



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudkyň JUDr. Naděždy Řehákové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové v právní věci

navrhovatelky: **Mgr. Ing. J. K.**
bytem [adresa],
zastoupena advokátkou Mgr. Ivetou Kůlovou,
se sídlem Saskova 2103/52, Jablonec nad Nisou

proti

odpůrci: **Městská část Praha 6**, IČO: 00063703,
se sídlem Československé armády 601/23, 160 00 Praha 6 - Bubeneč,

za účasti: 1/ M. K.,
2/ D. K., oba bytem [adresa],

oba zastoupeni advokátem
JUDr. Janem Červenkou, se sídlem Kovářská 1169/17, Praha 9

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 16. 11. 2016 č. j. MCP6 080553/2015,

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 16. 11. 2015 č. j. MCP6 080553/2015 „Stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích x, x a x, x osazením svislého dopravního značením podle přiložené situace umístění dopravního značení, které je nedílnou součástí tohoto opatření (zpracovaný návrh úprav svislého dopravního značení v grafické příloze; zpracovatel Ing. M. J.; 07/2015 a 09/2015), se zrušuje dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelce náklady řízení ve výši 13.723,60 Kč do jednoho měsíce od právní moci rozsudku k rukám zástupkyně navrhovatelky Mgr. Ivety Kůlové, advokátky.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů v řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Navrhovatelka se podaným návrhem domáhá přezkoumání a zrušení opatření obecné povahy vydané Úřadem městské části Praha 6, odborem dopravy a životního prostředí, oddělení správních činností (dále jen „odpůrce“) dne 16. 11. 2015, čj. MCP6 080553/2015, „*Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích „x, x a x, x osazením svislého dopravního značení podle přiložené situace umístění dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto opatření (zpracovaný návrh úprav svislého dopravního značení v grafické příloze; zpracovatel Ing. M. J.; 07/2015 a 09/2015)*“, které nabylo účinnosti dne 5. 12. 2015 (dále jen „napadené OOP“ nebo „OOP“) s odůvodněním, že je jím krácena na svých právech, především na výkonu vlastnických práv k nemovitosti umístěné v ulici x na x.

II. Argumentace navrhovatelky

2. Navrhovatelka ke své aktivní procesní legitimaci k podání návrhu s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 20. 6. 2007, čj. 1 Ao 3/2007-60, uvedla, že je spolumahitelkou pozemku parc. č. x a stavby na něm č. p. x (rodinný dům) v k. ú. x, zapsaných na LV č. x a vedených Katastrálním úřadem pro hlavní město Prahu. Tyto její nemovitosti bezprostředně sousedí s komunikací na pozemku č. x v k. ú. x v ulici x, x. Přístup navrhovatelky na její pozemek se stavbou rodinného domu je možný z komunikace v ulici x. Zachování lhůty k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy navrhovatelka dovodila s ohledem na čl. XXXVIII odst. 3 zákona č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) – dále jen „novela stavebního zákona“, neboť napadené OOP nabylo účinnosti dne 5. 12. 2015, tj. před nabytím účinnosti této novely stavebního zákona.
3. Návrh na zrušení opatření obecné povahy navrhovatelka odůvodnila nepřezkoumatelností, věcnou nesprávností a nezákonností postupu při jeho vydání.
4. Navrhovatelka ke skutkovým okolnostem věci uvedla, že v důsledku úpravy místního provozu napadeným OOP se v ulici x stanovil jednosměrný provoz shodný s průjezdem v ulici x, který tím znemožnil doposud možný průjezd z ulice x do ulice x. Tím se stala ulice x mezi ulicemi x a x oběma směry neprůjezdnou a původní průjezd se tak rozdělil do ulice x a x. Plynulé komunikační propojení ve směru ulic x a x před účinností napadeného OOP přitom umožňovalo v jednosměrném nebo obousměrném provozu pět komunikací, a to v ulicích x, x, x, x a x. V důsledku nátlaku vlastníků nemovitostí v ulici x a x pak odpůrce vydal přechodné opatření obecné povahy ze dne 9. 10. 2017, čj. MCP6 088661/2017-DZ 074/17, SZMCP6/2017, platné do 30. 4. 2018, jehož výsledkem bylo zamezení i průjezdu v ulici x (dále jen „OOP x“). To způsobilo, že jediný průjezd z ulice x do ulice x umožňovala ulice x. Tato ulice je přitom nejužší – 5,2 m (ulice x, x a x mají šířku 7 m a více), má největší sklon stoupání 8,75 % a úhel odbočení z ulice x je 130°. Odpůrce pak dalším dočasným opatřením obecné povahy ze dne 27. 7. 2018, čj. MCP6 176154/2018 (dále jen „dočasné OOP“), kterým byla na přechodnou dobu od 1. 8. do 31. 12. 2018 stanovena úprava provozu na místních komunikacích x, x, x, x, x, x, x, x, a x, „překryl“ napadené OOP s cílem rovnoměrného rozložení dopravní zátěže. Od účinnosti přechodné úpravy (1. 8. 2018) se však stav průjezdnosti dopravy nezměnil (nezlepšil).
5. Navrhovatelka namítla, že odpůrce vydal napadené OOP „*na základě žádosti místních obyvatel*“. Z povahy věci se však dle navrhovatelky nemohlo jednat o návrh OOP, nýbrž Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

o podnět ve smyslu § 42 zákona č. 500/2004 Sb., o správní řád (dále jen „správní řád“). Řízení o změně opatření obecné povahy dle § 171 a násl. správního řádu zahajuje správní orgán z moci úřední. V projednávané věci však není žádného návrhu na vydání opatření obecné povahy, kterému by měl správní orgán vyhovět ve smyslu judikatury NSS ze dne 4. 12. 2014, čj. 1 As 122/2014-51. Navrhovatelka po nahlédnutí do spisu dne 10. 8. 2018 totiž nenalezla žádné žádosti či podněty místních obyvatel k vydání OOP, na které se odpůrce v odůvodnění napadeného OOP odvolával a ani připomínky a požadavky široké veřejnosti na realizaci dané úpravy, a přitom jsou podkladem pro zahájení řízení o místní úpravě.

6. V souvislosti s nepřezkoumatelností napadeného OOP navrhovatelka namítla, že odůvodnění OOP nesplňuje požadavky, které na odůvodnění správního rozhodnutí a opatření obecné povahy klade judikatura NSS (sp. zn. 6 Ads 87/2006, 7 As 10/2005, 1 As 69/2011, 1 Ao 3/2008, 1 Ao 2/2009). Předně v odůvodnění napadeného OOP chybí úvaha, jakým způsobem se úprava promítne nebo může promítnout negativně do intenzity dopravy v navazujících komunikacích území x, a zda navržený jednosměrný provoz v ulici x způsobí negativní vliv na navazující komunikace, tj. i v ulici x. Dále odůvodnění napadeného OOP neobsahuje ani úvahy, kterými se odpůrce řídil při hodnocení podkladů OOP. Dále navrhovatelka namítla, že výrok napadeného OOP je neurčitý, neboť postrádá konkrétní vymezení, kde přesně je úprava stanovena. Pouhá citace tří ulic pro komunikace dotčené úpravou je nedostatečná, byť se výrok odvolává na grafickou přílohu. Dle navrhovatelky měl výrok obsahovat stanovení konkrétní značky dle vyhlášky č. 249/2015 Sb., označení komunikace dle zákona č. 13/1997 Sb., a dále její vymezení parcelními čísly a katastrálním územím. Jen tak může stanovení úpravy provozu zavazovat k řádnému plnění povinností. Grafická příloha přitom nemůže suplovat výrok opatření obecné povahy, ale je nutno, aby slovním popisem ve výroku bylo uvedeno, které dopravní značení se na kterém konkrétním místě umísťuje. Jen takové vymezení je vykonatelné a nezaměnitelné co do předmětu opatření obecné povahy. K tomu navrhovatelka odkázala na rozsudek NSS sp. zn. 2 Ao 3/2008. Tím odpůrce porušil § 68 odst. 3 správního řádu.
7. Navrhovatelka dále tvrdila, že odpůrce v rozporu s § 50 a 51 správního řádu nezjistil všechny rozhodné okolnosti sám ani prostřednictvím dotčených orgánů. Neopatřil si potřebné důkazy a vycházel pouze ze zjištěných průjezdů v ulici x. Odpůrce tak upřednostnil soukromé zájmy úzké skupiny konkrétních vlastníků v ulici x nad zájmy veřejnými, které je povinen hájit podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“). Svým postupem odpůrce založil nerovnost v přístupu při řešení místní úpravy na území x, čímž nezajistil právo na spravedlivý proces a nedodržel zásadu legality a subsidiarity. V postupu odpůrce navrhovatelka dokonce spatřuje svévoli a zneužití institutu místní a přechodné úpravy provozu pro řešení osobních zájmů jen v ulici x.
8. V odůvodnění napadeného OOP vycházel odpůrce z intenzity provozu v ulici x vyšší než 500 vozidel za 24 hodin (jak vyplývá z měření odpůrce ve dnech 4. 8. – 10. 8. 2015, průměrně 559,5 vozidel za 24 hodin; v ulici x naměřil dokonce jen na 210, 66 vozidel za 24 hodin), což neodpovídá dopravním potřebám cílové dopravy ve vztahu k okolním nemovitostem v obytné zástavbě. V důsledku této úpravy se však zintenzivnil provoz v okolních ulicích a v ulici x dosahuje více než 1 000 průjezdů za 24 hodin, tj. o více než 600 %, jak vyplývá z měření provedeného odpůrcem ve dnech 12. 9. – 1. 11. 2018, resp. z naměřených hodinových průjezdů v ranních a odpoledních špičkách v ulici x a x. Přitom dodala, že hodnoty naměřených průjezdů v ulici x jsou ovlivněny uzavírkou v ulici x od 9. 7. – 30. 9. 2018, která snížila průjezdnost v ulici x. Navrhovatelka je tak přesvědčena, že napadené OOP je projevem arogance odpůrce. Navrhovatelka není ochotna od 5. 12. 2015

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

do dnešního dne snášet takto zvýšený průjezd pouze proto, že obyvatelé ulice x nesouhlasí s průjezdem uvedeným v tabulce v odůvodnění napadeného OOP. Odpůrce však stížnosti navrhovatelky nereflektuje a situaci neřeší.

9. Odpůrce přitom neměl pro rozhodování ani relevantní podklady, zejména studii dopravního řešení celého území mezi ulicemi x a x. Podkladem pro vydání napadeného OOP bylo měření z 6 dnů (4. 8. – 10. 8. 2015) toliko ve dvou ulicích (x a x), jak vyplývá z tabulek obsažených v napadeném OOP. Taková úprava provozu je dle navrhovatelky v rozporu s § 78 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, neboť neobsahuje konkrétní zdůvodnění, že navržené dopravní značky jsou navrženy tak, aby nezpůsobily nárůst dopravní intenzity v ulici x (či dalších okolních ulicích) ve shodný okamžik. Navrhovatelka s odkazem na rozsudek NSS sp. zn. 2 Ao 3/2008 namítla, že smysl umístění dopravních značek musí být racionální a opodstatněný legitimním důvodem, nikoliv samoučelný nebo dokonce šikanózní. Napadené OOP postrádá i argumenty, že nedojde k zásahu do výkonu vlastnických práv navrhovatelky zejména z důvodu zvýšení hluku a prachu a znečišťujícími látkami NO_2 v ovzduší nad přípustnou míru. Bez relevantního měření tak nemohlo být napadené OOP vydáno ani v souladu s § 77 odst. 1 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích.
10. Navrhovatelka společně s dalšími vlastníky nemovitostí v ulici x přitom provádí dle svých tvrzení vlastní měření průjezdnosti vozidel a v návrhu uvedla údaje, které naměřila od 5. 3. – 11. 3. 2018 (pondělí 5. 3. – 946, úterý 6. 3. – 1176, středa 7. 3. – 1120, čtvrtek 8. 3. – 865, pátek 9. 3. – 766, sobota 10. 3. – 313, neděle 11. 3. – 308). Navrhovatelka též na základě hodnot předložených odpůrcem provedla kontrolní výpočet, z něhož vyplývá, že hladina akustického tlaku $L_{Aeq, T=16\text{ h}}$ ve venkovním prostoru stavby pro hluk z automobilové dopravy nesplňuje požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Z toho též dovozuje, že musí docházet ke zvýšenému uvolňování znečišťujících látek ve formě oxidu dusičitého (NO_2) a polétavého prachu $\text{PM}_{2,5}$ a PM_{10} . Právě nákladní automobily, které ulicí projíždějí, způsobují nebezpečné podmínky pro vznik suspendovaných částic frakce M_{10} .
11. Navrhovatelka konečně namítla, že oznámení o návrhu opatření obecné povahy ve věci stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci jí nebylo oznámeno, neboť nebylo vyvěšeno na elektronické úřední desce v udávané době tak, jak stanoví § 172 odst. 2 poslední věty správního řádu. Navrhovatelka přitom nahlédnutím do spisu nenalezla doklad prokazující zveřejnění způsobem umožňující dálkový přístup a existenci zveřejnění oznámení nenasvědčuje ani soupis založený ve spisu. Samotné oznámení ze dne 21. 9. 2015, čj. MCP6 080553/2015, postrádá vyznačení vyvěšení i na fyzické úřední desce, když ani toto nepostačuje k řádnému zveřejnění veřejnou vyhláškou. Tento způsob zveřejnění je přitom nezbytnou podmínkou podle § 25 odst. 2 správního řádu. V důsledku toho pak navrhovatelka nemohla ani uplatnit námitky k návrhu opatření obecné povahy.
12. Podle navrhovatelky tak napadené OOP zasáhlo do výkonu jejího vlastnického práva, neboť se v jeho důsledku zhoršila bezpečnost a pohoda bydlení způsobená zvýšením hluku a znečištěním ovzduší z dopravy. Došlo tak ke krácení jejich ústavních práv stanovených v čl. 1 a 2 Ústavy ČR, v čl. 11 odst. 1 a čl. 38 odst. 2 Listiny, jakož i k právům garantovaným v čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod, a v čl. 3 Doporučení Výboru ministrů RE (80) ze dne 11. 3. 1980.
13. Navrhovatelka navrhla, aby soud napadené OOP zrušil.

III. Argumentace odpůrce

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

14. Odpůrce ve vyjádření k návrhu na zrušení opatření obecné povahy nejprve shrnul průběh celé věci a přiložil zakres aktuálně platné organizace dopravy v ulici x a v okolí. Otázkou zklidnění dopravy a zamezení průjezdné dopravy v oblasti x se odpůrce zabývá již několik let, a to i v důsledku řady podání a podnětů od místních rezidentů. Jedním z hlavních předpokladů přijetí napadeného OOP bylo převedení průjezdné dopravy z nejvíce zatížených ulic lokality x na nadřazený komunikační systém, (x, x, x, x), kde po zprovoznění tunelového komplexu Blanka došlo ke snížení intenzit provozu. Toto opatření bylo silně kritizováno ze strany rezidentů, neboť negativním efektem bylo částečné převedení dopravní zátěže ve vnitřní struktuře lokality. Nejvíce negativně se napadené OOP nejdříve projevilo v ulici x, a proto bylo modifikováno formou navazujících opatření obecné povahy. Návazná opatření však převedla dopravní zátěž dále do ulice x. S ohledem na složitost situace připravil odpůrce návrh definitivního dopravního značení, k němuž obdržel mimořádné množství námitek a připomínek dotčené veřejnosti, proto provoz upravil dočasným OOP a opatřením obecné povahy ze dne 8. 8. 2018, a to ve zkušebním provozu s platností do 31. 12. 2018. Toto opatření pak bylo dále prodlouženo opatřením obecné povahy ze dne 21. 12. 2018. Aktuálně platná úprava provozu dle názoru odpůrce představuje rovnoměrné rozložení dopravní zátěže mezi ulicemi x a x. Odpůrce dále zadal vyhodnocení skutečného dopravního provozu a dopadů napadeného OOP týmu ČVÚT, který vypracoval dopravní studii s názvem „*Analýza a optimalizace dopravního režimu v oblasti x*“ v říjnu 2018. Na základě toho hodlá odpůrce v prvním čtvrtletí 2019 zahájit proces projednání úpravy dopravního režimu v intencích dopravní studie, což bude fakticky znamenat zrušení napadeného OOP. Odpůrce dodal, že v dané lokalitě navíc došlo k zavedení plošného zklidnění dopravy zřízením zóny s dopravním omezením „zóna 30“ a omezení vjezdu vybraných vozidel. Tato regulativní úprava je nepochybně ve veřejném zájmu všech rezidentů oblasti x, včetně navrhovatelky. Odpůrce si je sice vědom, že návazně přijatá opatření nejsou předmětem návrhu, nicméně významným způsobem upravují dopravní vazby a mění důsledky napadeného OOP, z něhož zůstala v účinnosti pouze směrovost ulice x.
15. Odpůrce se neztotožnil s námitkou navrhovatelky, že se nezabýval možnými negativními následky místní úpravy provozu. Upozornil, že dopravní zátěž hlavního města Prahy za posledních deset let jen u osobních automobilů vzrostla o 37,8 %. Vysvětlil, že důvodem je prudký nárůst podílu počtu vozidel na obyvatele a nárůst dopravních výkonů osobních automobilů na území hlavního města o cca. 250 % od roku 1990. To se negativně odrazilo i na části x, jakožto širšího centra města. Navrhovatelka přitom nepředložila žádný důkaz o tom, že by odpůrce rezignoval na ochranu veřejného zájmu, nebo že by upřednostnil soukromé zájmy konkrétních vlastníků v ulici x. Z argumentace navrhovatelky spíše vyplývá snaha upřednostnit její vlastní soukromé zájmy. Přestože snahou navrhovatelky je vrátit vše do původního stavu, není zřejmé, co lze považovat za původní stav, ani zda by zrušení napadeného OOP vedlo ke zklidnění provozu v dané lokalitě.
16. Odpůrci není ani zřejmé, na základě jakých podkladů dospěla navrhovatelka k závěru, že provoz v ulici x narostl o 600 %. Odpůrce přitom sbírá podklady v rámci své činnosti. OOP není projevem libovůle odpůrce, ale snahou upravit dopravní poměry v dané lokalitě s přihlédnutím k oprávněným zájmům dotčených osob. Tvzení, že průjezdnost v ulici x přesahuje 1 000 vozidel, považuje odpůrce za neprůkazné, neboť z návrhu není patrné, jakým způsobem dospěla k výsledným hodnotám, které provedla sama, a jak průjezdy vozidel měřila. Sama naopak rozporuje hodnoty naměřené odpůrcem, který použil standardní dopravně-technickou metodu měření pomocí optického záznamového zařízení, které nejen počítá počet projíždějících vozidel, ale měří i jejich rychlost (radarový detektor).

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

Odpůrce uvedl, že dřívější nahodilá měření v daném úseku komunikace uváděným počtům neodpovídají a nabídl vlastní teorii o způsobu, jak navrhovatelka zřejmě dospěla k uvedeným hodnotám. Tvrzení o vysoké míře průjezdnosti ulice x též dle odpůrce neodpovídá aktuální situaci, kdy je v této ulici již zaveden jednosměrný provoz, a tedy logicky snížen. Dále navrhovatelka dle odpůrce opomněla, že měření probíhalo v době letních prázdnin, kdy je provoz obvykle výrazně nižší. Odpůrce přitom zdůraznil, že žádný právní předpis nestanoví povinnost pro tvorbu OOP nebo pro změnu směrovosti komunikace nutnost provést měření intenzity provozu; to v daném případě proběhlo jen jako podpůrný podklad.

17. Odpůrce se neztotožnil ani s tvrzením navrhovatelky, že nereflektuje její stížnosti. Několikrát s ní komunikoval a zúčastnila se i řady jednání s dotčenou veřejností. Navrhovatelka přitom datuje dobu, odkdy je nucena snášet zvýšenou dopravní zátěž, od 5. 12. 2015 zcela účelově, neboť od tohoto data objektivně nedošlo ke zvýšení dopravní zátěže v ulici x, ale v ulici x. Dále odpůrce upozornil, že nadřízený orgán Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, provedl ve věci přezkumné řízení a s přihlédnutím k argumentaci občanů Prahy 6 a kladnému vyjádření Policie ČR, Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy, odboru služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství ze dne 21. 9. 2015, které naplňuje podmínku ochrany veřejného zájmu, neshledal, že by napadené OOP bylo vydáno v rozporu s právními předpisy. Aktuální úprava účinná v místě již několik měsíců umožňuje průjezd ulicí x v úplně stejné podobě, jako v ulici x.
18. Námitku nepřezkoumatelnosti považuje odpůrce za zcela lichou. Ve výrokové části napadeného OOP je v jednotlivých bodech dostatečně vymezen rozsah dopravního značení jmenovitě, které oblasti se týká, a také zcela jasně a jmenovitě specifikuje jednotlivé dopravní značky. Situace dopravního značení („grafická příloha“) je nedílnou součástí napadeného OOP, kterou nelze považovat za pouhou pomůcku pro účely přehlednosti. Je to právě situace dopravního značení, kterou následně posuzuje Policie ČR z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu. Napadené OOP je nutno posuzovat jako celek a nevytrhávat jednotlivé části výroku z kontextu, jak to činí navrhovatelka. Odpůrce zopakoval, že nadřízený orgán při následném přezkumu napadeného OOP neshledal jeho rozpor s právními předpisy. V tomto ohledu považoval odpůrce opačné tvrzení navrhovatelky za zcela excesivní a nemohl ani přisvědčit jejímu tvrzení, že dopravní značení bylo umístěno samoúčelně a šikanózně.
19. Odpůrce se neztotožnil ani s námitkou navrhovatelky, že napadené OOP je i z jiných důvodů nepřezkoumatelné. Odůvodnění napadeného OOP obsahuje jak důvody a úvahy, pro které bylo vydáno, tak podklady pro jeho vydání, a na tom nemůže nic změnit ani to, že z hlediska navrhovatelky odporuje jejím subjektivním zájmům. Odpůrce též uvedl, že si je vědom rozdílu mezi návrhem a podnětem a přisvědčil navrhovatelce, že terminologie použitá v odůvodnění napadeného OOP není správně zvolena. Nicméně tato skutečnost nemá žádný podstatný vliv na předmět OOP, proto tuto námitku považoval odpůrce za formalismus. Pokud navrhovatelka tvrdí, že ve spisu nejsou založeny žádné podněty nebo žádosti místních obyvatel, odpůrce k tomu uvedl, že napadené OOP bylo vydáno v řízení zahájeném z moci úřední podle § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích v návaznosti na § 171 a násl. správního řádu, a proto spis neobsahuje žádný iniciační dokument, přestože odpůrce v minulých letech zaznamenal řadu podnětů místních rezidentů na zamezení průjezdné dopravy. Tyto podněty z doby předcházející vydání napadeného OOP však odpůrce eviduje v režimu obecných podnětů

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

k zahájení řízení ve smyslu § 42 správního řádu, které dle názoru odpůrce nemají být součástí spisové dokumentace v projednávané věci.

20. Dále odpůrce upozornil, že tvrzení navrhovatelky, že dne 10. 8. 2018 nahlédla do spisu, se nezakládá na pravdě. Proto je otázkou, odkud čerpala podklady pro svůj návrh a nakolik jsou pravdivé nebo relevantní.
21. Pokud jde o námitky týkající se věcného odůvodnění napadeného OOP, odpůrce nejdříve poznamenal, že je paradoxem, že navrhovatelka napadá odůvodnění OOP konkrétními výtkami, přestože jej v předchozím bodě označila za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Odpůrce zopakoval, že zohlednil všechna kritéria s ohledem na veřejný zájem a bezpečnost a plynulost silničního provozu. Navrhovatelka měla dle názoru odpůrce též dost možností se k napadenému OOP vyjádřit.
22. Námitku, že návrh OOP nebyl řádně vyvěšen na elektronické úřední desce, považuje odpůrce za zcela nedůvodnou a ryze účelovou. Ve spisu je založena elektronická stopa o době vyvěšení návrhu OOP na elektronické úřední desce (od 22. 9. 2015 do 8. 10. 2015), jakož i samotného napadeného OOP (od 18. 11. 2015 do 4. 12. 2015) pod pořadovým číslem 3 spisu.
23. K tvrzenému zásahu do ústavních práv navrhovatelky odpůrce poznamenal, že posouzení této otázky patří výlučně do kompetence Ústavního soudu.
24. Odpůrce navrhl, aby soud návrh zamítl.

IV. Replika navrhovatelky a vyjádření osob zúčastněných na řízení

25. Navrhovatelka reagovala na vyjádření odpůrce replikou ze dne 25. 1. 2019. Se žádným z tvrzení odpůrce nesouhlasila. Proto setrvala na své hlavní námitce, že v zásadě jediným cílem napadeného OOP bylo vyhovět požadavkům rezidentů v ulici x. Absenci odůvodnění dopadů místní úpravy provozu v napadeném OOP na ulici x se odpůrce snaží „napravit“ teprve ve vyjádření s odkazem na narůstající dopravu v Praze.
26. Předně poukázala na to, že odpůrce ve vyjádření odkazoval na skutečnosti, které nastaly až po vydání napadeného OOP, kdy ač měla navazující opatření mírnit důsledky napadeného OOP, ve skutečnosti se tak nestalo. Předpoklad pro vydání napadeného OOP, že průjezdná doprava se z nejvíc zatížených ulic x přesune na navazující nadřazený komunikační systém, ze zveřejněného návrhu opatření obecné povahy ze dne 21. 9. 2015 nevyplývá. Pokud odpůrce tvrdil, že otázkou zklidnění dopravy v lokalitě x se zabývá řadu let, není potom zřejmé, proč zjištěné skutečnosti nepromítl do návrhu dopravního řešení již před lety. Místo toho se spokojil s měřením radarovým detektorem ve dvou ulicích. Podkladem pro návrh opatření přitom nemohou být jen podané podněty bez dalšího.
27. Dále uvedla, že v zájmu dodržení požadavku na minimalizaci zásahů do práv nelze bez vzájemného vyvažování zájmů jedné skupiny osob s právy ostatních omezit vlastnická práva. „Modifikace“ OOP, kterou odpůrce vydal po zvednuté vlně silné negativní kritiky rezidentů dotčené lokality, spočívající ve čtyřech po sobě jdoucích a zcela záměrně vydaných přechodných opatření obecné povahy, umožnila odpůrci činit úpravu dopravy bez procesu ve smyslu § 171 a násl. správního řádu, tj. bez možnosti uplatnění připomínek dotčených osob.
28. Nesouhlasila ani s tvrzením odpůrce, že se snaží najít nejschůdnější řešení. Důkazem opaku je dle navrhovatelky chybějící posouzení dopadů v odůvodnění napadeného OOP. Odpůrce naopak, ač je to on, kdo by měl být nadán odborností v rozhodovací činnosti na úseku dopravy, svými kroky a jednotlivými úpravami vědomě přesouvá dopravu z jedné

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

ulice do druhé metodou „pokusů a omylů“ a toto své tvrzení navrhovatelka dokládá odkazem na interpelaci Jiřího Zíky, rezidenta ulice x, ze dne 24. 2. 2017.

29. Tvrzení odpůrce, že v ulici x došlo v důsledku změny směrovosti na jednosměrný provoz prakticky ke snížení průjezdnosti, považuje navrhovatelka v daném kontextu za nelogické, neboť pomíjí skutečnost, že ke změnám v dopravním značení v důsledku napadeného OOP došlo i v okolních ulicích, a to tak, že jedinou průjezdnou ulicí ze směru x – x zůstala právě pouze ulice x. Denní průjezdy v jednom směru musely nesporně proto převýšit frekventovanost původního dvousměrného provozu.
30. K odpůrcem zpochybněné věrohodnosti měření navrhovatelky navrhovatelka uvedla, že hodinové průjezdy získala pomocí kamerového systému. Kamerový obrazový záznam považuje navrhovatelka za relevantní důkaz. Navrhovatelka disponuje a je schopna předložit průjezdy ulicí x od počátku dopravního opatření, tj. od 1. 11. 2017, proto nemůže jít o „nahodilá měření“, jak tvrdí odpůrce. K tomu dodala, že data naměřená kamerovým systémem vždy odpůrci předkládala. Dále navrhovatelka předložila fotografie průjezdů aut s časovou stopou na pořízeném kamerovém snímku, a dále doložila grafické zpracování záznamů průjezdů z kamerového systému ze dne 25. a 26. 11. 2018 pořízených současně z ulic x a x. Ze zpracování ze dne 26. 11. 2018, pondělí, vyplývá, že ve 16:00 byl v ulici x průjezd 83 aut, a v ulici x. To dle navrhovatelky dokazuje, že ani aktuální přechodná úprava, na kterou se odpůrce odvolává, nepředstavuje rovnoměrné rozložení dopravní zátěže v této lokalitě. Pokud odpůrce tvrdil, že spojení mezi ulicemi x a x je zajištěn nejen z ulice x přes ulici x, ale je nyní posílen o průjezd z ulice x přes ulici x, navrhovatelka upozornila, že tento průjezd nevede přímo do ulice x, jak tomu bylo před vydáním OOP, a to záměrně z důvodu snahy o odrazení řidičů tuto cestu využívat. Vyrovnání dopravní zátěže v obou ulicích neprokazují ani hodnoty z „*Přehledu provedených průzkumů v lokalitě x od x ve směru ke x*“, z období před aktuální přechodnou úpravou ve dnech 9. 5. – 4. 6. 2018, který navrhovatelce poskytl odpůrce jako důkaz snížení dopravní intenzity, a hodnoty naměřené po této úpravě ve dnech 12. 9. – 1. 10. 2018. Z porovnání těchto hodnot vyplývá, že průjezdy v ulici x převyšují průjezdy v ulici x v ranní špičce o 586 % a v odpolední špičce o 637 %.
31. Naopak, pokud jde o relevantnost měření odpůrce, navrhovatelka jej zpochybňuje na základě e-mailové komunikace mezi M. K., rezidentem ulice x [*pozn. soudu – který v tomto řízení vystupuje jako osoba zúčastněná na řízení 1*)] a odpůrcem, v níž odpůrce přiznává chybné měření v důsledku skutečnosti, že radary nejsou schopny detekovat velmi nízké rychlosti vozidel a kolony. Dále navrhovatelka upozornila, že radarové zařízení, které má k dispozici odpůrce, negeneruje žádný obraz. Optické zařízení je takové, které zaznamená obraz. Navrhovatelka proto nesouhlasila s tvrzením odpůrce ve vyjádření, že jeho měření představuje objektivní podklad pro rozhodování. Nedostatečné podklady ostatně odpůrce přiznal i sám ve svém vyjádření, kdy upozornil, že měření probíhalo v prázdninovém období, tj. v měsíci s nižším provozem.
32. V reakci na argument odpůrce, že měření průjezdnosti bylo jen jakýmsi „podpůrným“ (nepovinným) podkladem navrhovatelka uvedla, že jí není zřejmé, co by v dané situaci bylo tím relevantním podkladem, zejména s ohledem na skutečnost, že jiný podklad z odůvodnění napadeného OOP ani nevyplývá. Dále upozornila, že odpůrce nemůže rozhodovat svévolně. Zopakovala, že podle § 50 odst. 2 a 3 správního řádu, který se použije v důsledku § 174 odst. 1 téhož zákona, je správní orgán povinen si opatřit podklady pro rozhodnutí a zjistit všechny rozhodné skutečnosti pro ochranu veřejného zájmu.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

33. K vyjádření odpůrce, týkajícího se prosazování vlastních soukromých zájmů navrhovatelky, uvedla, že jí není zřejmé, z čeho toto vyplývá. S odkazem na její dříve předložené měření ze dne 5. 3. 2012²⁰¹⁸ zopakovala, že dočasné OOP s účinností od 1. 11. 2017 vyvolalo stav, kdy jediným průjezdem mezi ulicemi x a x byla ulice x s průjezdem více než 900 aut denně. Tato skutečnost nemůže být považována za upřednostňování jejích vlastních soukromých zájmů. Naopak, jako důkaz upřednostnění soukromých zájmů obyvatel ulice x navrhovatelka předložila Zápis č. 1/2016 Komise dopravní při radě městské části Praha 6 z jednání, a citovala vyjádření člena komise MUDr. A. N., z něhož vyplývá, že „zjednosměrnění“ ulice x zařídil obyvatel ulice x, MUDr. L. P., který byl dvě volební období po sobě zastupitelem městské části Praha 6.
34. Navrhovatelka dále s odkazem na písemnost vydanou Magistrátem hlavního města Prahy ze dne 9. 2. 2017, sp. zn. S-MHMP 2185639/2016ODA, čj. MHMP – 204595/2017/04/Go, uvedla, že tento orgán přezkumné řízení ve věci neprovedl. V uvedené písemnosti totiž uvedl, že důvody pro přezkumné řízení ani nestaly, neboť dopravní značení bylo umístěno z důvodu ochrany tamních obyvatel před neúměrným zatížením dopravním provozem, hlukem a znečištěním ovzduší. S tímto závěrem navrhovatelka přirozeně nesouhlasila.
35. K tvrzení o zveřejnění napadeného OOP na elektronické úřední desce navrhovatelka uvedla, že předložený důkaz neprokazuje souběžné elektronické vyvěšení, a dále poukázala na to, že tento důkaz nebyl při nahlížení součástí spisu a byl do něj zřejmě doplněn až při předložení soudu, proto není přesvědčivý. Posouzení, zda je tento doklad ve formě „print screenu“ dostatečný k prokázání uvedené skutečnosti, ponechala navrhovatelka na uvážení soudu. Nicméně doložený dokument není dohledatelný na webových stránkách odpůrce.
36. Navrhovatelka k žádosti odpůrce o přiznání nákladů řízení v případě úspěchu ve věci dodala, že odpůrce v rámci výkonu své působnosti nemá nárok na náhradu nákladů řízení.
37. Ve společném stručném vyjádření osoby zúčastněné na řízení 1) a 2), které rovněž bydlí v ulici x, uvedly, že OOP negarantuje přiměřenost řešení dopravní zátěže v území x. V ulici x tak došlo k neúměrnému nárůstu dopravy jen proto, že OOP zneprůjezdnilo ulici x a její úlohu prakticky převzala jako jediná ulice x/x.

V. Posouzení věci soudem

38. Ústní jednání proběhlo v nepřítomnosti odpůrce, který se nedostavil, ač byl řádně obeslán, navrhovatelka a osoby zúčastněné na řízení setrvali na svých stanoviscích. Navrhovatelka zdůraznila, že měření, provedené odpůrcem před vydáním napadeného OOP, vychází jen z jednoho měření, nadto z období, kdy byla doprava snižena, ulice x a x byly v obousměrném provozu a před otevřením tunelu Blanka, po jehož otevření došlo ke snížení provozu o jednu polovinu. Naproti tomu hodnoty naměřené navrhovatelkou pocházejí z doby, kdy byla ulice x zjednosměrněna, což se stalo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích formou OOP ze dne 9. 10. 2017. V současné době byla prodloužena další přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích formou OOP ze dne 27. 7. 2018 do 30. 4. 2019, původně stanovená na dobu od 1. 8. 2018 do 31. 12. 2018. Osoby zúčastněné na řízení konstatovaly, že v důsledku napadeného OOP došlo k přesunutí dopravy ze x do ulic x, x, x a x. Konkretizovaly tvrzení navrhovatelky, že se měření odpůrce před vydáním napadeného OOP dělo v září 2015 před otevřením tunelu Blanka, kdy x sloužila k objezdu hlavních komunikací, jimiž jsou ulice x, x, x a x. Po otevření tunelu Blanka klesla doprava na těchto komunikacích o 50%, odpůrce měl proto počkat na jeho otevření. Ke zveřejnění návrhu napadeného OOP uvedly, že jedna z osob zúčastněných na řízení - pan K. - nahlížel do správního spisu dne 10. 8. 2018. V té době tam byl jen návrh OOP bez razítka a print screenu jeho zobrazení. Po podání návrhu proti

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

napadenému OOP navrhovatelkou u soudu nahlížel do spisu dne 12. 12. 2018. V té době se tam nacházel návrh OOP již s razítkem a v print screenu, ale ne v takovém rozsahu, jako je tomu u OOP, kde je u print screenu uveden i „náhled“ vlastního OOP. K tomu podotkl, že obdobný „náhled“ textu OOP se nachází i v následných tzv. přechodných OOP ze dne 9. 10. 2017 a ze dne 27. 7. 2018. Dále konstatoval, že sám doma na počítači dokáže modifikovat daný dokument s výjimkou „náhledu“. Odpůrce mu na jeho dotaz k tomu uvedl, že návrh napadeného OOP nemají v elektronické podobě v archivu, jediný dokument je k dispozici u odboru dopravy odpůrce ve správním spise. Dále pan K. tvrdil, že se správní spis změnil co do počtu stran od doby prvního nahlížení, kdy byl obsažnější, byly tam i kopie. To je mu známo, neboť si celý správní spis ofotil. Při druhém nahlížení byl spis tenčí, jeho obsah již nefotil, a objevil se v něm print screen ke zveřejněnému návrhu napadeného OOP. K měření, které provádí navrhovatelka, podotkl, že toto vychází z podkladů osob zúčastněných na řízení. Měření je prováděno v průběhu celého roku 2018 a 2019. Od účinnosti přechodného OOP ze dne 9. 10. 2017 jsou měření předávána odpůrci, ten je ale nebere v potaz. Měření není prováděno pouze čárkováním, jak uvádí odpůrce, ale jsou vedena elektronicky.

39. Soud neprováděl důkazy navržené navrhovatelkou a osobami zúčastněných na řízení, neboť je pro posouzení důvodnosti návrhu shledal nadbytečnými, za postačující pro posouzení důvodnosti návrhu považoval obsah spisového materiálu, který odpůrce na vyžádání soudu předložil.
40. Soud přezkoumal návrhem napadené OOP, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, v rozsahu návrhem uplatněných bodů nezákonnosti, podle skutkového a právního stavu ke dni jeho vydání, a dospěl k závěru, že je návrh důvodný.
41. Napadeným OOP byla v dané části Prahy 6 (x) stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. Soud předně uvádí, že nepochyboval o aktivní legitimaci navrhovatelky k podání návrhu, neboť je vlastníkem nemovitosti, nacházející se v řádech stovek metrů vzdálené od komunikací, jejichž místní úprava provozu byla napadeným OOP přímo dotčena. Současně přitom není mezi účastníky sporu o tom, že vydáním napadeného OOP došlo k zesílení provozu v přilehlých ulicích, a to zprvu zejména v ulici x, posléze však v dalších ulicích rezidenční čtvrti x, a to včetně ulice x, kde se dům navrhovatelky nachází. Vzniklé dopravní potíže v důsledku zvýšení hustoty provozu v přilehlé oblasti x napadeným OOP, včetně ulice x, se následně odpůrce snažil řešit vydáním dalších OOP, tentokrát již přechodné povahy, a to OOP ze dne 9. 10. 2017, č. j. MCP6 088661/2017-DZ074/17 a OOP ze dne 27. 7. 2018, č. j. MCP6 176154/2018, jehož účinnost byla dle navrhovatelky a OZŘ prodloužena do 30. dubna 2019. Uvedené svědčí o tom, že řešit dopravní situaci v oblasti x je pro odpůrce složité a jak vyplývá i z jeho vyjádření k návrhu, směřuje odpůrce své úsilí k tomu, aby byla tato oblast od průjezdní dopravy odbřemeněna.
42. Podmínky pro vydání opatření obecné povahy jsou upraveny v § 171 a následující správního řádu, kde se mj. pojednává o procesu zveřejnění návrhu OOP (§ 172 odst. 1, 2, 4, 5) a jsou zde zakotveny požadavky, které zákonodárce klade na vlastní opatření obecné povahy (§ 172 odst. 1 správního řádu), které stanoví, že OOP musí obsahovat odůvodnění, musí být oznámeno veřejnou vyhláškou, zveřejněno na úředních deskách obcí, jichž se týká, upravuje se jeho účinnost, možnost podání opravného prostředku a exekučního vymáhání, a že pro řízení o OOP platí obdobně část první a přiměřeně část druhá správního řádu (§ 174 odst. 1 správního řádu) s možností posoudit soulad OOP se zákonem v přezkumném řízení (§ 174 odst. 2 správního řádu).

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

43. Při posouzení důvodnosti návrhu soud vyšel z již ustálené judikatury správních soudů, zejména Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“), který se přezkumem zákonnosti opatření obecné povahy historicky zabýval před tím, než byl změnou soudního řádu správního tento přezkum předán do působnosti krajských soudů rozhodujících na úseku správního soudnictví. Konstantní judikatura NSS (příkladmo rozsudek ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98 a rozsudek ze dne 4. 5. 2011, č. j. 9 Ao 2/2011-53) stanoví pět kritérií pro posouzení opodstatněnosti návrhu. Soud při jejich aplikaci v nyní projednávané věci dospěl k závěru, že pravomoc a působnost odpůrce k vydání napadeného OOP dána byla, první a druhé kritérium tedy bylo naplněno. V konfrontaci s třetím kritériem (vydání zákonem stanoveným postupem) však již napadené OOP neobstojí. Je tomu tak proto, že navrhovatelka ve stanovené lhůtě nemohla uplatnit námitky k návrhu OOP ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu, neboť obsah spisového materiálu nenásvědčuje tomu, že byl návrh v souladu se zákonem zveřejněn. Součástí spisového materiálu je sice oznámení o návrhu OOP, opatřené razítkem s datem vyvěšení a sejmutí na úřední desce odpůrce s dokladem o tzv. „elektronické stopě“, tj. zveřejnění na webových stránkách odpůrce ze dne 22. 9. 2015 ve 13:51 hod. V řízení před osudem však nebylo postaveno najisto, že se jedná o stejné OOP, které bylo později dne 16. 11. 2015 vydáno. S ohledem na popis skutkového stavu navrhovatelkou a OZŘ, zjištění, vyplývající z obsahu spisového materiálu (nahlížení do spisu OZŘ panem K.), a písemné vyjádření odpůrce k podanému návrhu, soud vešel na tvrzení navrhovatelky a OZŘ pana M. K., kteří zpochybnili věrohodnost obsahu správního spisu v části, týkající se zveřejnění návrhu napadeného OOP. Soud uvěřil tvrzení navrhovatelky o nedodržení zákonného postupu při vydání napadeného OOP, a OZŘ, neboť je podpořeno záznamy o nahlížení do správního spisu. Podle nich nahlížel pan K. do spisového materiálu dne 10. 8. 2018 (tedy ještě před podáním návrhu proti OOP k soudu), kdy si pořídil kopie všech částí tohoto spisu (protokol ze dne 10. 8. 2018 o nahlížení do spisu na odboru dopravy a životního prostředí odpůrce). Následně nahlížel do spisu po podání návrhu proti napadenému OOP navrhovatelkou k soudu dne 12. 12. 2018, kdy vytkl odpůrci, že se předložený spis neshoduje se spisem, který mu byl předložen při prvním nahlížení dne 10. 8. 2018 a z něhož si pořídil fotodokumentaci (protokol ze dne 12. 12. 2018 u odboru dopravy a životního prostředí odpůrce). Pochybnosti navrhovatelky a osoby zúčastněné na řízení o tom, že návrh OOP nebyl zveřejněn zákonem stanoveným způsobem, odpůrce přitom ve svém vyjádření k návrhu zaslanému soudu nijak nerozptýlil. Odpůrce tak nevysvětlil rozpor mezi návrhem OOP, založeným ve správním spise, a jeho vyhotovením s tzv. „náhledem“, zveřejněným na úřední desce, ani rozpor spočívající v tom, co bylo obsahem spisového materiálu při prvním nahlížení navrhovatelkou, resp. panem M. K. do správního spisu a co při druhém. Ústního jednání u soudu dne 20. 2. 2019 se přitom odpůrce neúčastnil, ač byl řádně obeslán.
44. Vzhledem k tomu, že nebylo nadevší pochybnost prokázáno dodržení řádného procesního postupu při zveřejnění návrhu napadeného OOP dle § 172 správního řádu odpůrcem a odpůrce uvedené pochybnosti nevyvrátil, shledal soud důvod pro zrušení napadeného OOP pro tuto procesní vadu. V důsledku této procesní vady nebyla navrhovatelka vyzvána k podání námitek či připomínek a byla tak zkrácena na svých subjektivních procesních právech, neboť jí nebylo umožněno uplatnit u odpůrce písemné či ústní připomínky nebo podat námitky ve smyslu § 172 odst. 4, 5 správního řádu. Tím, že jí to nebylo umožněno, nemohly být při vydání opatření obecné povahy zváženy ty aspekty, které by mohly znamenat dotčení její právní sféry. Opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a tato vada mohla mít vliv na zákonnost jeho vydání, neboť mohla mít za následek nepřipustné dotčení hmotných práv navrhovatelky.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

45. Návrhem napadené OOP je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a tedy v rozporu s § 173 odst. 1 správního řádu. Napadené OOP neobsahuje ovšem ani další náležitosti, kladené na jeho odůvodnění ust. § 68 odst. 3 správního řádu, podle kterého *„odůvodnění se uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. V případě, že podkladem rozhodnutí jsou písemnosti a záznamy, které jsou za podmínek v § 17 odst. 3 uchovávány odděleně mimo spis, v odůvodnění rozhodnutí se na tyto podklady odkáže takovým způsobem, aby nebyl zmařen účel jejich utajení; není-li to možné, uvedou se v odůvodnění rozhodnutí pouze v obecné rovině skutečnosti, které z těchto podkladů vyplývají.“*
46. K tomu soud předně uvádí, že neshledal nepřezkoumatelnost napadeného OOP z důvodu jeho vydání na základě žádostí místních obyvatel, jak navrhovatelka tvrdí, neboť podněty místních obyvatel soud považuje z obecného hlediska za legitimní důvod pro postup odpůrce, spočívající ve vydání opatření obecné povahy stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dotčené oblasti. Soud nepovažuje napadené OOP nepřezkoumatelné ani v rozsahu tvrzení o neurčitosti jeho výroku pro (pouhou) citaci názvů tří ulic a neuvedení konkrétních značek, neboť je z OOP zřejmé, že odpůrce stanovil úpravu podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu místní úpravou provozu na konkrétních (vyjmenovaných) pozemních komunikacích (x, x a x v x) s odkazem na blíže označenou situaci, připojenou jako nedílnou součást napadeného OOP, kde jsou značky zakresleny. Nelze však přehlédnout, že vlastní odůvodnění opatření obecné povahy je velmi kusé, obecné, popisující průběh řízení a obecně poukazující na konkrétní ustanovení zákona o silničním provozu, aniž by uvedlo konkrétní úvahy pro jeho vydání a blíže specifikovalo, jaké jsou naléhavé potřeby oblasti a z jakých podrobně rozvedených důvodů je OOP řeší. Z odůvodnění OOP dále není zřejmé, zda a jakým způsobem odpůrce uvážil dopad realizace dané místní úpravy provozu na místních komunikacích do oblasti a do provozu na přiléhajících komunikacích. Je pravdou, že odpůrce v odůvodnění uvádí týdenní vyhodnocení intenzity motorových vozidel na komunikaci x a x. Dále však s tímto vyhodnocením nepracuje a opět jenom v obecné poloze konstatuje, že úprava napadeným OOP umožní odklon průjezdné dopravy z předmětných ulic na nadřazený komunikační systém. Zmiňuje zprovoznění tunelového komplexu Blanka s tím, že jím došlo ke snížení intenzity provozu na dotčených komunikacích x a x a dovozuje, že předmětná úprava proto nemůže mít podstatný vliv na plynulost provozu po těchto komunikacích, aniž by se blíže zabýval tím, zda po poklesu intenzity dopravy v důsledku zprovoznění tunelu Blanka bude úprava napadeným OOP přínosná a zda obстоjí (jediný) věcný podklad OOP, jímž je krátkodobé měření intenzity provozu, uskutečněné ovšem před otevřením tunelového komplexu Blanka. Za důvodnou soud v této souvislosti považuje námitku, poukazující na nedostatek věcných podkladů pro vydání napadeného OOP, neboť není zřejmé, a z obsahu správního spisu ani vyjádření odpůrce se to nepodává, z jakých důvodů si odpůrce neopatřil jako podklad odborné stanovisko, dopravní průzkum či jinou formu odborného zpracování řešení dopravní zátěže dané oblasti za účelem zjištění příčin nadměrné intenzity dopravy, aby mohl zvážit jaká opatření a v jakém rozsahu přijmout, a v odůvodnění svého rozhodnutí pak uvést, proč se přiklonil k právě tomu řešení, jež je předmětem napadeného OOP. Soud má za to, že o nedostatku důvodů a podkladů pro vydání napadeného OOP svědčí i následný vývoj, který je mezi účastníky nesporný, a sice že po vydání návrhem napadeného OOP byla vydána další dvě OOP přechodné povahy, kterými se odpůrce snažil nastalou situaci, tj. situaci vyvolanou účinky napadeného OOP, řešit.

Shodu s prvopisem potvrzuje V. B.

47. Za tohoto stavu se soud již nezabýval otázkou, zda napadené OOP dostalo čtvrtému a pátému kritériu přezkumu jeho zákonnosti (věcná správnost, přiměřenost) a pro uvedené procesní vady napadené opatření obecné povahy podle ustanovení § 101d odst. 2 s.ř.s. zrušil.
48. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s. Navrhovatelka byla ve věci úspěšná. Soud jí proto přiznal právo na náhradu nákladů v řízení, které jsou tvořeny zaplaceným soudním poplatkem ve výši 5.000,- Kč a náklady právního zastoupení za 2 x hlavní úkon po 3.100,- Kč (převzetí a příprava k zastoupení, účast u ústního jednání u soudu dne 20. 2. 2019 dle § 11 odst. 1 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb.), 2 x režijní paušál po 300,- Kč (§ 13 odst. 3 téže vyhlášky), jízdné právní zástupkyně navrhovatelky z Jablonce nad Nisou do Prahy a zpět vozem Škoda Octavia dle přiložené specifikace ve výši 1.323,60 Kč a za promeškaný čas 6x půl hodina po 100,- Kč (§ 14 odst. 3 téže vyhlášky), tedy celkem 13.723,60 Kč.
49. Výrok o nákladech řízení osoby zúčastněné na řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 5 s.ř.s., neboť soud těmto osobám ničeho neuložil, náklady řízení jim proto nepřiznal.

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.

Praha 20. února 2019

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu