



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 ve věci

navrhovatelů: a) **Auto*Mat, z.s.**, IČO 22670319,
se sídlem Vodičkova 704/36, 110 00 Praha 1

b) **T. H.**, nar. X
bytem X

zastoupených Mgr. Štěpánem Holubem, advokátem
se sídlem Za Poříčskou bránou 21/365, 186 00 Praha 8

proti

odpůrci: **Úřad městské části Praha 8**,
se sídlem Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8

o návrhu na zrušení Opatření obecné povahy ze dne 13. 1. 2021, č. j. MCP8 020883/2021,
sp. zn. SZ MCP8 152551/2020/28

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 13. 1. 2021, sp. zn. SZ MCP8 152551/2020/28, č. j. MCP8 020883/2021, se zrušuje devadesátým dnem od právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení ve výši 35 206,40 Kč do 1 měsíce od právní moci rozsudku k rukám zástupce navrhovatelů Mgr. Štěpána Holuba, advokáta.

Odůvodnění:

- I. Stručné vymezení věci

1. Navrhovatelé a) a b) se původně návrhem ze dne 30. 11. 2020 u soudu domáhali přezkoumání a zrušení opatření obecné povahy ze dne 24. 11. 2020, č. j. MCP8 358178/2020, sp. zn. SZ MCP8 152/551/2020/16, které odpůrce vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 4 a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále též „vyhláška“) ke *stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Thámová, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkově náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Pernerova, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za zde uvedených podmínek (dále též „původně napadené OOP“ nebo „druhé OOP 2020“).*
2. Podáním ze dne 18. 1. 2021 odpůrci navrhli s ohledem na nové právní skutečnosti, které jsou rozhodné pro posouzení zákonnosti druhého OOP 2020, změnu návrhu a žádali, aby soud připustil změnu konečného návrhu ve věci dle § 95 o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s. tak, že zruší *opatření obecné povahy – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Thámová, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkově náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Pernerova, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, (dále též „napadené OOP“ nebo „první OOP 2021“), v termínu 18. 1. 2021 až 17. 1. 2022; sp. zn. SZ MCP8 152551/2020/28, č. j. MCP8 020883/2021, ze dne 13. ledna 2021, vydané Úřadem městské části Praha 8, odborem dopravy (dále též „OOP 1/2021“), a přizná navrhovatelům náklady řízení.*
3. Důvodem změny návrhu byla totožnost původně napadeného OOP s OOP 1/2021, protože je třeba i OOP 1/2021 zrušit pro nedostatek důvodů, nesrozumitelnost a nezákonnost. K tomu poukázali na dosavadní argumentaci proti původně napadenému OOP. Postup odpůrce považovali za účelový s cílem vyhnout se řádnému přezkumu a zachovat nezákonný stav vydáním dalšího nezákonného OOP. Měli za to, že přestože mohou podat nový návrh na zrušení prvního OOP 2021, došlo by pouze k vytvoření bludného kruhu, kdy jakékoli OOP napadené navrhovateli, může odpůrce zrušit jiným, novým OOP, které je materiálně shodné, tedy v zásadě se nemohou domoci svých práv. Dosavadní řízení přitom poskytuje plnohodnotný podklad pro řízení o změně návrhu, pokračování řízení odpovídá zásadě hospodárnosti řízení a dle praxe soudů v obdobných případech, zejména s přihlédnutím k rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 23. 4. 2020, č. j. 14 A 41/2020, je tento postup v souladu s příslušnými předpisy.
4. V odůvodnění nezákonnosti trvali na dosavadní argumentaci proti původně napadenému OOP z důvodu shodnosti, resp. totožnosti obou OOP, připomněli nedodržení způsobu přijetí původně napadeného OOP a rozpor s algoritmem soudního přezkumu dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, a to zejména ve 4. a 5. kroku s tím, že jeho nedodržení napadají i u prvního OOP 2021, jež je materiálně shodné.

Nad rámec již uvedených důvodů zdůraznili, že i první OOP 2021 bylo procesně vydáno zcela nezákonně a důvody pro své stanovisko rozvedli.

5. Soud jejich návrhu usnesením ze dne 10. 2. 2021, č. j. 9 A 127/2020-115, v právní moci dne 11. 2. 2021, vyhověl a připustil změnu návrhu v tomto znění:

I. *Opatření obecné povahy – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Thámová, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovovo náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Perneroва, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, (dále též „napadené OOP“ nebo „první OOP 2021“), v termínu 18. 1. 2021 až 17. 1. 2022; sp. zn. SZ MCP8 152551/2020/28, č. j. MCP8 020883/2021, ze dne 13. ledna 2021, vydané Úřadem městské části Praha 8, odborem dopravy, se zrušuje.*

II. *Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení, a to do třiceti dnů od právní moci rozsudku, k rukám jejich právního zástupce.*

6. Předmětem soudního přezkumu se tak stalo první OOP 2021 ve shora uvedeném znění.
7. Z jeho odůvodnění vyplynulo, že odpůrce zahájil dne 12. 1. 2021 stanovení *přechodné* úpravy provozu na pozemních komunikacích, která se týká instalace dopravního značení na místních komunikacích II., III. a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 na základě Nařízení hl. m. Prahy č. 7/2016 Sb., rozhodnutí MS v Praze č. j. 8 A 85/2020-27, podání námítky systémové podjatosti správního orgánu uvedené v připomínkách ke stanovení *místní* úpravy provozu na pozemních komunikacích č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020, usnesení MHMP OPKD ze dne 12. 12. 2020 o pověření MČ Praha 7, Úřad městské části, odbor dopravy, oddělení silničního správního úřadu, U Průhonu 1338/38, Praha 7 (dále též „MČ Praha 7“, k projednání a rozhodnutí v řízení opatření obecné povahy pro stanovení *místní* úpravy provozu na pozemních komunikacích pod č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020 (dále též „řízení o návrhu *místní* úpravy ze dne 3. 6. 2020“).
8. Odpůrce dále poukázal na skutečnost, že zdejší soud rozsudkem ze dne 22. 10. 2020, č. j. 8 A 85/2020-27 zrušil právní mocí rozsudku opatření obecné povahy ze dne 22. 7. 2020, č. j. MCP8 125551/2020/8, sp. zn. SZ MCP8 12551/2020/8 (dále též „první OOP 2020“). V rámci kontinuity současného dopravního značení vydal poté postupem dle § 77 *odst. 1 písm. c), odst. 4 a 5* zákona o silničním provozu dne 24. 11. 2020 opatření obecné povahy č. j. MCP8 358178/2020, sp. zn. SZ MCP8 152551/2020/16 (původně napadené OOP) s platností na dobu *nejdéle 60 dní, tj. do 23. 1. 2021*. V rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení hromadného zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu odpůrce přistoupil k vydání dalšího opatření obecné povahy, jímž je první OOP 2021 podle § 77 *odst. 1 písm. c), odst. 3 a 5* zákona o silničním provozu a vyhlášky, a zvolil *termín jeho platnosti 18. 1. 2021 až 17. 1. 2022* z důvodu pověření MČ Praha 7 k projednání a rozhodování v řízení o návrhu ze dne 3. 6. 2020, neboť nemůže předjímat datum vydání rozhodnutí pověřeným správním orgánem. Podle odpůrce jeho postup nebude mít žádný dopad na účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť se jedná o zachování kontinuity současného dopravního značení.

II. Obsah návrhu

9. Navrhovatelé předně zdůraznili, že veškerá jejich argumentace proti druhému OOP 2020 zůstala platná i pro posouzení napadeného OOP, z důvodu totožnosti jejich obsahu. Při ústním jednání dne 17. 2. 2021 důvody pro zrušení omezili (podrobněji bude pojednáno níže) tak, že nadále již netrvali na procesních vadách stran chybějícího časového údaje ve výroku a námitce nevymezení účinnosti OOP. V ostatním na návrhových bodech, které uplatnili proti původně napadenému OOP setrvali ve znění doplnění v podání ze dne 18. 1. 2021, jímž se domáhali změny návrhu. Z návrhu ve znění jeho doplnění tak vyplynulo:
10. K aktivní legitimaci uvedli, že navrhovatel a) a jeho členové jsou napadeným OOP dotčeni na svých subjektivních právech, když nemohou používat jízdní kolo k pohybu po Karlíně po komunikacích, chodit po městě pěšky jako za předchozí úpravy provozu s tím, že napadené OOP má nepříznivý vliv na dopravní situaci v jejich okolí. Nadto zvyšuje možnost, že se bez svého zavinění stanou účastníky dopravní nehody, zejména při srážce s automobily. Na svých právech byli dotčeni všichni členové, pravidelně využívající karlínské ulice, včetně tzv. karlínských cykloobousměrek, přičemž navrhovatel a) jejich práva opakovaně hájí. Navrhovatel b) je fyzická osoba s bydlištěm v Praze 8, která k pohybu po Praze využívá jízdní kolo, chodí pěšky a pravidelně využívá karlínské ulice, včetně cykloobousměrek. Napadeným OOP byl zkrácen na právu používat jízdní kolo po celé Praze, a tedy i po Praze 8. K tomu odkázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46, který jejich aktivní legitimaci ve věci v minulosti potvrdil.
11. Konstatovali, že v Karlíně bylo opatřením obecné povahy ze dne 11. 4. 2012, č. j. MCP8 052312/2012, sp. zn. SZ MCP8 030712/2012/3, v roce 2012 zavedeno progresivní řešení dopravy, zahrnující jednotnou zónu 30 s výrazně odlišnými okraji pomocí zpomalovacích polštářů, plošnou obousměrnou průjezdnost pro cyklisty a zavedení bezpečnostních prvků, které chránily cyklisty a chodce. Tuto úpravu se odpůrce snažil opakovaně nahradit opatřeními, která byla zdejším soudem zrušena (opatření obecné povahy ze dne 14. 3. 2017, č. j. MCP8 031020/2017 zrušeno rozsudkem ze dne 6. 9. 2018, č. j. 8 A 113/2017-106; opatření obecné povahy ze dne 12. 11. 2018, č. j. MCP8 187796/2018 zrušeno rozsudkem ze dne 13. 3. 2019, č. j. 11 A 4/2019-40; opatření obecné povahy ze dne 10. 6. 2019, č. j. MCP8 171563/2019 zrušeno rozsudkem ze dne 24. 1. 2020, č. j. 9 A 85/2019-40; opatření obecné povahy ze dne 22. 7. 2020, č. j. MCP8 125551/2020/8 zrušeno rozsudkem ze dne 22. 10. 2020, č. j. 8 A 85/2020-27). Napadené OOP uvedená opatření obecné povahy s drobnými odchylkami opakovaně kopíruje a vykazuje tak nedostatky, pro něž byla obdobná opatření obecné povahy v minulosti zrušena.
12. S odkazem na algoritmus soudního přezkumu opatření obecné povahy definovaný NSS v rozsudku ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98 tvrdili:
13. V *prvním návrhovém bodu* namítali nezákonnost postupu při přijetí OOP a jeho nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů.
14. Vady procesního postupu odpůrce spatřovali v absenci projednání OOP s dotčenými orgány. Odpůrce dne 12. 1. 2021 zahájil řízení o stanovení přechodné úpravy a měl podle zákona o silničním provozu buď projednat návrh s dotčenými orgány dle § 77 odst. 3 tohoto zákona, popř. posečkat lhůty 30 dní, nebo vydat OOP z důvodu hrozícího nebezpečí z prodlení dle § 77 odst. 4 téhož zákona. V prvním OOP 2021 sám odpůrce odkazuje na první variantu, tj. § 77 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, aniž by byly dotčeny orgány s návrhem, o němž se řízení vede, obeznámeny či uplynula 30-denní

lhůta, přičemž bylo napadené OOP vydáno ihned následující den po zahájení řízení. Tímto postupem zatížil odpůrce řízení zcela zásadní vadou, pro kterou je nutné jej zrušit.

15. Vadu nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů navrhovatelé spatřovali v tom, že vydání přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích napadeným OOP v délce trvání jednoho roku nekoresponduje s cílem přechodné úpravy, ale trvalé, aniž by byla zvolená délka zdůvodněna.
16. Nepřezkoumatelnost je dána také pouhým sdělením odpůrce, že je první OOP 2021 vydáváno „v rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení hromadného zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu „ a z důvodu procesní fáze řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3. 6. 2020, která vyžaduje delší časový úsek pro řádné vypořádání všech námitek a připomínek. Navrhovatelé měli za to, že právě při vydávání OOP, která zasahují do práv navrhovatelů, jakož i ostatních účastníků silničního provozu, na dobu jednoho roku je zcela zásadní, aby taková opatření byla řádně odůvodněna a byla případně schopna obstát soudnímu algoritmu přezkumu OOP.
17. Kontinuitu dopravního značení považovali navrhovatelé za zcela irelevantní argument, jelikož je možné v krátkém časovém úseku a za minimální náklady překrýt dané dopravní značky zneplatňující páskou, či osadit dočasné dopravní značení. Vyjádřili podiv, že sám odpůrce počítá s trváním přechodné úpravy minimálně jeden rok, tzn., že mohl dopravní značení upravit tak, aby odpovídalo dosavadní úpravě. Poukázali na bod 58 rozsudku zdejšího soudu ze dne 22. 10. 2020, č. j. 8 A 85/2020-27, kde se uvádí *„úprava provozu na pozemních komunikacích může být bez větších obtíží realizována podle úpravy dosavadní a k její případné změně může dojít přijetím opatření obecné povahy na základě již uveřejněného návrhu ze dne 3. 6. 2020, ohledně které proběhne standardní správní řízení.“* Podle navrhovatelů soud nedal odpůrci žádnou lhůtu k nápravě pro přijetí náhradního opatření (poznámka soudu-zmíněný rozsudek zrušil první OOP 2020 s účinností právní moci rozsudku), neboť odpůrce mohl nadále ponechat stávající úpravu a vyčkat výsledku „standardního správního řízení“ v řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3. 6. 2020, žádné nebezpečí z prodlení nehrozilo.
18. V *druhém návrhovém bodu* namítali rozpor OOP s čl. 35 odst. 1 a čl. 14 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Uvedli, že podpora cyklistické dopravy snižuje závislost uživatelů ulic na automobilové dopravě, čímž je nepřímo naplňováno ústavní právo na příznivé životní prostředí, zakotvené v čl. 34 odst. 1 Listiny. Zejména na klidných ulicích by měla být cykloobousměrnost normou, neboť není nebezpečná a realizuje právo svobody pohybu dle čl. 14 Listiny, pro jehož omezení je třeba dle odst. 3 téhož článku zákonný důvod, který v případě Karlína chybí. Napadené OOP staví „právo na parkování“ výše než obě uvedená ústavní práva, ačkoli toto právo v právním řádu zakotveno není. Navíc by osoby, které bydlí či pracují v husté městské zástavbě, jakou je i Karlín, měly být srozuměny s tím, že daní za bydlení v centru historického města je omezená možnost parkování a pohybu automobilem v něm. Zejména mladší generace, žijící v centrech měst, proto volí alternativní způsoby přepravy založené na principu sdílení, jako je např. carsharing. V těchto případech přepravy není třeba zabírat několik cenných metrů čtverečních veřejného prostoru k parkování automobilu, který je zde většinou odstaven bez využití.
19. *Třetím návrhovým bodem* brojili proti nesplnění podmínky přiměřenosti právní regulace.
20. Předně namítali nepřiměřené omezení cyklistů s tím, že není důvod odstraňovat obousměrnost pro cyklisty z klidných ulic (např. Pobřežní, Karlínské náměstí mezi ulicí

Peckova a Kollárova, Březinova, západní část ul. Petra Slezáka, část ulice U Invalidovny a Malého. Zatímco v západní části ulice Petra Slezáka napadené OOP obousměrnost pro cyklisty zrušilo, ve východní části téže ulice při identických šířkách a identickém způsobu parkování je zachován obousměrný provoz pro jakákoli vozidla. Obdobně zůstala zachována obousměrnost při zachování podobných průjezdných šířek pro všechna vozidla v ulicích Za Poříčskou bránou a Jiráskova, aniž by bylo jakkoli upraveno parkování v zájmu zajištění širší průjezdné části vozovky mezi parkujícími automobily. Ulice Březinova, Petra Slezáka (západní část), Karlínské náměstí (za kostelem), Malého, v nichž byly zrušeny cykloobousměrky, mají podobnou průjezdnou šířku jako slepé ulice v Karlíně, v nichž musí být zachován obousměrný automobilový provoz, je-li do nich automobilům vjezd vůbec povolen. Jednosměrné ulice, kde byla zrušena cykloobousměrka, a tedy se do nich patrně nevejde automobil a cyklista v protisměru, mají průjezdné šířky: Petra Slezáka (západní část) - 3,5 m; Karlínské náměstí za kostelem - 4 m; Březinova - 3,5 m až 3,7 m; Pobřežní - 4 m až 4,4 m; Malého - 3,3 m až 4,3 m; Hybešova - 3,5 m; Na Střelnici - 3,6 m; U Invalidovny - 3,6 m. Obousměrné ulice, kde nebylo napadeným OOP jakkoliv upraveno parkování a patrně se tak do nich vedle sebe vejdou 2 automobily v protisměru, pak jsou: Petra Slezáka (východní část) - 3,5 m; Za Poříčskou bránou - 4 m; Jirsíkova - 3,2 m. Napadené OOP tedy nepřiměřeně omezuje cyklisty a zakazuje jim průjezd ulicemi, zatímco v jiných ulicích zachovává obdobnou průjezdnou šířku v obousměrných komunikacích pro všechny dopravní prostředky včetně automobilů. Aby bylo napadené OOP proporcionální, musel by odpůrce buď přeorganizovat parkování ve slepých obousměrných ulicích tak, aby průjezdná šířka pro automobily byla výrazně větší, tzn. ve většině případů zredukovat počty parkujících automobilů, nebo umožnit plošnou obousměrnost pro cyklisty ve všech ulicích, které jsou jednosměrné pro automobily.

21. Napadené OOP nepřiměřeně omezuje také chodce. S odkazem na § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu navrhovatelé upozornili, že chodec jdoucí po západním chodníku ulice Urxova s úmyslem přejít do parku na Lyčkově náměstí, nesmí přejít ulici Křižíkova, ale musí dojít po ulici Křižíkova k přechodu pro chodce, vzdáleného cca 40 m, teprve následně se vrátit zpět do parku na Lyčkově náměstí, místo toho, aby pouze přešel ulici o cca 70 m kratší vzdálenost. Obdobné problémy působí i chybějící přechod na křižovatce ulic Křižíkova a Kollárova, jenž nutí chodce přecházet přes tři přechody, chce-li se dostat ze severozápadní části křižovatky na její jihozápadní část. Dalším příkladem neproporcionálního omezení chodců je skutečnost, že zatímco automobilová doprava ve směru od ulice Husitská může přímo pokračovat z ulice Prvního pluku do ulice Pernerova, chodci jdoucí z ulice Husitská musí začátek Pernerovy ulice složitě obcházet přes světelnou křižovatku a vracet se ulicí Malého, což představuje zacházku cca 100 metrů a čekání na jednom přechodu. Pokud by bylo odstraněno parkování z chodníků, byli by chodci méně omezováni.
22. Za nepřiměřené označili také odstranění některých bezpečnostních prvků. Uvedli, že u vjezdu do zóny 30 byly odstraněny ze svislého značení IZ8a značky A19 – Cyklisté, upozorňující na častý výskyt cyklistů. Odstraněny byly také některé zpomalovací kruhové polštáře. Obdobně neproporcionální a neodůvodněné je i odstranění optických zpomalovacích pruhů v Pernerově ulici, jejichž smyslem bylo upozornit na přednost zprava v celé zóně a na omezení rychlosti na 30 km/h. Neproporcionálnost je umocněna tím, že zatímco na křižovatce ulic Thámova a Pernerova zůstaly zpomalovací pruhy, na křižovatce ulic Kollárova a Pernerova nebo Jirsíkova, Pernerova a Malého byly odstraněny. Důvod přitom není zřejmý z textové ani grafické části napadeného OOP.

23. Postup odpůrce považovali navrhovatelé za naprosté zneužití jeho pravomoci, přičemž se již několik let navrhovatelé snaží domoci, aby případná nová úprava provozu na pozemních komunikacích byla přijata zákonem odpovídajícím způsobem, což odpůrce po několik let neguje. Současná v souladu se zákonem přijatá úprava v dané oblasti je naprosto dostačující, nicméně nezpochybňují pravomoc odpůrce k tomu, aby zákonným postupem přijal úpravu novou, což sám odpůrce prostřednictvím řádného návrhu ze dne 3. 6. 2020 v současné chvíli činí.
24. Navrhovatelé důrazně odmítli, aby byl výsledek řízení o řádném návrhu ze dne 3. 6. 2020 předjímán či nahrazován jakýmkoli dočasnými či přechodnými úpravami, které nejsou odůvodněny. Má-li odpůrce zájem na nové úpravě provozu a nejsou-li splněny jiné podmínky dle zákona o silničním provozu pro „zkrácený“ postup, např. z důvodu hrozícího nebezpečí z prodlení, musí posečkat na provedení standardního postupu přijetí OOP dle řádného návrhu ze dne 3. 6. 2020, nikoli se odvolávat na kontinuitu značení a jiné zástupné, vzhledem k míře zásahu do práv navrhovatelů, neodůvodnitelné argumenty. Pokud by postup odpůrce při vydání prvního OOP 2021 byl aprobován soudem, je zřejmé, že standardní postupy pro vydávání OOP by pak postrádaly jakýkoli smysl, jelikož by odpůrce, či i jiný správní orgán, mohl neustálými přechodnými opatřeními upravovat jakékoliv oblasti na jakkoli dlouhou dobu trvání. Takový postoj je zcela jistě nutné odmítnout.
25. Navrhovatelé žádali, aby soud první OOP 2021 zrušil.

III. Vyjádření odpůrce

26. Podle vyjádření odpůrce nyní projednávané OOP - první OOP 2021 - nahrazuje původně napadené OOP – druhé OOP 2020. Odpůrce s návrhem nesouhlasil, jeho podání považoval za šikanózní výkon práva ze strany navrhovatelů. Konstatoval, že zásadním důvodem přijetí původně napadeného OOP byl rozsudek zdejšího soudu ze dne 22. 10. 2020, č. j. 8 A 85/2020-27, který nabyl právní moci dne 20. 11. 2020. Tento rozsudek výrokem č. I. rušil první OOP 2020 právní mocí rozsudku. Další důvody pak uvádělo původně napadené OOP (druhé OOP 2020). V rámci kontinuity současného dopravního značení postupoval při vydání nyní projednávaného OOP podle § 77 odst. 4 zákona o silničním provozu, neboť byla důvodná obava hromadného zneplatňování a obnovování značení ve značném rozsahu. Nemohl realizovat postup uvedený v bodě 58 rozsudku zdejšího soudu ze dne 22. 10. 2020, č. j. 8 A 85/2020-27 a postupovat podle návrhu OOP ze dne 3. 6. 2020, neboť spis neměl v důsledku námitek systémové podjatosti ve své dispozici. O této námitce, vznesené navrhovateli v řízení o návrhu místní úpravy OOP ze dne 3. 6. 2020, rozhodl usnesením ze dne 15.12.2020, pod č. j. MHMP-1901573/2020/04/Go, sp. zn. S-MHMP 1752770/2020 Magistrát hl.m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, oddělení silničního správního úřadu, tak, že byl odpůrce vyloučen z projednání návrhu OOP a jeho projednáním byla pověřena Městská část Praha 7. Odpůrce se proti tomuto usnesení odvolal podáním ze dne 28. 12. 2020. Podle sdělení MHMP byl spis odvolacímu orgánu, jímž je Ministerstvo dopravy. Konstatoval, že nyní projednávané OOP nahrazuje původně napadené OOP, neboť jeho platnost byla do 23. 1. 2021.
27. Odpůrce navrhl, aby soud návrh zamítl.

IV. Jednání

28. Při ústním jednání konaném dne 17. 2. 2021 účastníci setrvali na svých stanoviscích.
29. Zástupce navrhovatelů s ohledem na soudem připuštěnou změnu návrhu omezil návrhové body tak, že nadále netvrdil vady časového vymezení OOP a nezákonného stanovení jeho

účinnosti, v ostatním na původním návrhu ve znění změn setrval. Poukázal na koncepci úpravy dopravního značení z r. 2012 a měl za to, že by úprava odpůrce neměla omezovat více než je nezbytně nutné, jak se dělo následnými OOP se stejným předmětem, jakož i napadeným OOP. Všem OOP po r. 2012 je společná snaha odpůrce o úpravu ve prospěch automobilové dopravy bez zohlednění připomínek občanů, např., aby člověk při chůzi za stejným cílem mohl jít přes jeden, nikoli přes tři přechody, nevstoupil při své cestě do zábradlí apod. Poukázal na čl. 35 odst. 1 Listiny, resp. na právo na příznivé životní prostředí a svobodu pohybu s tím, aby byla tato oprava omezována jen tam, kde je to nutné. Nesouhlasil s argumentací odpůrce ohledně obtíží s odstraňováním velkého množství dopravních značek a měl za to, že by měl odpůrce zachovat stav z r. 2012, kdy všechny následné úpravy soudy opakovaně ruší. Odpůrce by měl dát prostor MČ Praha 7, aby rozhodla o návrhu ze dne 3. 6. 2020 namísto toho, aby sám vydával další OOP. Zamezení cyklo dopravy v jednosměrných ulicích by bylo možné vyřešit nahrazením kolmých parkovacích stání podélnými. To je stěžejní rozpor mezi účastníky, jinak navrhovatelé nezpochybňují potřebu regulace parkování v Karlíně, chtějí jen, aby byla řešena správnou cestou. Vyjádření dotčených orgánů by mělo být vydáno k nyní projednávanému OOP.

30. Zástupce odpůrce konstatoval, že úpravu z r. 2012 nahradila úprava v r. 2016 a v následujících letech, neboť byly zavedeny zóny placeného stání, rezidenti si zakoupili parkovací karty a možnost parkování se tak zlepšila. Situace má tak i tento rozměr. K vyloučení pohybu cyklistů došlo jen v několika ulicích pro jejich nedostatečnou šířku. Nyní projednávané OOP nahrazuje druhé OOP 2020, které vydáno na 60 dní z důvodu zrušení předchozího OOP z července 2020 osmým senátem zdejšího soudu říjnu 2020. Souhlas Policie jako dotčeného orgánu byl dán razítkem na grafické části OOP, ve spise je založena i doručka. K tomu poukázal na záhlaví napadeného OOP s tím, že se jedná o stanovisko Policie ke grafické části OOP z července 2020, neboť grafická část se nezměnila. Zmíněná OOP byla vydána jako OOP přechodné povahy z důvodu podání námítky podjatosti navrhovateli v řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3. 6. 2020 proto, aby byl zachován stav do doby rozhodnutí o tomto návrhu. O podjatosti již bylo rozhodnuto tak, že nadále má projednávat a rozhodovat v řízení o návrhu ze dne 3. 6. 2020 Městská část Praha 7. Politická část reprezentace odpůrce ale podala proti tomuto rozhodnutí MHMP odvolání, které bylo se spisem postoupeno Ministerstvu dopravy. O odvolání zatím nebylo rozhodnuto. Za důvody pro vydání přezkoumávaného OOP na jeden rok označil skutečnost, že byla MČ Praha 7 pověřena projednáním a rozhodnutí ve věci návrhu ze dne 3. 6. 2020 a její postup nelze předjímat. Dále jsou jimi potřeba zachovat stávající dopravní značení a skutečnost, že rezidenti vložili do pořízení parkovacích karet své prostředky a očekávají, že pro ně zůstane zachována zvýšená pravděpodobnost parkování.
31. Soud o návrzích důkazů nerozhodoval, neboť je účastníci nenavrhovali.

V. Posouzení věci Městským soudem v Praze

32. Podle § 101b odst. 3 s. ř. s. soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného OOP, přičemž byl dle § 101d odst. 1 s. ř. s. vázán rozsahem a důvody návrhu.
33. *Dle § 101a odst. 1 s. ř. s. je oprávněn návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Pokud je podle zákona současně oprávněn ve věci, ve které bylo opatřením*

obecné povahy užito, podat ve správním soudnictví žalobu nebo jiný návrh, může navrhnout zrušení opatření obecné povahy jen společně s takovým návrhem.

Soud předně uvádí, že je mu z rozhodovací činnosti známo úsilí odpůrce upravit stejný předmět řízení, jímž je stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 Karlín, ať již přechodnou nebo místní úpravou, a sice:

- opatřením obecné povahy ze dne 14. 3. 2017, č. j. MCP8 031020/2017 – stanovení *místní* úpravy provozu na pozemních komunikacích na území MČ Praha 8 – oblast 8.1. Karlín (dále též „OOP 2017“), které zrušil Městský soud v Praze rozsudkem č. j. 8 A 113/2017- 106-115 ze dne 6. září 2018 poté, kdy ve věci rozhodl Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017 – 46,
- opatřením obecné povahy ze dne 12. 11. 2018, č. j. MCP8 187796/2018, které stanovilo *místní* úpravu provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II., III. a IV. třídy na vymezeném území MČ Praha 8 a které bylo zrušeno rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 11 A 4/2019-40 ze 13. března 2019 (dále též „OOP 2018“),
- opatřením obecné povahy ze dne 10. 6. 2019, č. j. MCP8 171563/2019 – stanovení *místní* úpravy provozu na pozemních komunikacích II., III. a IV. třídy – Oblast 8.1 Karlín, které bylo zrušeno rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 9A 85/2019 – 254 ze dne 24. ledna 2020 (dále též „OOP 2019“),
- opatřením obecné povahy ze dne 22. 7. 2020, č. j. MCP8 196861/2020 – stanovení *přechodné* úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení - Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Tháмова, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovо náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Pernerova, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, v termínu 1. 8. 2020 – 31. 7. 2021, které bylo zrušeno rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. č. j. 8 A 85/2020- 27 ze dne 22. října 2020 (dále jen První OOP 2020),
- opatřením obecné povahy ze dne 24. 11. 2020, č. j. MCP8 358178/2020 - stanovení *přechodné* úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Tháмова, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovо náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Pernerova, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, které odpůrce vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 4 a odst. 5 zákona o silničním provozu a vyhlášky, dle poučení o opravném prostředku účinném dnem vyvěšení na úřední desce, na

dobu „nejdéle 60 dní“, jak se uvádí v odůvodnění (dále též „původně napadené OOP“) a

- nyní projednávaným opatřením obecné povahy ze dne 13. ledna 2021, č. j. MCP8 020883/2021 – stanovení *přechodné* úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Tháмова, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovо náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Pernerova, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, v termínu 18. 1. 2021 až 17. 1. 2022.

34. Za tohoto stavu soud nepochyboval o aktivní procesní a věcné legitimaci navrhovatelů, ani o pasivní legitimaci odpůrce a jen pro úplnost k tomu stručně poukazuje na závěry ve věci sp. zn. 9 A 85/2019, kde *posoudil otázku aktivní věcné legitimace všech navrhovatelů s ohledem na závěry, ke kterým v obdobné věci zcela identických účastníků došly Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10As 336/2017 – 46 a Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 6. 9. 2018, č. j. 8A 113/2017 – 106, který právní závěry formulované Nejvyšším správním soudem převzal (oba rozsudky jsou, stejně jako další zde citovaná rozhodnutí, dostupné na www.nssoud.cz). Předmětem přezkumu v řízení vedeném pod sp. zn. 8A 113/2017 byla opatření obecné povahy 2016 a 2017. Ke stejnému závěru – pokud jde o aktivní legitimaci navrhovatelů – dospěl ostatně městský soud i v řízení vedeném pod sp. zn. 11A 4/2019, kde předmětem přezkumu bylo opatření obecné povahy 2018. Ani v projednávané věci neshledal soud jediný důvod, pro který by se od právního názoru zastávaného Nejvyšším správním soudem, pokud jde o otázku aktivní legitimace navrhovatelů, měl odchýlovat. Co do aktivní věcné legitimace navrhovatelů T. H. a Š. H. soud konstatuje, že zde o její existenci není pochyb, neboť oba navrhovatelé bydlí v oblasti Městské části Praha 8 dotčené napadeným OOP, tedy zde lze nepochybně dovodit příčinnou souvislost mezi změnou provedenou napadeným OOP v dopravním značení a možnými důsledky, které navrhovatelé namítají jako zkrácení svých subjektivních práv.*
35. Při přezkumu OOP v nyní projednávané věci soud vyšel z algoritmu přezkumu opatření obecné povahy, jak jej definoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, spočívajícím v pěti krocích: a) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; b) přezkum otázky, zda správní orgán při jeho vydávání nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*); c) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup při vydávání opatření obecné povahy); d) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium rozporu s hmotným právem); e) přezkum z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace).
36. Soud se tak veden výše uvedeným algoritmem postupně zabýval důvody, pro které se navrhovatelé domáhali zrušení napadeného OOP, neboť je podle § 101d odst. 1 s. ř. s. při rozhodování rozsahem a důvody návrhu vázán.
 - a) Přezkum pravomoci odpůrce vydat napadené OOP; b) zákonem vymezené meze působnosti odpůrce (jednání *ultra vires*);

37. Navrhovatelé netvrdili, že by odpůrce nebyl nadán pravomocí k vydání napadeného OOP ani, že by překročil meze zákonem vymezené působnosti ve smyslu prvního a druhého kroku výše uvedeného algoritmu, a soud existenci takových skutečností sám neshledal.

c) procesní postup při vydání napadeného OOP

38. Z výrokové části napadeného OOP se podává, že bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu a vyhlášky ve zde uvedeném rozsahu a stanovených podmínek s tím, že nahrazuje původně napadené OOP, resp. druhé OOP 2020. Z odůvodnění textové části vyplynulo, že platnost druhého OOP 2020, vydané podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu, byla vymezena na dobu nejdéle 60 dní, tj. nejdéle do 23. 1. 2021. Odpůrce k tomu uvedl „v rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení hromadného zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu přistoupil k postupu vydání opatření obecné povahy podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 3 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a zvolil termín platnosti 18. 1. 2021 – 17. 1. 2022 z důvodu pověření MČ Praha 7, Úřad městské části, odbor dopravy, oddělení silničního správního úřadu, U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7 k projednání a rozhodování v řízení opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích pod č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020. Tím zdejší správní orgán nemůže předjímat datum vydání napadeného OOP pověřeným správním orgánem. Stanovení nebude mít žádný dopad na účastníky provozu na pozemních komunikacích z důvodu zachování kontinuity současného dopravního značení. O systémovou podjatost napadený Návrh opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020 rozhodl nadřízený správní orgán MHMP OPKD usnesením ze dne 15. 12. 2020 o pověření MČ Praha 7, Úřad městské části, odbor dopravy, oddělení silničního správního úřadu, U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7 k projednání a rozhodování v řízení opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích pod č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020“ (str. 2 a 3 OOP).
39. Tvzení o „nahrazení“ původně napadeného OOP nyní projednávaným opatřením obecné povahy znovu uvedl odpůrce ve vyjádření ke změně žaloby (ze dne 13. 1. 2021), jakož i při ústním jednání dne 17. 2. 2021.
40. Soud musí takové tvrzení odpůrce odmítnout, neboť druhé OOP 2020 (původně návrhem napadené OOP) bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu, naproti tomu nyní projednávané OOP bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 3 a 5 téhož zákona. Byť se tedy jedná u obou OOP o *přechodnou* úpravu provozu na pozemních komunikacích se stejným předmětem řízení, procesní postup při jejich vydání odpůrcem byl odlišný a k tomu měl odpůrce přihlídnout. Aniž by se soud blíže zabýval vadami původně napadeného OOP (druhé OOP 2020) je třeba uvést, že z dikce ust. § 77 zákona o silničním provozu plyne, že každé OOP musí být vydáno v samostatném řízení.
41. Odpůrce v nyní projednávaném OOP dostal ust. § 77 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu, neboť ten umožňuje vydání *přechodné* úpravy provozu. Stejně tak soud neshledal rozpor v postupu odpůrce s ust. § 77 odst. 5 téhož zákona, neboť odpůrce podle tohoto odstavce nemusel, mimo jiné, doručovat návrh OOP a vyzývat dotčené osoby k podávání připomínek a námitek, a v rozporu se zákonem nebylo ani poučení o účinnosti OOP (viz „poučení o opravném prostředku“). Navrhovatelé ostatně vady postupu odpůrce podle § 77 odst. 1 písm. a) a odstavce 5 zákona o silničním provozu ani nenamítali.

42. Odpůrce však při vydání napadeného OOP porušil odstavec 3 téhož zákonného ustanovení, podle nějž *Návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace podle odstavce 1 projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány. Nevyjádří-li se dotčený orgán do 30 dnů ode dne doručení návrhu stanovení, má se za to, že s návrhem stanovení souhlasí.* Z obsahu spisového materiálu a samotného OOP je totiž zřejmé, že „návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace“ v řízení o nyní projednávaném OOP ani nebyl podán. Tomu nasvědčuje úvod odůvodnění OOP, podle kterého bylo řízení zahájeno dne 12. 1. 2021, přičemž následujícího dne (dne 13. 1. 2021) již bylo napadené OOP vydáno. Ani ze záhlaví OOP nebo další části odůvodnění OOP nelze seznat, že by některý subjekt návrh na zahájení řízení k vydání tohoto OOP podal. Ostatně to odpůrce ani netvrdí.
43. Z OOP a spisového materiálu dále není patrné na základě jakých právních předpisů a jaké konkrétně byly vymezeny *dotčené orgány*, zda jim byl návrh OOP včetně důvodů, které odpůrce k jeho vydání vedly zaslán k vyjádření, absentují zde doklady o doručení žádosti odpůrce o jejich vyjádření, jakož i zda měly *dotčené orgány* při zaujetí stanoviska k dispozici také další podklady pro vydání OOP, zejména projektovou dokumentaci. Jen při dodržení tohoto postupu by totiž mohly dotčené orgány a odpůrce dostat dikci ust. § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu a podat kvalifikované vyjádření k návrhu, ev. nechat uplynout 30-denní lhůtu ode dne doručení návrhu, pročez by mohl mít odpůrce za to, že dotčené orgány s návrhem OOP souhlasí. Odpůrce však tento procesní postup nedodržel a navrhovatelé na vady řízení v tomto směru právem poukazují.
44. Dalším důvodem, pro který nemohlo napadené OOP obstát v soudním přezkumu je jeho nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů.
45. *Podle § 68 odst. 3 věty první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) se v odůvodnění 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.*
46. *Dle § 173 odst. 1 věty první správního řádu opatření obecné povahy, které musí obsahovat odůvodnění, správní orgán oznámí veřejnou vyhláškou.*
47. *Dle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle této části obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé.*
48. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, „je nutno uvést i v odůvodnění opatření obecné povahy důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu z roku 2004). Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost“.
49. Návrhem napadené OOP těmito požadavkům nedostálo, neboť se sice z odůvodnění podává jeho vydání „v rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení bromadného zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu přistoupil k postupu vydání opatření obecné povahy podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 3 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a zvolil termín platnosti 18. 1. 2021 – 17. 1. 2022 z důvodu pověření MČ Praha 7, Úřad městské části, odbor dopravy, oddělení silničního správního úřadu, U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7 k projednání a rozhodování v řízení

opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích pod č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020. Tím zdejší správní orgán nemůže předjímat datum vydání napadeného OOP pověřeným správním orgánem. Stanovení nebude mít žádný dopad na účastníky provozu na pozemních komunikacích z důvodu zachování kontinuity současného dopravního značení. O systémovou podjatost napadený Návrh opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020 rozhodl nadřízený správní orgán MHMP OPKD usnesením ze dne 15. 12. 2020 o pověření MČ Praha 7, Úřad městské části, odbor dopravy, oddělení silničního správního úřadu, U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7 k projednání a rozhodování v řízení opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích pod č. j. MCP8 152551/2020 ze dne 3. 6. 2020““; nejsou zde ale uvedeny podrobné a konkrétní důvody, pro které k vydání OOP cestou přechodné úpravy podle § 77 odst. 1 písm. a), odst. 3 a 5 zákona o pozemních komunikacích odpůrce přistoupil.

50. Z odůvodnění OOP není ani patrné, z jakého důvodu odpůrce zvolil dobu trvání na jeden rok, ačkoliv se jedná o „přechodnou“ úpravu. Neobstojí přitom samotné konstatování rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ve věci návrhu systémové podjatosti odpůrce v řízení o návrhu na *místní úpravu* ze dne 3. 6. 2020, upřesněné zástupcem odpůrce při ústním jednání o aktuální procesní stav (odpůrce podal odvolání a spisový materiál je t. č. u ministerstva dopravy). V odůvodnění OOP totiž není celistvě rozvedeno, z jakého důvodu nemůže odpůrce vyčkat rozhodnutí odvolacího orgánu ve věci tvrzené systémové podjatosti odpůrce a následně rozhodnutí v „řádném“ správním řízení o návrhu *místní úpravy* ze dne 3. 6. 2020.
51. Pro absenci bližších údajů a podkladů neobstojí ani důvod vydání OOP, že se tak děje „*v rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení hromadného zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu*“. Poukaz na kontinuitu a zamezení zneplatňování a obnovování je obecný a není podložen relevantními podklady. Není tak způsobilý vyvrátit poukaz navrhovatelů na bod 58. výše zmíněného rozsudku 8 A 58/2020, jakož i jejich tvrzení o možnosti v krátkém časovém úseku a za minimální náklady překrýt dané dopravní značky zneplatňující páskou či osadit dočasné dopravní značení. Svou argumentaci k důvodům vydání napadeného OOP sice doplnil zástupce odpůrce u ústního jednání dne 17. 2. 2021 tvrzením o nákupu rezidenčních karet obyvateli Karlína a jejich očekávání využít kartu pro dostupnější parkování v místě bydliště, tato argumentace však není součástí odůvodnění OOP a rovněž není nijak blíže rozvedena a podložena.
52. Soud přisvědčuje navrhovatelům, že se obsahově jedná o prakticky totožné opatření obecné povahy s prvním OOP 2020, vydané rovněž na dobu jednoho roku, které bylo zrušeno rozsudkem zdejšího soudu ve věci sp. zn. 8 A 58/2020 ze dne 22. 10. 2020, a s následným opatřením obecné povahy, tj. druhým OOP 2020 ze dne 24. 11. 2020, vydané na dobu 60 dnů, které bylo nahrazeno nyní projednávaným OOP – prvním OOP 2021. Přezkoumatelná úvaha odpůrce, z jakého důvodu za daného skutkového a procesního stavu opětovně přikročil k vydání *zatímní/přechodné úpravy dopravního značení*, není z odůvodnění OOP patrná, stejně jako z jakého důvodu považuje odpůrce zvolenou úpravu OOP za nejlépe vhodnou.
53. S ohledem na to, že přezkoumávané opatření obecné povahy v tomto kroku algoritmu neuspělo, nezabýval se soud dalšími návrhovými body navrhovatelů, neboť tomu shledané procesní vady brání. Soud proto nepřistoupil k posouzení čtvrtého kroku algoritmu (souladu OOP s hmotným právem) ani pátého kroku algoritmu (testu proporcionality).

Pro úplnost soud k pátému kroku algoritmu uvádí, že takový test ani provést nemohl, neboť z odůvodnění prvního OOP 2021 není zřejmé, na základě jakých kritérií odpůrce přiměřenost právní regulace posuzoval a jak o ní uvážil (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98). Test proporcionality by měl přitom provést již správní orgán při přijímání OOP, a to takovým způsobem, aby jej bylo možno následně podrobit přezkumu. I tento nedostatek proto odpůrce v dalším řízení odstraní.

VI. Závěr a náklady řízení

54. Na základě shora uvedeného soud dospěl k závěru, že napadené první OOP 2021 nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, proto jej podle § 101d odst. 2 věty první s. ř. s., zrušil, a to k devadesátému dni od nabytí právní moci tohoto rozsudku. Soud stanovil dlouhou lhůtu k tomu, aby měl odpůrce dostatek času provést řízení a rozhodnout shora naznačeným způsobem v souladu se zákonem. Soud však současně nabádá odpůrce, aby za daných skutkových a procesních okolností věci zvážil další vedení řízení a rozhodování o *přechodné* úpravě dopravního značení, nebo vyčkání rozhodnutí ministerstva dopravy o odvolání odpůrce v řízení o námitce navrhovatelů o systémové podjatosti odpůrce v řízení o návrhu ze dne 3. 6. 2020 na stanovení *místní úpravy* dopravního značení se stejným předmětem. Obě strany sporu pak soud vede ke smírnému vypořádání úpravy dopravního značení a zvážení vyřešení sporných bodů, zejména toho, který vymezil zástupce navrhovatelů při ústním jednání dne 17. 2. 2021, a sice že zamezení cyklodopravy v jednosměrných ulicích by bylo možné vyřešit nahrazením kolmých parkovacích stáními podélnými.
55. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatelé měli ve věci úspěch, proto jim soud přiznal náhradu nákladů řízení za zaplacené soudní poplatky ve výši 10 000 Kč, náklady právního zastoupení obou navrhovatelů za 4x úkony právní služby za každého (příprava a převzetí zastoupení, podání návrhu, změna návrhu, 1 x účast u jednání před soudem podle vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátní tarif), tj. celkem 8 úkonů po 2 480 Kč (§ 7 bod 5 ve vazbě na § 9 odst. 4 písm. d) a § 12 odst. 4 advokátního tarifu), dále režijní paušál ve výši 4 x 300 Kč (§ 13 odst. 3 advokátního tarifu), přičemž všechny úkony byly učiněny jako společné, DPH ve výši 4 166,40 Kč, celkem tedy 35 206,40 Kč.

Poučení:

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.

Praha 17. února 2021

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu