stavební, jako věcně a místně příslušný správní úřad dle ust. § 124 odst. 6 a ust. § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „zákon o pozemních komunikacích“), na základě ustanovení § 171 s.ř.s. a na základě žádosti, kterou podal dne 25. 01. 2022 Pardubický kraj, IČ 70882822, se sídlem Komenského náměstí 125, 53002 Pardubice, oznámil dne 9. 3. 2022, MUPC 4489/2022, návrh stanovení místní úpravy provozu na silnici č. II/322 a místních a účelových komunikacích v obci a katastrálním území Kojice, včetně nového obchvatu Kojic (stávající silniční staničení cca km 12,450 – 15,500) v souvislosti s akcí „Modernizace silnice II/322 Kojice - obchvat“, a to umístěním dopravního zařízení, trvalého dopravního značení a provedením stálého vodorovného značení, včetně snesení stávajícího neplatného dopravního značení, dle situací dopravního značení, jehož součástí byl také požadavek Krajského ředitelství Police Pardubického kraje, obsažený ve vyjádření vydaném pod č.j. KRPE-9989-2/ČJ-2022-170606 ze dne 8. 2. 2022, konkrétně: „*Nebude umístěna vdz č. V7b v km 2, 2 stavby, neboť místo (intenzity provozu vozidel a chodců) neodpovídá platné ČSN 73 6110.*“ Proti tomuto návrhu podal navrhovatel včasné námitky, které jsou v jádru totožné s námitkami uplatněnými ve zde projednávané věci. Odpůrce následně vydal již výše popsání OOP, ve kterém námitkám navrhovatele nevyhověl, a tudíž požadavek KŘP ve stanovení místní úpravy provozu ponechal. Odpůrce své rozhodnutí o námitkách navrhovatele odůvodnil tak, že postupoval v souladu s vyjádřením KŘP, tedy že „*[n]ebude umístěna vdz č. V7b v km 2, 2 stavby, neboť místo (intenzity provozu vozidel a chodců) neodpovídá platné ČSN 73 6110*“, přičemž místo toho bude

„přechod“ k železniční stanici zajištěn signálními a varovnými pásy v souladu s normou ČSN, obr. 50, čl. 10.1.3.1.12. S tímto řešením se však navrhovatel neztotožnil a podal u zdejšího soudu již výše popsany návrh na zrušení vydaného opatření obecné povahy.

9. V dané věci rozhodoval zdejší krajský soud již jednou, a to rozsudkem ze dne 7. 9. 2022, č. j. 52 A 34/2022-41, kterým návrh zamítl a v tomto svém předchozím rozsudku (dále v textu i jen jako „přechodí rozsudek krajského soudu“ nebo „rozsudek zdejšího soudu ze dne 7. 9. 2022“) krajský soud dospěl k závěru, že napadené opatření obecné povahy upravuje pouze instalaci dopravních značek, nikoliv to, kde a z jakého důvodu bude dotčený přechod pro chodce fakticky umístěn nebo zde umístěn nebude, přičemž tato otázka byla podle krajského soudu řešena ve stavebním řízení dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), týkající se povolení na akci „Modernizace silnice II/322 Kojice – obchvat“, jehož výsledkem bylo vydání stavebního povolení a ve stavebním řízení dotčený orgán souhlasil s projektovou dokumentací za podmínky odstranění přechodu pro chodce a současného provedení opatření usnadňujícího přecházení podle technické normy ČSN 736110 a TP 135. Dále krajský soud v tomto rozsudku uvedl, že pokud navrhovatel nesouhlasil s neumístěním přechodu pro chodce, měl tento svůj nesouhlas projevit ve stavebním řízení a v řízení o vydání opatření obecné povahy již nebyl dán prostor k přezkumu závazného stanoviska vydaného pro stavební řízení. Je třeba podotknout, že krajský soud vycházel zejména z vyjádření žalovaného k žalobě a považoval opatření obecné povahy za přezkoumatelné.
10. Se závěry krajského soudu uvedenými v tomto jeho předchozím rozsudku však nesouhlasil navrhovatel, který proti nim podal kasační stížnost a Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 6. 9. 202, č. j. 5 As 265/2022-31 tento rozsudek zrušil a vrátil zdejšímu soudu k dalšímu řízení (dále jen i jako „zrušující rozsudek NSS“). V tomto zrušujícím rozsudku NSS zejména uvedl, že zdejší soud se dostatečně nevypořádal s námitkou nepřezkoumatelnosti opatření obecné povahy, když zejména uvedl, že *„... ovšem postrádá jakékoliv vysvětlení, která část odůvodnění napadeného opatření obecné povahy měla představovat ono přesvědčivé „zdůvodnění“, jež judikatura citovaná krajským soudem požaduje“*. Dále uvedl, že závěry obsažené v rozsudku zdejšího soudu ze dne 7. 9. 2022 týkající se významu stavebního řízení a jeho vlivu na důvodnost námitek navrhovatelky, nebyly podloženy, když v podstatě krajský soud vycházel z vyjádření odpůrce k návrhu navrhovatele. Zároveň Nejvyšší správní soud poukázal i na skutečnost, že na výsledku stavebního řízení nebylo založeno ani napadené opatření obecné povahy, jak vyplývá z jeho odůvodnění. Nejvyšší správní soud tak poukázal i na skutečnost, že v původním projektu byl v daném místě zamýšlen přechod pro chodce, avšak stanovisko Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020, č. j. KRPE-5975-1/ČJ-2020-170606 vzneslo požadavek na jeho změnu pouze na *„neznačené místo pro přecházení“*, současně v původním návrhu opatření obecné povahy zaslaném dotčenému orgánu ke stanovisku však byl obsažen návrh umístění dopravní značky V7b (místo pro přecházení), tedy v této fázi řízení *„odpůrce zamýšlel alespoň toto označení místa pro přecházení provést.“* I kdyby tedy mělo platit, že o tom, že nebude v daném místě nebude zřízen přechod pro chodce, bylo rozhodnuto *„ve stavebním řízení na základě stanoviska dotčeného orgánu ze dne 5. 2. 2020 (pokud tedy nebyla tato otázka již řešena v územním řízení o umístění daných staveb obchvatu obce, které musela stavebnímu řízení nutně předcházet, nevedlo-li se společné územní a stavební řízení), nebránilo to odpůrci navrhnout umístění dopravní značky V7b.“* (srov. bod 27 zrušujícího rozsudku NSS). Dále se Nejvyšší správní soud (dále v textu i jako „NSS“ zabýval vztahem týkajícím se vydávání opatření

obecné povahy stanovující místní úpravu provozu na pozemních komunikacích a stavebního řízení, přičemž dospěl k závěru, že „... výsledek územního či stavebního řízení by mohl ovlivnit řízení o opatření obecné povahy pouze tehdy, pokud by se v důsledku provedení stavby stalo umístění požadované místní úpravy provozu fakticky nemožným (např. pokud by stěžovatelka požadovala umístění přechodu v místě, kde na okraji pozemní komunikace stojí protihluková bariéra).“ V takové situaci by bylo nutné dosáhnout změny nejprve v územním a stavebním řízení a následně fakticky provést stavební úpravy (slovy krajského soudu „zbudovat“ přechod pro chodce), aby skutečný stav terénu po provedení místní úpravy provozu dopravními značkami vůbec umožňoval. Nic takového však ze spisu nevyplývá. Ze situačních nákrešů je naopak zřejmé, že již provedené stavební prvky jednoznačně vedou chodce do sporného místa; na obou stranách vozovky jsou bezbariérově napojeny chodníky. Ze stanoviska Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020 vyplývá, že původní projekt počítal v daném místě s přechodem pro chodce. Rovněž z připomínek Národní rady osob se zdravotním postižením je zřejmé, že provedené hmatové úpravy signalizují přechod, respektive místo pro přecházení. Výsledkem stavebního řízení nemožnost umístění dopravních značek přechodu pro chodce (či alespoň místa pro přecházení), neodůvodnil ani odpůrce v odůvodnění napadeném opatření obecné povahy). Pouze ve vyjádření k řízení před krajským soudem uvedl, že do podmínek stavebního povolení byla převzata podmínka ze zmiňovaného stanoviska dotčeného orgánu pro stavební řízení, podle níž „v rámci okružní křižovatky v km 2,2 nebude zřízen přechod pro chodce, ale budou pouze provedena opatření pro usnadnění přecházení“. Jak již bylo konstatováno, tato tvrzení odpůrce není možné na základě správního spisu žádným způsobem ověřit a ani krajský soud žádné dokazování ve věci, na jehož základě by bylo skutečně postaveno najisto, že dopravní značky přechodu pro chodce nelze bez dalšího zásahu do daného stavebního uspořádání umístit, neprováděl. Tím méně se pak krajský soud či odpůrce vypořádali s tím, „proč nebylo možné na místě umístit alespoň vodorovnou dopravní značku V7b (místo pro přecházení), když právě k usnadnění přecházení v daném místě stavební úpravy dle odpůrce směřovaly (a tato vodorovná dopravní značka patrně na daném místě fakticky provedena byla, přesto že byla vypuštěna z napadeného opatření obecné povahy)“ - (srov. bod 33 zrušujícího rozsudku NSS). Dále pak NSS se vyjádřil i k otázce závaznosti stanoviska dotčeného orgánu, tj. vyjádření Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 8. 2. 2022, č. j. KRPE-9989-2/ČJ-2022-170606 (dále jako „vyjádření Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 8. 2. 2022“ nebo „vyjádření dotčeného orgánu“), přičemž dospěl k závěru, že se nejedná o závazné stanovisko správního orgánu podle § 149 správního řádu, přičemž obě stanoviska dotčeného orgánu (tj. Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020 a ze dne 8. 2. 2022) „obsahují toliko technickým a strohým jazykem psaný výčet požadavků, bez jakýchkoliv podrobnějších úvah či zdůvodnění (pouze s občasným odkazem na právní předpis, technické podmínky či normy ČSN). Vzhledem k tomu, že technické normy podle § 4 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nejsou bez dalšího závazné (neučiní-li je závaznými právní předpis), pouhý odkaz na takové normy (jejichž text navíc není vůbec obsažen ve spisu), ač je jejich obsah skutkovou, nikoliv právní otázkou) nelze považovat za dostatečné odůvodnění jakýchkoliv závěrů.“ (srov. bod 36 zrušujícího rozsudku NSS).

11. Krajský soud je vázán právním názorem NSS obsaženém v jeho zrušujícím rozsudku (§ 110 odst. 4 s.r.s.), dospěl nyní k následujícím závěrům.

12. Předně se krajský soud musel zabývat stěžejní otázkou pro danou věc, a to otázkou přezkoumatelnosti napadeného opatření obecné povahy.
13. Podle ust. § 183 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) opatření obecné povahy musí obsahovat odůvodnění, jehož specifický obsah je blíže určován řadou zákonných ustanovení, zejména z ust. § 172 odst. 4 správního řádu vyplývá, že správní orgán se v odůvodnění opatření obecné povahy musí vypořádat s uplatněnými připomínkami, s nimiž se musí zabývat jako s podkladem pro jeho vydání a podle ust. § 172 odst. 5 správního řádu je součástí odůvodnění opatření obecné povahy, dále rozhodnutí o námitkách, které navíc musí obsahovat vlastní odůvodnění. Z ustanovení § 68 odst. 3 užíteho přiměřeně dle ust. § 174 odst. 1 správního řádu je však zřejmé, že v odůvodnění opatření obecné povahy nesmí chybět základní obsahové náležitosti odůvodnění správního rozhodnutí (srov. rozsudek NSS ze dne 22. 12. 2011, č. j. 8 Ao 6/2011-87). Současně je třeba zdůraznit, že případné nedostatky odůvodnění opatření obecné povahy nelze nahradit podrobnou argumentací uvedenou ve vyjádření k návrhu na zrušení opatření obecné povahy (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, bod 157). Krajský soud dospěl k závěru, že dané opatření obecné povahy z hlediska posouzení o přezkoumatelnosti obstát nemůže, přičemž nedostatky v odůvodnění tohoto opatření obecné povahy se týkají jednak jeho odůvodnění, a dále i vypořádání námitek navrhovatele týkajících se části opatření obecné povahy, kterého se týkaly námitky navrhovatele směřující vůči předmětné části opatření obecné povahy, tj. námitek obsahujících připomínky k postupu odpůrce, který převzal uvedenou podmínku ze zmiňovaného vyjádření dotčeného orgánu, tj. Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 8. 2. 2022, tedy že nebude umístěna vodorovná dopravní značka (VDZ) V7b v km 2,2 stavby, neboť místo (intenzity provozu vozidel a chodců) neodpovídá platné ČSN 736110. Žalobce totiž v námitkách uvedl řadu věcných a odůvodněných připomínek týkajících se dopravního značení v souvislosti s požadavkem na zachování přechodu pro chodce k železniční zastávce Kojice a zejména namítal, že návrh o opatření obecné povahy je neproporcionální, když upřednostňuje pohodlí řidičů a ničím nechránění chodci jsou ponecháni „*napospas osudu*“ a že se upřednostňuje právo na rychlý průjezd automobilem nad bezpečností silničního provozu a že tato úprava odporuje veřejnému zájmu, odkázal na vyhlášku č. 393/2009 Sb., která upravuje technické požadavky zabezpečující bezbariérového užívání staveb, která v příloze č. 2 bodu 3 uvádí, že nástupiště vedené dopravy musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace, přístup přes vozovku musí být po přechodu pro chodce. Dále poukázal i na ČSN 736110 kapitola 1.2 podle níž příčinou uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, vedená doprava, cyklisté, motorová vozidla. Odpůrce reagoval na tyto připomínky pouze tak, že uvedl, v rámci projednání projektové dokumentace stavby výše zmíněné, tj. „Modernizace silnice II./322 Kojice – obchvat“ bylo v projektové dokumentaci pro stavební řízení zajištěno stanovisko dotčeného orgánu, tj. Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, kdy dotčený orgán požaduje, aby v km 2,2 stavby nebyla umístěna vodorovná značka V7b (místo pro přecházení), přestože ze stanoviska Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020 vyplývá, že původní projekt počítal v daném místě s přechodem pro chodce.
14. Jak ostatně uvedl i Nejvyšší správní soud ve zrušujícím rozsudku (v bodu 33), tímto způsobem však odpůrce jednak řádně neodůvodnil, proč nebylo možné umístit dopravní

značky přechodu pro chodce či alespoň místa pro přecházení (dopravní značky V7a a IP6 týkajících se přechodu pro chodce a dopravní značky V7b, které se týká místa pro přecházení, když původní projekt počítal v daném místě dokonce s přechodem pro chodce). Tato část opatření obecné povahy tak není řádně odůvodněna, když obsahuje pouze konstatování, že odpůrce vycházel z vyjádření uvedeného dotčeného orgánu, podle něhož *„nebude umístěna vodorovná dopravní značka V7b v km 2,2 stavby, neboť místo (místo intenzity provozu vozidel a chodců) neodpovídá platné ČSN 736110. Tento závěr však není konkrétně odůvodněn, a to ani v uvedeném vyjádření dotčeného orgánu ze dne 8. 2. 2022, neboť toto vyjádření pouze odkazuje na uvedenou normu ČSN a nijak neodůvodňuje, nespecifikuje blíže jak konkrétně intenzita provozu vozidel a chodců neodpovídá uvedené normě. Navíc, v poslední řadě, jak ostatně uvedl i NSS ve zrušujícím rozsudku, samotné toto vyjádření není závazným stanoviskem správního orgánu dle ust. § 149 správního řádu a není jím ani vyjádření tohoto orgánu ze dne 5. 2. 2020, které bylo převzato podle vyjádření odpůrce do podmínek stavebního povolení (které obsahovalo to, že v rámci okružní křižovatky v km 2,2 nebude zřízen přechod pro chodce, ale budou provedena pouze opatření k usnadnění přecházení). V neposlední řadě samotné toto vyjádření ze dne 8. 2. 2022, ostatně i vyjádření dotčeného orgánu ze dne 5. 2. 2020, jsou v podstatě nepřezkoumatelná, když jak uvedl NSS ve zrušujícím rozsudku, „obě tato stanoviska však obsahují toliko technickým a strojním jazykem psaný výčet požadavků, bez jakýchkoliv podrobnějších úvah, či zdůvodnění (pouze s občasným odkazem na právní předpis, technické podmínky či normy ČSN). Vzhledem k tomu, že české technické normy podle § 4 odst. 1 zákona č. 22 z roku 1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nejsou bez dalšího závazné (nečiní-li je závaznými právní předpis), pouhý odkaz na takové normy (jejichž text není navíc vůbec obsažen ve spisu, ač je jejich obsah skutkovou, a nikoliv právní otázkou) nelze považovat za dostatečné odůvodnění jakýchkoliv závěrů.“ (srov. bod 36 zrušujícího rozsudku NSS). Jestliže tedy uvedené stanovisko Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 8. 2. 2022 (a potažmo i předchozí jeho stanovisko ze dne 5. 2. 2020 použité ve stavebním řízení) nelze považovat za dostatečně odůvodněné vedoucí k jakýmkoliv závěrům, pak tím spíše aplikace těchto stanovisek, respektive pouze konstatováním o jejich existenci, nemůže být naplněn požadavek na řádné odůvodnění zmíněného opatření obecné povahy. I z tohoto důvodu je oprávněný závěr o nepřezkoumatelnosti napadeného opatření obecné povahy v uvedené části.*

15. Toto opatření obecné povahy je však nepřezkoumatelné i v části, která se vypořádává s námitkami navrhovatele, neboť jestliže opřel odpůrce svou argumentaci k připomínkám navrhovatele obsažených v námitkách proti návrhu opatření obecné povahy o nepřezkoumatelné stanovisko dotčeného orgánu, tak logicky je dán i důvod ke zrušení napadeného opatření obecné povahy pro nepřezkoumatelnost z důvodu nevypořádání uvedených námitek navrhovatele. Krajský soud nepřehlédl, že odpůrce reagoval na jednu z námitek navrhovatele i názorem na aplikaci článku 3 přílohy 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., podle něhož nástupiště veřejné dopravy musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace a že přístup přes vozovku musí být po přechodu pro chodce, když uvedl, že to nelze dle názoru správního orgánu vztahovat k předmětnému místu, nástupiště ČD je od přechodu vzdáleno cca 150 metrů, uvedená příloha vyhlášky řeší přímý přístup z chodníku *„přes vozovku na nástupiště.“* Tento svůj závěr však odpůrce rovněž nijak blíže neodůvodnil, uvedl pouze svůj názor, který však přímo z uvedené přílohy citované přihlášky vůbec nevyplyvá. Smyslem zákonné úpravy bylo nepochybně umožnit

osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace takový přístup přes vozovku prostřednictvím přechodu pro chodce, aby tyto osoby mohly využít nástupiště veřejné dopravy, v daném případě se jedná o nástupiště železniční zastávky Kojice a není podstatné, jaké konkrétní umístění tohoto umožnění přístupu a vstupu do dané železniční zastávky bude realizováno. Krajský soud nepřehlédl, že ve vyjádření k návrhu odpůrce uvedl, že pokud by aplikace tohoto bodu přílohy citované vyhlášky se týkala i přechodu od nástupiště vzdáleného cca 150 metrů, tak „*v opačném případě by mohlo být aplikování uvedeného bodu vyhlášky požadováno prakticky na komunikacích v rámci celé obce (nebo i mimo ni), kudy vedou pěší trasy k zastávce*“. Odpůrce však neuvedl, a to měl zejména učinit již v opatření obecné povahy v rámci jeho odůvodnění zmíněné části, jak konkrétně, tj. v jakém místě je vůbec umožněn osobám s omezenou schopností pobytu nebo orientace v jiném nejbližším místě k nástupiště zmíněné veřejné dopravy umožněn, tedy že v dané věci tento zákonný požadavek byl naplněn a proto bylo možné rozhodnout o neumístění vodorovného dopravního značení V7b (místo pro přecházení) nebo dokonce dopravní značek V7a a IP6 týkajících se přechodu pro chodce, který byl navíc obsažen v původním projektu, jak vyplývá ze stanoviska Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020 (bod 33 zrušujícího rozsudku NSS), a to tím spíše, když opatření obecné povahy konkrétně tento postup neodůvodnilo, tedy proč původně plánovaný přechod pro chodce nebyl realizován a nebylo dokonce ani možné ani v dané místě umístit dopravní značku V7b týkající se místa pro přecházení (k tomu argumentace soudu viz výše). K námitkám navrhovatele obsahujících připomínky k návrhu OOP, které v podstatě zopakoval i navrhovatel v návrhu na zrušení OOP, se podrobně vyjádřil odpůrce až ve vyjádření k žalobě, což ovšem nemůže zhojit vadu opatření obecné povahy spočívající v jeho nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů. Nedostatky odůvodnění opatření obecné povahy nebylo možné nahradit další argumentací, kterou uvedl odpůrce ve vyjádření v návrhu na zrušení opatření obecné povahy (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, 1 Ao 5/2010-169).

16. Krajský soud dospěl k závěru, že napadené opatření obecné povahy trpí vadou spočívající v nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů, přičemž v souladu se závěry NSS je správní soud povinen k takové nepřezkoumatelnosti přihlížet i z úřední povinnosti (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2010, č. j. 1 Ao 6/2010-130), navíc v daném případě navrhovatel tuto nepřezkoumatelnost důvodně namítl i v návrhu na jeho zrušení.
17. Krajský soud nebyl již povinen se dále věcně zabývat otázkami, které se konkrétně týkají dané problematiky, přesto nad rámec odůvodnění tohoto rozsudku uvádí následující závěry, které vycházejí i ze závěrů NSS obsažených v jeho zrušujícím rozsudku, a to zejména z důvodů, které se týkají případného dalšího postupu odpůrce a jeho budoucí argumentace při jeho dalším postupu v dané věci. Pokud odpůrce argumentoval a to zejména ve vyjádření k návrhu tím, že o předmětné úpravě v daném místě bylo rozhodnuto již ve stavebním řízení a že tedy bylo třeba vycházet i z této skutečnosti, tak se jedná o chybnou argumentaci, jak ostatně vyplývá ze zrušujícího rozsudku NSS, ve kterém stálo uvedeno, že vztahem stavebního řízení a řízení týkajícího se vydání opatření obecné povahy se Nejvyšší správní soud zabýval ve zrušujícím rozsudku zejména v bodu 30 a násl., přičemž dospěl k závěru, že v daném případě nedošlo k situaci, kdy by výsledek územního či stavebního řízení mohl ovlivnit řízení o opatření obecné povahy, když naopak „*ze situačních náskresů je naopak zřejmé, že již provedené stavební prvky jednoznačně vedou chodce do sporného místa; na obou stranách vozovky jsou bezbariérově napojené chodníky. Ze stanoviska Krajského ředitelství policie Pardubického kraje ze dne 5. 2. 2020 vyplývá, že původní projekt počítal v daném místě*

s přechodem pro chodce. Rovněž z připomínek národní rady osob ze zdravotním postižením je zřejmé, že provedené hmatové úpravy signalizují přechod, respektive místo pro přecházení. Výsledkem stavebního řízení, nemožnost umístění dopravních značek přechodu pro chodce (či alespoň místa pro přecházení) neodůvodnil ani odpůrce odůvodnění napadeného opatření obecné povahy.“ (srov. bod 33 zrušujícího rozsudku NSS). Odpůrce se tedy nevypořádal s tím, proč „nebylo možné na místě umístěn alespoň vodorovnou dopravní značku V7b (místo pro přecházení), když právě k usnadnění přecházení v daném místě stavební úpravy dle odpůrce směřovaly (a tato vodorovná dopravní značka patrně na daném místě fakticky provedena byla, přestože byla vypuštěna z napadeného opatření obecné povahy)“ (srov. bod 33 zrušujícího rozsudku NSS). Proto argumentací o tom, že umístění dopravních značek přechodu pro chodce či místa pro přecházení bylo vyčerpávajícím způsobem vyřešeno již ve stavebním řízení, nebude možné při dalším postupu odpůrce uspět (k tomu srov. zejména bod 34 zrušujícího rozsudku NSS). Při dalším postupu tedy bude odpůrce muset přezkoumatelným způsobem zdůvodnit uvedenou úpravu, zejména bude muset zdůvodnit, proč, z jakých konkrétních důvodů, nebyl realizován původní projekt, který počítal v daném místě s přechodem pro chodce, respektive proč alespoň nebylo možné v daném místě umístit alespoň vodorovnou dopravní značku V7b (místo pro přecházení), když „právě usnadnění přecházení v daném místě stavební úpravy dle odpůrce směřovaly“ (a tato vodorovná dopravní značka patrně na daném místě fakticky provedena byla, přestože byla vypuštěna z napadeného opatření obecné povahy)“, (k tomu srov. bod 33 zrušujícího rozsudku NSS). Obecně lze dále v dané věci uvést, že z odůvodnění opatření obecné povahy by mělo být v tomto případě minimálně seznatelné, jaký je současný stav (situace) v dané lokalitě, jaká konkrétní rizika pro bezpečnost a plynulost silničního provozu (či jiný důležitý veřejný zájem) existují, z jakých konkrétních zákonných důvodů byla k eliminaci těchto rizik zvolena ta či ona opatření (dopravní značení), jakož i to, že zvolená opatření jsou přijímána jen v takové rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Pokud jde o neurčitý právní pojem veřejného zájmu, tak poukazuje soud na požadavek judikatury NSS, když veřejný zájem musí být výslovně formulován ve vztahu ke konkrétní posuzované záležitosti a musí být přesvědčivě odlišen od zájmu soukromého či kolektivního (podle rozsudku NSS ze dne 10. 5. 2013, č. j. 6 As 65/2012-141). Pokud odpůrce (zejména například na základě nového, přezkoumatelného stanoviska dotčeného správního orgánu) dospěje k závěru, že v daném případě úprava umístěním dopravních značek přechodu pro chodce či alespoň místa pro přecházení možná není, tak v takovém případě by se měl odpůrce zabývat i problematikou proporcionality napadeného opatření obecné povahy z hlediska zajištění bezpečnosti chodců, když, jak správně žalobce uvedl v bodu 49 žaloby, i normy ČSN vyžadují preferenci chodců a cyklistů, jak je stanoveno i v ČSN 736110 v bodu 8.1,2, podle něhož příčné uspořádání prostoru pro místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvářet příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomu pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.

18. Ve zbylé části návrhu, která nesměruje jen proti uvedené části napadeného opatření obecné povahy, soud ve zbytku návrh zamítl, neboť návrh směřuje jen proti výše uvedené části OOP.
19. Vzhledem k tomu, že navrhovatele byl v řízení zcela úspěšný, tak uložil soud odpůrci, aby navrhovateli nahradil náklady řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proto účastníkovi, který ve věci úspěch neměl (§ 60 odst. 1 s.ř.s.). Soud při určování výše náhrady

nákladů řízení postupoval dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), a přiznal navrhovateli právo na náhradu nákladů dle vyúčtování nákladů řízení advokáta žalobce ze dne 7. 10. 2024 spočívajících

- a) v zaplacení soudních poplatků v celkové výši **10.000,- Kč**, tj. za soudní poplatek ve výši 5.000,- Kč za přijetí návrhu na zrušení opatření obecné povahy a dále za soudní poplatek 5.000,- Kč vážící se ke kasační stížnosti před NSS v dané věci;
- b) v poskytnutých službách právní pomoci ze strany zvoleného advokáta v celkové výši **15.004,- Kč**, vč. DPH;
- c) v režijním paušálu advokáta v celkové výši **1.200,- Kč**;

Celková výše přiznaných nákladů řízení v dané věci činí v součtu **26.204,- Kč** tak, jak stojí uvedeno ve výrokové části III. tohoto rozhodnutí.

Poučení:

Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení účastníkům řízení.

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou 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 nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v ust. § 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.

Pardubice 13. listopadu 2024

JUDr. Jan Dvořák v. r.
předseda senátu