



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Marka Bedřicha a soudců JUDr. Jitky Hroudové a Mgr. Marka Zimy v právní věci

navrhovatele: **Ing. J. V.**, nar. X
bytem X

zastoupen Mgr. et Mgr. Vítem Bavorem, advokátem,
sídlem Novomlýnská 3, 110 00 Praha 1

proti
odpůrci: **Městská část Praha 5**
sídlem nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy ze dne 23.9.2019, č.j. X,

t a k t o :

- I. Opatření obecné povahy ze dne 23.9.2019 čj: X vydané Úřadem Městské části Praha 5 se ruší v části týkající se stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci na území Městské části Praha 5 ve slepé části ulice X ve směru od křižovatky s ulicí X, a to uplynutím dne 1.6.2021
- II. Ve zbývajících částech se návrh na zrušení opatření obecné povahy zamítá.
- III. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovateli náhradu nákladů řízení ve výši 17.342 Kč do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám zástupce navrhovatele Mgr. Víta Bavora, advokáta.

Odůvodnění:

1. Navrhovatel se návrhem podaným u Městského soudu v Praze domáhá zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem dne 23.9.2019, č.j. X, kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích na území MČ Praha 5 – rozšíření zón placeného stání Praha 5 - 2019 (oblast 5.2 a 5.4 a komunikace X a X) spočívající v umístění svislého a vodorovného dopravního značení dle přiložených situací, které jsou nedílnou součástí tohoto stanovení. Opatření bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c/ a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Navrhovatel dovozuje svou aktivní legitimaci k podání návrhu ze skutečnosti, že je vlastníkem pozemku parc. č. X, jehož součástí je stavba č.p. X (rodinný dům), a pozemku parc.č. X (zahrada), zapsaných na LV č. X pro obec X, k.ú. X. Uvedené nemovitosti navrhovatele jsou na adrese X (dále jen „dům č. 1 s pozemky“). Navrhovatel je rovněž vlastníkem pozemku X, jehož součástí je stavba č.p. X (bytový dům), a pozemku parc.č. X (zahrada), zapsaných na LV č. X pro obec X, k.ú. X, uvedené nemovitosti navrhovatele jsou na adrese X (dále jen „dům č. 17 s pozemky“). Navrhovatel je vydaným opatřením přímo dotčen ve výkonu svého práva, a to konkrétně v užívání domu č. 1 s pozemky, když jediná přístupová komunikace k citovanému domu vede slepou částí ulice X od křižovatky X. Právě (mimo jiné) v uvedeném úseku až k domu č. 1 s pozemky (konkr. k hranicím pozemku parc. č. X) byla opatřením rozšířena zóna placeného stání, která zásadním způsobem znemožnila žalobci užívání domu č. 1 s pozemky (zejména pokud jde o možnost přístupu k nim) dosavadním způsobem a zkrátila tak navrhovatele na jeho právech. Navrhovatel je dále vydaným opatřením přímo dotčen ve výkonu svého vlastnického práva v užívání domu č. 17 s pozemky, přičemž odpůrce se s námitkou vztahující se k citovanému domu zcela opomněl vypořádat.
2. Navrhovatel uvedl, že podal ve lhůtě ode dne zveřejnění návrhu opatření požadovanou formou odůvodněné námitky, uplatnil celkem pět námitek. Odpůrce se ale vypořádal pouze se čtyřmi z nich, a to tak, že námitku č. 1 posoudil samostatně a zamítl ji, námitky č. 2 a 4 posoudil společně a zamítl je a námitce č. 3 pouze částečně vyhověl. Žalobce nesouhlasí se zamítnutím námitek ani s vypořádáním námitky č. 3. K námitce č. 5 navíc odpůrce ve vydaném opatření se vůbec nevyjádřil, čímž porušil svou povinnost danou ustanovením § 172 odst. 5 správního řádu rozhodnout o námitkách včetně vlastního odůvodnění.
3. Dále se pak navrhovatel vyjádřil k jednotlivým námitkám:
4. Námitka č. 1 se týkala zavedení zóny parkovacího stání v přístupové komunikaci k domu č. 1, ve které zdůraznil, že se jedná o obousměrnou slepou komunikaci, v níž pro oba směry zůstával po rozšíření zóny parkovacího stání pouze jediný jízdní pruh, s čímž nesouhlasí. Odpůrce se s touto námitkou vypořádal s odkazem na § 76 zákona č. 361/2000 Sb., dle něhož je možné místní úpravu dopravního značení nadřadit obecné úpravě. Ta totiž neumožňuje v komunikaci s vyznačenou zónou parkovacího stání ponechat pro oba směry pouze jeden jízdní pruh (viz ust. § 25 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Pokud by měla být dána přednost místní úpravě dopravního značení, měla by být dostatečně odůvodněna s ohledem na místní podmínky. Odpůrce tyto místní

podmínky spatřuje ve snížení rychlosti na 30km/h na předmětné komunikaci (s ohledem na zřízení zóny parkovacího stání) a v možnosti řešit vzájemné míjení předností v jízdě. Navrhovatel namítal, že podmínky jsou mnohem složitější, což ale odpůrce v opatření zcela opomenul. Spočívají především v tom, že v citované slepé komunikaci v části ulice X se lze otočit s osobním vozidlem pouze s výraznými obtížemi, ovšem s vozidlem nákladním je to již zcela vyloučené, což souvisí s rozšířením zóny parkovacího stání v místě před domem č. 1 s pozemky a rovněž na protilehlé straně (viz k námitce č. 2). Větší vozidla tak musejí po svém vjezdu do této komunikace zpět vycouvat podél nově zřízené zóny parkovacího stání až do křižovatky ulic X a X, a to navíc do kopce. Samotný fakt, že do křižovatky, která je v dané lokalitě navíc velmi nepřehledným místem, je nutné vycouvat, což je v příkrém rozporu s ust. § 24 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích, je umocněn tím, že citovaná komunikace je pravidelně užívána mimo jiné obslužnými vozidly technických služeb, které jsou velice rozměrné. Dopravní situace v této části komunikace se vydaným opatřením stává naprosto neúnosnou.

5. K námitce č. 2 uvedl, že se týkala zavedení zóny parkovacího stání v dolní rozšířené části slepé ulice X v místě před domem č. 1 s pozemky a rovněž na protilehlé straně. Navrhovatel namítal, že by mělo být umožněno pouze podélné parkování ve směru jízdy a nikoli kolmé parkování k chodníku, aby zůstal prostor pro otáčení vozidel a jejich vracení po směru jízdy ke křižovatce ulic X a X. Opatřením rozšířená zóna parkovacího stání otáčení vozidel v této části komunikace neumožňuje. Odpůrce se s touto námitkou vypořádal tím, že konstatoval, že nová (kolmá) parkovací stání byla vydána v souladu s normou ČSN se zachováním šířky (jediného) jízdního pruhu a absence prostoru pro otáčení vozidel byla údajně komunikována s firmou zajišťující svoz komunálního odpadu, která úvrat nepožaduje. Tuto argumentaci navrhovatel považuje za nedostatečnou. Zvolené řešení fakticky neumožňuje navrhovateli vjet ke svému domu č. 1 s pozemky (konkrétně k hranici pozemku parc. č. X tam se otočit a pokračovat ve směru jízdy směrem ke křižovatce ulic X a X, což navrhovatel považuje za natolik omezující, že nově vytvořená situace je za hranou zachování práva navrhovatele na přístup ke svému pozemku. Vzniklá situace kromě rozporu s příslušnými ustanoveními zákona vytváří potenciálně velmi nebezpečnou situaci ohrožující zdraví a majetek osob, například v případě požáru, kdy hasiči nebudou moci včas a adekvátně zasáhnout, nebo pro zdravotnickou záchrannou službu, kdy sanitky se zde neotočí a v zimě do prudkého kopce mnohdy ani nevycouvají. Tato situace je velmi problematická například i pro odvoz komunálního odpadu, zimní údržbu komunikace a stěhovací a zásobovací služby.
6. K námitce č. 3 uvedl navrhovatel, že jí bylo vyhověno pouze částečně tím, že bude v místě druhého vjezdu parkovací pruh přerušen, avšak v šíři pouze 2,6 m. To je naprosto nedostatečné vzhledem ke kolmému parkování v daném místě. V příslušné schválené dokumentaci odborem dopravy ÚMČ Praha 5 a Policií ČR k tomuto vjezdu je přitom stanovena šíře vjezdu 5 m. Další částí této námítky, která spočívala v kompromisním návrhu na částečné obnovení obratiště v rozšířené slepé části ulice X, se odpůrce vůbec nezabýval.
7. K námitce č. 4 uvedl navrhovatel, že se rovněž týkala zavedení zóny parkovacího stání v dolní rozšířené části slepé ulice X v místě před domem č. 1 s pozemky a rovněž na protilehlé straně. Navrhovatel v ní požadoval rozšíření vjezdu ke stávající garáži v domě č. 1, jehož v rámci vydaného opatření modrými čarami stanovená šíře je cca 2,5 m, což je naprosto nedostatečná vzdálenost z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Odpůrce se

s touto námitkou vypořádal současně s řešením námitky č. 2 tak, že konstatoval, že parkovací pruh je před stávajícím vjezdem do garáže přerušen v normované šíři 2,6 m. Tuto argumentaci považuje navrhovatel za nedostatečnou, protože parkovací stání v této části komunikace bylo změněno z podélného na kolmé a v takovém případě je šíře vjezdu 2,6 m naprosto nedostatečná a ohrožující účastníky silničního provozu. Navrhovatel nadto uvedl, že vzhledem k místním podmínkám by povolená šíře vjezdu 2,6 m byla nebezpečná i v případě podélného stání. V případě realizovaného kolmého stání je třeba pracovat s hodnotami stejnými jako u odstavného parkovacího stání, které se týkalo námitky č. 3, již bylo vyhověno a dle níž (v souladu s „rozhledovými poměry“ odsouhlasenými PČR) je bezpečná šíře vjezdu za dané situace 5 m.

8. K námitce č. 5 navrhovatel uvedl, že zůstala zcela bez odezvy. Tím odpůrce zásadním způsobem porušil svou povinnost danou v § 172 odst. 5 správního řádu – rozhodnout o námitkách včetně vlastního odůvodnění.
9. K vymezení rozsahu návrhu uvedl navrhovatel, že podaným návrhem napadá pouze část opatření, a to v rozsahu oblastí 5.2 a 5.4, opatření v části „Komunikace X a X“ navrhovatel nenapadá. Napadenou dotčenou část opatření považuje za nezákonnou, nezákonnost spatřuje v libovůli odpůrce při posuzování hlediska zájmů navrhovatele jako vlastníka příslušných nemovitostí na nerušené užívání těchto nemovitostí a zajištění přístupu k nim a hlediska obecného zájmu na rozšíření zóny parkovacího stání. Hledisko obecného zájmu považuje navrhovatel v dotčené části opatření za nezákonné (nezargumentované a neobhajitelné), rovněž ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu a k ochraně zdraví a majetku osob (k otázce nezákonnosti viz výše v bodu 5 návrhu).
10. Závěrem navrhovatel navrhl, aby soud vydal rozsudek tohoto znění: I. Opatření obecné povahy zn. X pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích na území MČ Praha 5 – rozšíření zón placeného stání Praha 5 – 2019 (oblast 5.2 a 5.4 a komunikace X a X) spočívající v umístění svislého a vodorovného dopravního značení, vydané Městskou částí Praha 5, Úřadem městské části, odborem dopravy, dne 23.9.2019, které vstoupilo v platnost dne 9.10.2019, se v dotčené části v rozsahu „oblast 5.2 a 5.4“ zrušuje. Současně navrhl, aby mu byly přiznány náklady řízení.
11. Odpůrce ve vyjádření k podanému návrhu uvedl, že vydání opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, kterým se navrhovatel cítí zkrácen na svých právech, umožňuje § 76 zákona č. 361/2000 Sb., kdy místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena obecným ustanovením výše uvedeného zákona. Možnost parkování na komunikační síti tak, jak je uvedena na situaci č. 6, byla odpovědným a autorizovaným projektantem prověřena, proto se s ní příslušný orgán obce s rozšířenou působností ztotožnil. K jednotlivým námitkám uvedl, že projekt zón placeného stání vychází z koncepce všeobecného zklidnění dopravy, tj. snížení nejvyšší povolené rychlosti na 30 km/h a užití „obousměrného jednopruhu“ i na komunikacích s obousměrným provozem tam, kde to rozhledové poměry či intenzita dopravy umožňují. Nutnost dání vzájemné přednosti v jízdě nutí řidiče ke snížení rychlosti vozidla, což přispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Projekt vychází z normy ČSN 736110 – projektování místních komunikací, která připouští vedení obousměrného provozu pouze jedním jízdním pruhem s intenzitou méně než 500 vozidel za 24 hodin. Odbor dopravy ve svém odůvodnění pro zamítnutí námitky navrhovatele konstatoval, že se jedná o slepý úsek komunikace X o nízké intenzitě dopravy. V úseku o délce cca 70 m byl umístěním parkovacího pruhu sveden obousměrný provoz do jednoho

Shodu s prvopisem potvrzuje: K. R.

jízdního pruhu o šíři 3 m, přičemž je v tomto úseku možnost vyhnutí umožněna i v prostoru před několika vjezdy na přilehlé pozemky. V uvedeném slepém úseku komunikace slouží pro dopravní obsluhu pouze devíti bytových objektů, čímž je pravděpodobnost, že se potkají dvě vozidla jedoucí opačným směrem, velmi nízká. Koncová část komunikace se rozšiřuje, což umožňuje zřízení parkovacího pruhu po obou stranách komunikace, zároveň vjezdy na pozemky slouží jako prostor pro otáčení osobních vozidel. Zřízení obratiště pro nákladní automobily zde nikdy nebylo možné z důvodu šířkových parametrů komunikace (minimální požadovaný průměr obratiště pro nákladní automobily je 25m, kdežto prostor mezi obrubami komunikace je pouze cca 14m). Zavedení zón tedy nemělo negativní vliv na bezpečnost provozu vlivem couvání nákladních vozidel v křižovatce ulic X a X, naopak jejich zavedením byla snížena nejvyšší povolená rychlosti na 30 km/h. Podélný sklon komunikace je cca 8 %, přičemž ČSN 736110 požaduje běžně sklon 9 % (lze mimořádně připustit i sklon 15 %). Navíc oficiální statistiky policie neevidují v uvedeném úseku komunikace či křižovatky od zprovoznění velké ZPS žádnou nehodu.

12. K námitce týkající se nemožnosti otáčení vozidel v souvislosti s umístěním kolmých parkovacích stání po obou stranách komunikace X v její spodní rozšířené části uvedl, že návrh kolmých parkovacích stání vychází z původního způsobu parkování rezidentů (viz ortofotomapa – google.cz). Změnou způsobu parkování na podélné by se počet parkovacích stání na komunikaci snížil cca na polovinu. Žalovaný připustil, že nebyl vyznačen druhý vjezd na pozemek navrhovatele, neboť tento vjezd nebyl v době realizace vodorovného dopravního značení ZPS navrhovatelem dokončen. Při šetření na místě byla domluvena úprava, navrhovatel věděl, jakým způsobem bude vyřešeno, přesto podal návrh na zrušení zón placeného stání. Toto jednání nepovažuje odbor dopravy za projev důvěry. K šíři vjezdu na pozemek žadatele zdůraznil žalovaný, že projekt ZPS vychází z normy ČSN 736058, kde je uvedena šíře vjezdu ke garáži šířky 2,5 m. Znovu se vyjádřil k tomu, že není nutné zřízení obratiště na konci komunikace, a upřednostnil zachování parkovacích stání dle projektu ZPS. K námitce nedostatečné šířky přerušení parkovacího pruhu v prostoru před prvním vjezdem na pozemek uvedl žalovaný, že navržená šířka 2,6 m odpovídá normovým hodnotám, v případě, že v parkovacím pruhu bude stát jiné vozidlo tak těsně, že bude bránit plnému otevření dveří, může navrhovatel zastavit v jízdním pruhu před domem a vystoupit z důvodu otevření vrat či vyložení a naložení věcí (na konci slepé komunikace nebude překážkou v provozu). K 5. námitce uvedl, že se zabývala šířkou obou vjezdů. Požadavek byl posunutí modré zóny alespoň o 1 m. Vzhledem ke skutečnosti, že zdůvodnění šířky obou vjezdů na pozemek navrhovatele již odbor dopravy uvedl v předchozích bodech a poslední bod pouze zdůrazňoval předchozí námitky, odbor dopravy již opatření obecné povahy nezmiňoval. Odpůrce závěrem konstatoval, že samozřejmě nemůže pokrýt všechny požadavky rezidentů, dílčím způsobem omezuje zájmy jednotlivců na zájmy širší veřejnosti. Protínají se v něm především dva protichůdné požadavky, tj. těch, co chtějí po komunikacích bezproblémově jezdit, a těch, co potřebují vozidla zaparkovat, zároveň se projevují i místní zvyklosti dle konkrétní lokality. Celkově je projekt vnímán jako logický a většinou i nezbytný prostředek k regulaci dopravy v hl. m. Praze. Odpůrce proto navrhl, aby soud opatření obecné povahy nezrušil, neboť navrhovatel ve výkonu jeho vlastnického práva není a nebyl zásadním způsobem omezen.
13. Městský soud v Praze podle ustanovení § 34 zákona č. 120/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen s.r.s.), vyrozuměl osoby, které by mohly být přímo dotčeny ve svých právech a povinnostech, a to jak vydáním napadeného

Shodu s prvopisem potvrzuje: K. R.

rozhodnutí nebo tím, že by toto rozhodnutí bylo zrušeno. Ve lhůtě stanovené soudem se žádná osoba k účasti na řízení nepřihlásila.

14. K jednání soudu se odpůrce bez omluvy nedostavil a navrhovatel setrval na svých námitkách uvedených v návrhu. Přitom znovu zdůraznil, že nebyly zohledněny místní podmínky a provedená úprava ohrožuje bezpečnost. Zdůraznil také, že délka ulice není 80 m, ale 110 m a nad 100 m by měl být zřízeno obratiště. Za zásadní problém považuje, že je nutné couvat do křižovatky do kopce a že se při setkání protijedoucích vozidel nelze vyhnout, neboť nájezdy jsou pravoúhlé a výhybny nebyly zřízeny. Soud u jednání provedl důkaz dokumentací, nazvanou „Prověření dopravního značení u vjezdů z ul. X na pozemek parc. č. X“, které předložil žalobce.
15. Ze správního spisu předloženého odpůrcem soud zjistil, že dne 22.7.2019 obdržela Městská část Praha 5 žádost o stanovení místní úpravy od společnosti X, s tím, že k žádosti byla předložena projektová dokumentace pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – zóny placeného stání Praha 5 s obsahem:
- rozšíření zóny placeného stání 2012 – oblast 5.2 + 5.4,
 - rozšíření zóny placeného stání 2019 – místní komunikace X
 - rozšíření zóny placeného stání 2019 – místní komunikace X.

Projekt byl zpracován pro objednatele X, a to v návaznosti na výzvu k realizaci části zakázky, kterou vydala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., dne 22.7.2019. zprovoznění zóny musí mít dokončeno do 18.11.2019, realizace a správa dopravního značení je zajištěna firmou X. V žádosti žadatel uvedl, že jsou splněny všechny podmínky pro podání žádosti o stanovení změny místní úpravy provozu na pozemních komunikacích potřebné pro realizaci přenesené působnosti výkonu státní správy – organizace dopravy formou zřízení a provozování zón placeného stání.

16. Dne 24.7.2019 Městská část Praha 5 vydala veřejnou vyhlášku o oznámení návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek. Tato veřejná vyhláška byla vyvěšena od 26.7.2019 do 12.8.2019. Na základě výzvy byly vzneseny námitky. Kromě jiného vznesl námitky dne 11.9.2019 i navrhovatel, a to námitky tak, jak byly zrekapitulovány v předchozí části rozhodnutí.
17. Dne 24.7.2019 zaslala Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, odbor služby dopravní policie, pod č.j.: X písemné stanovisko k návrhu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s tím, že k žádosti ze dne 22.7.2019 vydává souhlasné stanovisko k návrhu místní úpravy provozu za předpokladu dodržení následujících podmínek:
- 1/ rozměry kolmých a podélných parkovacích stání budou v souladu s ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel,
 - 2/ šířkové parametry a uspořádání jízdních pruhů bude provedeno v souladu s příslušnými ustanoveními ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a TP 218 Navrhování zón 30,
 - 3/ navrhované svislé dopravní značení nebude snižovat viditelnost stávajícího dopravního značení, zejména s důrazem na dopravní značky upravující přednost a výstražné dopravní značky,

4/ parkovací stání nebudou navržena v rozporu s ust. § 27 odst. 1 písm. c/ a d/ zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu,

5/ vodorovné dopravní značení bude realizováno v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,

6/ parkovací stání musí být navržena mimo rozhledové poměry křižovatek dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o návrh značného množství dopravního značení na velmi rozlehlém území, které bude znamenat velký zásah do dopravní situace v dotčených oblastech, upozorňuje policie na možné úpravy navrženého dopravního značení, ať už z podnětu občanů, tak ze strany policie či jiných zainteresovaných institucí.

18. Dne 12.9.2019 zaslal navrhovatel odpůrci připomínky k rozšíření zón placeného stání.
19. Dne 23.9.2019 vydala Městská část Praha 5, Úřad městské části, odbor dopravy, opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

a/ Osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno v souladu s vyjádřením PČR, KŘ hl. m. Prahy, X ze dne 24.7.2019, ČSN – EN 12899-1 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

b/ Dopravní značky musí být v reflexním provedení v základní velikosti. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace na území MČ Praha 5 v rámci projektu – rozšíření zón placeného stání Praha 5 – 2019 (oblast 5.2 a 5.4 a komunikace X a X).

c/ Instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby komunikace na území MČ Praha 5 v rámci projektu – rozšíření zón placeného stání Praha 5 – 2019 (oblast 5.2 a 5.4 a komunikace X a X).

d/ Městská část Praha 5, Úřad městské části, odbor dopravy, si vyhrazuje právo toto stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, bude-li si to vyžadovat veřejný zájem, nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.

e/ Instalace dopravního značení a zařízení bude provedena v nejbližším možném termínu po uplynutí správní lhůty, ne však dříve, než šestnáctý den od vyvěšení na úřední desce. Stanovení dopravního značení nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu, vyžadované zvláštními předpisy.

Následně odpůrce vypořádal zaslané námítky, včetně námitek navrhovatele Ing. J. V., a to tak, jak již bylo uvedeno výše v rekapitulaci podání navrhovatele i vyjádření odpůrce. Z uvedeného ve vztahu k podanému návrhu na zrušení opatření obecné povahy vyplývá, že námítky navrhovatele byly zamítnuty a vyhověno bylo pouze námitce týkající se umístění parkovacího pruhu před jeho druhým vjezdem na pozemek poté, co navrhovatel doložil platné rozhodnutí o připojení vjezdu na pozemek parc.č. X v k.ú. X ze dne 21.3.2018. Odpůrce uvedl, že parkovací pruh bude přerušen (v normové šíři 2,6 m) v místě před druhým vjezdem na pozemek pana V.

20. Městský soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v rozsahu uplatněných návrhových bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb. soudního řádu

správního, dále jen „s.ř.s.“ a § 101b odst. 2 s. ř. s.). Při přezkumu městský soud vyšel ze skutkového i právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 3 s. ř. s.) a dospěl k závěru, že je návrh důvodný.

21. Napadeným OOP byla v dané části Prahy 5 stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a § 78 zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 294/2015 Sb.
22. Podle ust. § 101a odst. 1 s. ř. s. návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn 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.
23. Soud předně uvádí, že nepochyboval o aktivní legitimaci navrhovatele k podání návrhu, neboť je vlastníkem nemovitostí, které bezprostředně navazují na komunikaci, jejíž místní úprava provozu byla napadeným OOP přímo dotčena.
24. Soud si je vědom toho, že se navrhovatel domáhá zrušení Opatření obecné povahy, které bylo napadeno i jiným navrhovatelem v řízení vedeném u zdejšího soudu pod sp. zn. 3 A 187/2019. Podle rozsudku NSS ze dne 18. 12. 2008 č. j. 1 Ao 4/2008-110 je zákaz vést dvě řízení v téže věci vyjádřen v § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. K němu právní doktrína uvádí, že totožnost věci je určována totožností účastníků řízení a totožností předmětu řízení (Vopálka, V. - Mikule, V. - Šimůnková, V. - Šolín, M. Soudní řád správní. Komentář, C.H. Beck, Praha 2004, s. 96). V daném případě je zde sice částečná totožnost předmětu řízení daná shodným napadeným opatřením, avšak chybí totožnost účastníků řízení na straně navrhovatele (srov. pro příklad v judikatuře NSS rozsudek ze dne 21. 10. 2003, č. j. 6 Afs 5/2003 - 49). Z tohoto důvodu zde není totožnost věcí, a proto projednání návrhu navrhovatele zdejším soudem nemůže bránit překážka litispendence ani věci rozsouzené.
25. Navrhovatel se ve svém petitu domáhá zrušení napadeného opatření obecné povahy v rozsahu „oblast 5.2. a 5.4.“, avšak veškeré argumenty, tvrzení a případné důkazní návrhy směřuje jen do části napadeného opatření obecné povahy, která se týká stanovení místní úpravy v ulici X ve slepé části této ulice ve směru od křižovatky s ulicí X. Navrhovatel zde má ve vlastnictví rodinný dům, od kterého nemůže bez problému vyjízdet na místní komunikaci. Má za to, že je tak dotčen na svém subjektivním veřejném právu na pokojné užívání svého majetku. Městský soud nemá pochyb, čeho se navrhovatel domáhá, žádá zrušení opatření obecné povahy v rozsahu týkajícím se ulice X ve slepé části této ulice ve směru od křižovatky s ulicí X. Navrhovatel tak je aktivně procesně legitimován k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, neboť tvrdí, že byl na svých právech zkrácen. Aktivně věcně legitimován je pouze ohledně návrhu na zrušení opatření obecné povahy v části týkající se místní úpravy právě v této části ulice, neboť břemeno tvrzení unesl jen, co se týče této části ulice, a nikoli ohledně ostatních parkovacích zón v „oblasti 5.2. a 5.4.“.
26. S ohledem na ustanovení § 101a a násl. s. ř. s., která upravují řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí a z nichž plyne, že lze zrušit opatření obecné povahy i jen zčásti a že navrhovatel není oprávněn podávat návrh ve veřejném zájmu (actio popularis), nýbrž musí tvrdit zkrácení svých vlastních práv, jakož i s ohledem na dispoziční zásadu zahájení řízení, zákaz překročení mezi návrhovými body a povinnost vypořádat se s celým návrhem na zahájení řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí, městský

soud rozhodl, že opatření obecné povahy ve zbývajících, tedy obsahově převážné části, jež se netýká úpravy ve slepé části ulice X ve směru od křižovatky s ulicí X, zamítl. Zamítl ji, aniž by tuto část podrobil přezkumu, neboť dopady napadeného opatření obecné povahy na jiných místních komunikacích nebyly v projednávané věci nikým, ani navrhovatelem, zpochybněny. Zamítnutí návrhu v části opatření obecné povahy nezpůsobí překážku věci rozhodnuté vůči jiným osobám, neboť jak soud již výše uvedl, pro shledání překážky věci pravomocně rozhodnuté je třeba konstatovat totožnost věci a totožnost účastníků (srov. rozsudky NSS ze dne 27. 9. 2005 č. j. 1 Ao 1/2005-98 a ze dne 18. 12. 2008 č. j. 1 Ao 4/2008-110).

27. Podle ust. § 101d odst. 1 s. ř. s. je při rozhodování soud vázán rozsahem a důvody návrhu.
28. Městský soud poukazuje na odůvodnění rozsudku ze dne 27. 9. 2005 č. j. 1 Ao 1/2005-98, v němž NSS uvádí, že zvolil při posuzování souladu opatření obecné povahy se zákonem následující algoritmus (test) přezkumu, jehož jednotlivé na sebe navazující kroky vyplývají z § 101d odst. 1 a 2 s. ř. s.: 1) Přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy. 2) Přezkum otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti. 3) Přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup správního orgánu při vydávání opatření obecné povahy). Zatímco výše uvedená kritéria daného algoritmu jsou formální, následující dvě jsou kritérii materiálními. Soud proto v dalších částech algoritmu přiblíží již k samotnému obsahu přezkoumávaného opatření obecné povahy. 4) Přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska rozporu opatření obecné povahy (nebo jeho části) se zákonem - zde hmotným právem. V rámci tohoto kroku soud také zjišťuje, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nezneužil zákonem svěřenou pravomoc či působnost. 5) Za závěrečný krok algoritmu (testu) považuje soud přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby - v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. K tomuto algoritmu Nejvyšší správní soud dále poznamenává, že je v rámci své přezkumné činnosti v souladu s dispoziční zásadou zásadně (tedy s výjimkami, které do budoucna může dovodit judikatura) vázán návrhem. Soud tedy nesmí překročit návrh, který učinil navrhovatel.
29. Městský soud při aplikaci uvedeného algoritmu v nyní projednávané věci dospěl k závěru, že pravomoc a působnost odpůrce k vydání napadeného OOP dána byla. Stejně tak byl splněn procesní postup správního orgánu při vydání OOP. První, druhé i třetí kritérium uvedeného algoritmu tedy bylo naplněno.
30. Mezi účastníky předmětného řízení tak zůstává především sporná právní otázka, zda při vydávání napadeného opatření obecné povahy týkající se stanovení místní úpravy v ulici X byla respektována zákonná ustanovení, zda bylo opatření řádně odůvodněno, a to i s hlediska proporcionality provedené úpravy.
31. Podle ust. § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle této části obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé správního řádu. Podle ust. § 68 odst. 3 věty první správního řádu 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.

32. V rozsudku NSS ze dne 16. 12. 2008 č. j. 1 Ao 3/2008-136 se uvádí, že z *ust. § 68 odst. 3* *užitého přiměřeně podle ust. § 174 odst. 1 správního řádu* je však zřejmé, že v tomto odůvodnění nesmí zejména chybět esenciální obsahové náležitosti odůvodnění běžného správního rozhodnutí. I v odůvodnění opatření obecné povahy je tak nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů.
33. Součástí napadeného opatření obecné povahy musí být i odůvodnění, jak plyne z obecného požadavku uvedeného ve správním řádu (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2008 č. j. 1 Ao 3/2008-136). Z odůvodnění musí být zřejmé, kterými úvahami se odpůrce při vydávání opatření obecné povahy řídil, dále musí odůvodnění obsahovat dostatek důvodů podporujících vydání opatření obecné povahy, závěry, k nimž odpůrce dospěl, nemůžou být v rozporu se zjištěnými skutečnostmi ani se zásadami logického uvažování. Odpůrce se v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy musí rovněž řádně vypořádat se skutkovým a právním stavem věci.
34. Odpůrce v úvodu svého odůvodnění konstatoval, že byly dodrženy procesní podmínky a vyjádřil se k jednotlivým podaným námitkám. Odpůrce však opominul uvést své úvahy, kterými se řídil při vydání opatření obecné povahy, zejména chybí hodnocení a výklad právních předpisů. Odpůrce neuvedl závěry, ke kterým dospěl a neodůvodnil nezbytnost místní úpravy navržené napadeným opatřením obecné povahy, tedy z napadeného opatření není vůbec patrné, proč je vhodná právě odpůrcem volená místní úprava. Navrhovateli tedy je nutné dát zcela za pravdu v tom, že pokud odpůrce s odkazem na *ust. § 76 zákona č. 361/2000 Sb.* uvedl, že místní úprava dopravního značení je nadřazena obecné úpravě, měl tento svůj závěr o nadřazenosti místní úpravy řádně odůvodnit, a to s ohledem na místní podmínky, což se ale nestalo. Navrhovatel v návrhu poukazuje na složitost místních podmínek, které ale odpůrce při vypořádání námitek v OOP vůbec nezohlednil a nevypořádal. Soud považuje za nutné uvést, že pokud odpůrce některé důvody pro vydání opatření uvedl ve vyjádření k návrhu na zrušení opatření zaslaném soudu, nemůže zde uvedená argumentace nahradit chybějící odůvodnění vydaného opatření.
35. K testu proporcionality v rámci přezkumu opatření obecné povahy se NSS vyjádřil již v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, věc T-Mobile Czech Republic. Vyslovil, že soud vnímá proporcionalitu „*dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřeby), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu)*“. Z toho jednoznačně vyplývá, že proporcionalitu opatření obecné povahy nelze redukovat na pouhé posouzení jeho cíle. Při posuzování jeho přiměřenosti je třeba postupně zkoumat vhodnost opatření obecné povahy, jeho potřebnost, naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů (zda nelze cíle dosáhnout jinou mírnější regulací) a nakonec

otázku, zda je jeho následek přiměřený sledovanému cíli (k testu proporcionality opatření obecné povahy ohledně regulace místní dopravy srov. též rozsudek ze dne 26. 5. 2016, čj. 7 As 39/2016-47, věc Obec Dolní Lhota, k limitům testu proporcionality prováděného soudem pak srov. rozsudek ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011-43, věc Zlínský kraj, bod 32).

36. Při posuzování proporcionality místní úpravy provozu na pozemních komunikacích soud vycházel z § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něhož platí, že dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Je zřejmé, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Soud však neshledal, že by se odpůrce z tohoto hlediska místní úpravou vůbec zabýval, zda poměřoval přiměřenost přijatého řešení z hlediska zamýšleného cíle. Je totiž nutno zkoumat také to, zda daného cíle (tj. de facto zájmu) není možné dosáhnout mírnějšími (méně invazivnějšími) prostředky. Odpůrce však ve vydaném opatření v podstatě k námitkám navrhovatele pouze uvedl, že místní úprava dopravního značení je v souladu s § 76 zákona č. 361/2000 Sb. a že stání byla navržena v souladu s normou ČSN 736056 a parkovací pruh je před stávajícím vjezdem přerušen v normové šíři 2,6 m. Vůbec ale nebyly vyřešeny námitky navrhovatele, ve kterých poukazoval, že bylo zlegalizováno dosavadní nezákonné parkování vozidel kolmo k chodníku, v důsledku čehož má žalobce problém s vyjížděním z pozemku a se zajištěním na pozemek. Navrhovatel poukazoval také na nutnost vzniku prostoru pro obrácení vozidel, což by vedlo ke zvýšení bezpečnosti tak, aby do slepé části ulice mohla zajiždět vozidla hasičů a sanity, případně popeláři či stěhování. Na to reagoval odpůrce pouze tak, že uvedl, že firma zajišťující odvoz komunálního odpadu úvrat' nepožaduje. To však soud s ohledem na navrhovatelem popsanou situaci, zejm. s ohledem na tvrzené bezpečnostní riziko, považuje za zcela nedostatečné. Odpůrce taktéž vůbec nereagoval na námitku navrhovatele, že v rozhledových poměrech, které byly odsouhlaseny Policií ČR a které byly součástí Rozhodnutí Odboru dopravy ÚMČ Praha 5 ze dne 21.3.2018 o povolení odstavného parkovacího stání před domem navrhovatele, byla bezpečná šíře vjezdu stanovena na 5 metrů. Navrhovatel navrhoval i možná řešení vzniklé situace, na které však odpůrce vůbec nereagoval. Z výše uvedeného je patrné, že u odpůrce jednoznačně převážil zájem na přijetí napadeného opatření nad zájmy navrhovatele, což však soud s ohledem na výše uvedené považuje za řešení nepřiměřené zájmům navrhovatele, a to i s ohledem na to, že své závěry o nutnosti přijetí opatření řádně neodůvodnil.
37. Z uvedených důvodů soud podle § 101d odst. 2 s.r.s. opatření obecné povahy v rozsahu, v němž bylo napadeno, zrušil. Vzhledem k tomu, že se jedná o opatření obecné povahy regulující silniční a parkovací provoz na pozemní komunikaci, zvolil městský soud k jeho zrušení v uvedené části přiměřenou dobu, která dává odpůrci dostatek času k vyřešení situace spojené s novou úpravou provozu na předmětné komunikaci a parkovací zónou.
38. Opatření obecné povahy ve zbylé části zůstává s ohledem na výrok II. nedotčeno. Podle ust. § 101d odst. 4 s. ř. s. práva a povinnosti z právních vztahů vzniklých před zrušením opatření obecné povahy nebo jeho části zůstávají nedotčena.
39. Při případném vydávání opatření obecné povahy bude na odpůrci, aby se přezkoumatelným způsobem vypořádal s námitkami navrhovatele ohledně jeho

problematického vjezdu a výjezdu z pozemku do ulice, i otázkou bezpečného výjezdu ze slepé ulice bez možnosti obrácení vozidla.

40. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z ust. § 60 odst. 1 s. ř. s, podle kterého má účastník, jenž měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Měl-li úspěch jen částečný, přiznává mu soud právo na náhradu poměrné části nákladů. Podle ust. § 60 odst. 8 jsou-li pro to důvody zvláštního zřetele hodné, může soud přiznat účastníkovi, který měl ve věci alespoň částečný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení i v těch případech, kdy tento zákon stanoví, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo. Přestože měl navrhovatel ve věci úspěch pouze v části týkající se stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v Praze 5, v ulici X, městský soud mu přiznal plnou náhradu jeho nákladů řízení, neboť shledal, že navrhovateli bylo vyhověno plně v části, kde byl zkrácen na svých právech. Z návrhu bylo zřejmé, že navrhovatel brojil proti opatření obecné povahy pouze v ulici X. Přiznané náklady řízení představují zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč a náklady související se zastoupením žalobce advokátem dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., za tři úkony právní služby po 3.100,- Kč (převzetí věci, sepsání žaloby a účast u jednání soudu) a tři režijní paušály po 300,- Kč. Náklady za právní zastoupení činí částku 10.200,- Kč. Advokát žalobce je plátcem daně z přidané hodnoty, a proto se s ohledem na § 57 odst. 2 s. ř. s. náhrada nákladů za zastoupení zvyšuje o částku odpovídající této dani (21 %), t.j. o 2.142,- Kč. Celkem proto soud přiznal žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 17.342,- Kč.

P o u č e n í :

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 18. března 2021

Mgr. Marek Bedřich v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: K. R.