



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň JUDr. Naděždy Treschlové a JUDr. Hany Kadaňové, Ph.D., ve věci

navrhovatele: **xxx**

zastoupený advokátkou JUDr. Petrou Humlíčkovou, Ph.D.
sídlem Panská 895/6, Praha 1

proti

odpůrci: **Magistrát hlavního města Prahy,**
sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách, Povltavská, Nová Povltavská ze dne 20. 8. 2021, č. j.: MHMP-1283091/2021/O4/Vo, sp. zn.: S-MHMP 1217741/2021PKD

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 20. 8. 2021, č. j.: MHMP-1283091/2021/O4/Vo, sp. zn.: S-MHMP 1217741/2021PKD, jímž byla stanovena přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách, se zrušuje ke dni právní moci tohoto rozsudku..
- II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovateli náklady řízení ve výši 11 800 Kč do 30 dnů od právní moci rozsudku k rukám zástupkyně navrhovatele JUDr. Petry Humlíčkové, Ph.D., advokátky.

Odůvodnění

[1] Navrhovatel se návrhem podaným u Městského soudu v Praze domáhá zrušení shora ve výroku označeného opatření obecné povahy, kterým odpůrce stanovil přechodnou úpravu provozu na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách, Povltavská, Nová Povltavská spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místní komunikaci v rozsahu dle přiložené dokumentace.

[2] Navrhovatel ke své aktivní legitimaci poukázal na to, že ulice V Holešovičkách je významnou historicky vzácnou oblastí, má řadu památkových objektů a je cílem procházek a odpočinkových aktivit Pražanů. V oblasti u Vltavy žije 5 000 obyvatel, v blízkých kolejích bydlí 2 000 studentů a fakultní nemocnice Bulovka léčí kolem 2 500 pacientů, tedy jedná se o oblast, kde denně působí kolem 10 000 lidí. Poukázal také na navýšení dopravy s ohledem na zprovoznění tunelu Blanka. Vzhledem k neustálému přetížení silnice V Holešovičkách, činí žalovaný pokusy o její další zkapacitňování. Zdůraznil, že podstatou přechodné úpravy provozu je rozšíření nájezdni rampy z mostu Barikádníků o jeden pruh a zvýšení počtu pruhů ze tří na čtyři. Cílem této úpravy má být plynulejší doprava z městského okruhu, důsledkem tedy musí být i více automobilů na ulici V Holešovičkách. Prodloužením připojovacího pruhu o 100 metrů se posunují dennodenní zácpy ještě více do obydleného centra Holešoviček. Lze tedy předpokládat zintenzivnění provozu na komunikaci před nemovitostí navrhovatele.

[3] Navrhovatel zdůraznil, že on žije v rodném domě od svého narození a poukázal na to, že s ohledem na stavební úpravy spojené s komunikací je pobyt v domě a okolí zdravotně závadný. Vzhledem k enormnímu nárůstu dopravy, došlo ke krachu a přesídlení mnoha společností. V dosahu několika kilometrů nejsou žádné obchody se základními potravinami, autobusové spojení je v dané ulici problematické, autobusy jezdí s velkým zpožděním. Vjezdy a výjezdy k nemovitostem jsou velmi nebezpečné. Navrhovatel uvádí zdravotní komplikace, které on a jeho blízcí musí snášet. Jedná se o nespavost, poruchu sluchu, velmi vysoký krevní tlak, u nejmladších časté a dlouhé infekty horních cest dýchacích, nejmenší v péči plicní ambulance s trvalou léčbou a to přes veškerá možná bytová opatření a to i po lázeňské péči, a také rakovina. Navrhovatel dále poukázal na institut zachování pohody bydlení a na to, že splnění imisních limitů je nezbytnou, ale nikoliv jedinou a dostačující podmínkou pro zachování pohody bydlení. Navýšení koncentrací látek rizikových pro lidské zdraví, způsobené navýšením počtu projíždějících motorových vozidel, představuje zcela zjevné a velmi významné narušení pohody bydlení. Poukázal také na to, že ani stromy zátěž nevydržely. Jeho nemovitost je navíc prodejná za poloviční cenu ve srovnání s obvyklou tržní cenou a za tuto cenu nelze koupit ani adekvátní bytovou náhradu.

[4] Ve třetí části uvádí navrhovatel konkrétní žalobní body, v níž jako první navrhovatel namítl nesprávný procesní postup, neboť napadené rozhodnutí bylo vydáno podle ust. § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, avšak tento postup nebylo možné podle navrhovatele využít, neboť napadené opatření ukládá informativní dopravní značky. Využití speciálního procesu zasáhlo do práv navrhovatele, který neměl možnost se s návrhem napadeného opatření obecné povahy seznámit, podat k němu námítky i zkrácenou lhůtu před realizací. Dle navrhovatele tento postup zákon

neumožňuje a mělo být postupováno podle části čtvrté správního řádu. Pokud by soud shledal postup souladný se zákonem navrhovatel tvrdí, že nebyly splněny podmínky pro specifický postup dle § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., neboť přechodná úprava provozu je v místě opakovaným jevem, jedná se již o pátou úpravu od roku 2017. Nejedná se tedy o reakci na náhlou mimořádnou situaci v provozu, ale o snahu řešit dlouhodobě neuspokojivou dopravní situaci. Žadatel o přechodnou úpravu požádal již 14.10.2020, tj. téměř 7 měsíců před jejím schválením. Měl tedy dostatek času, aby využil řádného procesního postupu se zachováním a zohledněním práv dotčených osob. Vytýká také skutečnost, že napadené opatření obecné povahy nebylo zveřejněno na úředních deskách jednotlivých úřadů městských částí. Je sice datováno ke dni 4.5., ale na úřední desce bylo zveřejněno až od 21.5., veškeré změny byly provedeny o víkendu 28. - 30.5.

[5] Navrhovatel dále namítá nepřiměřený zásah do svých práv, neboť upozorňoval na budoucí problematickou dopravní situaci již v rámci stavebního řízení pro tunelový komplex Blanka. Stavební úřad rozhodnutím povolit výstavbu a provoz tunelového komplexu Blanka před dokončením vnějšího pražského okruhu navýšil dopravu v ulici V Holešovičkách o 50 %. Situace je velmi komplikovaná a stavební úřad ji řeší opakovanými přechodnými úpravami provozu, které však nevedou ke zlepšení.

[6] Navrhovatel poukázal na to, že dalším řešením dané dopravní situace jsou stavební úpravy, u kterých vylučuje stavební úřad dotčenou veřejnost z řízení o dodatečném povolení stavby, v rozhodnutí o vyloučení veřejnosti tvrdí stavební úřad: „*Ke stavbě rampy správní orgán znovu opakuje následující. Upozorňujeme, že pojem zkapacitnění je zde používán v nešťastném kontextu. ... Projednávaná stavba toliko rozšířila původní pruh tak, aby se vozidla mohla řadit vedle sebe bez ohledu na jejich velikost a nedocházelo tak k dopravním kongescím v oblasti výjezdu z tunelu. Na mostě Barikádníků zůstal stav nezměněn, tj. rampa se stále připojuje pouze jedním pruhem.*“ O pouhých 9 měsících později je zcela v rozporu s tvrzením výše žádáno o rozšíření připojení na rampě na dva pruhy. Navrhovatel vede o možnost své účasti v řízení o dodatečném povolení stavby soudní spor před Městským soudem v Praze, pod č.j. 15A 83/2020. Prodloužením připojovacího pruhu napadené OOP posunuje dennodenní zácpy ještě blíže do obydleného centra Holešoviček, blíže nemovitosti navrhovatele. Přechodná úprava navíc nutí řidiče stále více snižovat bezpečnou vzdálenost, tedy neplnit ustanovení silničního zákona v důsledku čehož dochází k častým dopravním nehodám. Navíc napadené opatření přesouvá stanici MHD o 200 metrů dále od centra. Tato zastávka je z 99 % využívána studenty, profesory a personálem Univerzity Karlovy a budou nuceni ujít o tuto vzdálenost více při cestě městskou hromadnou dopravou, přičemž se pohybují v nadlimitně zatíženém území (hluk, znečištění ovzduší).

[7] Navrhovatel dále poukázal na to, že o obsahově téměř shodném opatření obecné povahy zdejší soud již rozhodl rozsudkem ze dne 24. září 2021, č.j. 11 A 138/2021-48, kterým opatření obecné povahy zrušil ke dni nabytí právní moci rozsudku. Soud ověřil z veřejně dostupných zdrojů, že proti tomuto rozsudku, který nabyl právní moci, byla podána kasační stížnost, o níž doposud ke dni vydání tohoto rozsudku Nejvyšší správní

soud nerozhodl (řízení je vedeno u Nejvyššího správního soudu pod sp. zn. 6 As 313/2021).

[8] Žalovaný správní orgán navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl a zdůraznil, že OOP bylo vydáno s cílem optimalizace dopravního proudu na komunikaci Nová Povltavská a minimalizace regulací vjezdu do tunelů Městského okruhu ve směru Troja. S tím je spojena minimalizace kongescí v ul. Patočkova, Svatovítská a Dobříšská a to bez negativního dopadu na intenzity v ul. V Holešovičkách (v její zastavěné části). Předmětné dopravní opatření je realizováno tak, že původní OOP je prodlouženo po dobu dvou měsíců, po kterou je opatření vyhodnocováno. Proto bylo využito právě ustanovení § 77 odst. 5 zákona, aby bylo možné se zkušebním dopravním opatřením seznámit veřejnost zveřejněním na úřední desce. To bylo učiněno v termínu od 20.8.2021 do 4.9.2021. V případě kladného vyhodnocení zkušebního dopravního opatření a jeho překlopení do definitivního stavu, by bylo v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích při stanovení místní úpravy přistoupeno ke zveřejnění návrhu opatření obecné povahy na úřední desce k možnému zaslání námitek či připomínek. Zdůraznil, že zkušební přechodná úprava byla projednána a podpořena stanoviskem Policie ČR a posun autobusové zastávky Kuchyňka byl projednán s Dopravním podnikem hlavního města Prahy a odsouhlasen i ve vyhlášené anketě společnosti Ropid. Dle prvotních vyhodnocení zkušební změny v organizaci dopravy týkající se úpravy napojení rampy z ul. Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků za měsíc červen, které zpracovala SATRA, došlo změnou dopravního řešení ke snížení míry regulace vjezdu do tunelů Městského okruhu. Kromě jiného došlo ve špičkové hodině v ulici V Holešovičkách k mírnému snížení intenzity dopravy. Z uvedeného lze tedy usuzovat, že předmětné opatření nemá žádný negativní vliv na ulici V Holešovičkách v její zastavěné části. Ve srovnání s rokem 2020 bylo za hodnocené období na vjezdech do tunelů Městského okruhu o necelé 3 hodiny méně „červené“ za 1 pracovní den. Dle vyhodnocení špičkových intenzit na vjezdech do tunelů Městského okruhu nebylo negativně ovlivněno regulacemi 3020 vozidel za 1 pracovní den. Negativním dopadem zkušebního dopravního opatření je nárůst občasných kongescí v ul. Argentinská, kdy ve špičkové hodině došlo k prodloužení doby jízdy o 5 minut a počtu zastavení o 18. Negativní vliv má tak zkušební dopravní opatření na linku č. 201, která má průměrné zpoždění 3 minuty. Realizovaným záměrem tak došlo ke zvýšení plynulosti dopravy na Městském okruhu na úkor drobného zdržení v ul. Argentinská, což je z celoměstského hlediska velmi pozitivní a přínosné.

[9] Ze správního spisu, který byl soudu předložen žalovaným správním orgánem, byly zjištěny následující, pro rozhodnutí ve věci podstatné skutečnosti:

[10] Dne 11. 8. 2021 podala společnost SATRA žádost o prodloužení termínu nasazení dopravně inženýrského opatření na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách, a to do 30. 10. 2021.

[11] Dne 20. 8. 2021 bylo vydáno opatření obecné povahy – stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci most Barikádníků, V Holešovičkách spočívající

v umístění dopravního značení a zařízení na místní komunikaci v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto ustanovení, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci, kdy se jedná o navazující stanovení podle Oop ze dne 4. 5. 2021, osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno v souladu s vyjádřením Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl.m. Prahy-odbor služby dopravní policie ze dne 19. 8. 2021, č.j.:KRPA 216234-1/ČJ-2021-0000DŽ, TP66, a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, 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, instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby komunikace, Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah může 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, přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno ve žluté barvě dle situace, zneplatnění stávajícího vodorovného dopravního značení bude provedeno takovým způsobem, aby po celou dobu zkušebního provozu byla dopravní situace pro řidiče čitelná a jednoznačná, instalace dopravního značení a zařízení bude provedena v termínu: termín realizace-27.8.2021, navrácení dopravního zařízení do původního stavu-30.10.2021.

[12] Odpůrce v odůvodnění opatření uvedl, že dle vyhodnocení zkušebního provozu Brusnického tunelu vychází průměrná délka regulace ve směru Troja (bez ovlivnění COVID-19) cca 2,5 hodiny za den. Při průměrné intenzitě dopravy 2500 vozidel za hodinu je tak regulacemi MO nepříznivě ovlivněno cca 180 000 osob za měsíc a další osoby, které bydlí nebo se pohybují v blízkosti komunikací, které navazují na MO, zejména na území Prahy 6. Navrhovaná úprava si klade za cíl minimalizaci regulací vjezdu do tunelů MO ve směru Troja a s tím spojenou minimalizaci kongesci dopravy v ul. Patočkova, Svatovítská a Dobříšská, a to bez negativního dopadu na intenzity dopravy v ul. V Holešovičkách (v její zastavěné části). Předkládaná varianta je kompromisní variantou, která: Zvyšuje průjezdnost vozidel na rampě v ul. Povltavská (na úkor vozidel ze směru od ul. Argentinská), tedy zmenšuje rozsah regulací vjezdů do tunelů MO směr Troja a omezuje zdržení vozidel zejména v ul. Patočkova, Svatovítská a Dobříšská. Snižuje průjezdnost vozidel ve směru od ul. Argentinská, ale ne natolik, aby významně ovlivňovala oblasti s vyšším výskytem osob. Nezvyšuje počet vozidel projíždějících ve špičkové hodině v ul. V Holešovičkách (v její zastavěné části). V OOP je dále uvedeno, že během provozu bude prováděn dopravní výzkum, při jehož komplexním vyhodnocení bude zejména posuzováno omezení regulací dopravy na dotčené části MO, změna nehodovosti, dopady na plynulost MHD a vliv na provoz v ul. V Holešovičkách.

[13] 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.

[14] Městský soud ve věci rozhodl bez nařízení jednání podle ust. § 51 s.ř.s., neboť účastníci na výzvu soudu nedoručili ve stanovené lhůtě svůj nesouhlas s projednáním věci bez jednání a proto má soud za to, že s tímto postupem souhlasí.

[15] Městský soud v Praze podle ustanovení § 34 s.ř.s., vyrozuměl navrhovatelem označenou společnost SATRA, spol. s.r.o., která by mohla být přímo dotčena ve svých právech a povinnostech, a to jak vydáním napadeného opatření obecné povahy nebo tím, že by toto rozhodnutí bylo zrušeno, avšak tato osoba ve lhůtě stanovené soudem právo osoby zúčastněné na řízení neuplatnila.

[16] Při posouzení důvodnosti podané žaloby zdejší soud plně odkazuje na odůvodnění a právní názor, který vyslovil ve svém rozsudku jedenáctý senát zdejšího soudu, přičemž soud v tomto soudním řízení nemá žádný důvod se od tohoto názoru odchýlit. Právní posouzení je možné využít, neboť právní povaha zde napadeného OOP je naprosto stejná, když dříve vydané OOP bylo prodlouženo o dva měsíce. Z hlediska právních účinků se tak jedná o stejnou úpravu práv a povinností.

[17] Napadeným OOP byla v dané části Prahy stanovena přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5, ust. § 78 zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 294/2015 Sb.

[18] 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.

[19] Předtím, než soud mohl přistoupit k meritornímu posouzení návrhu, musel nejdříve posoudit, zda jsou v projednávané věci splněny podmínky řízení, respektive zdali je podaný návrh přípustný a věcně projednatelný.

[20] V tomto ohledu soud především zdůrazňuje, že napadený akt je svým charakterem opatřením obecné povahy, a návrh na zrušení je tak projednatelný v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s. Opatření bylo vydáno dle ustanovení § 77 odst. 5 silničního zákona, z něhož je zjevné, že opatření nařizované postupem podle § 77 silničního zákona, tedy přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích, může být vydáván formou opatření obecné povahy.

[21] V projednávané věci navrhovatel požaduje zrušení opatření obecné povahy, jímž byla stanovena přechodná úprava, podle které dopravní značení a zařízení bude

uvedeno do původního stavu dne 30.10.2021. Ke dni vydání rozhodnutí tedy již účinky tohoto opatření uplynuly.

[22] Městský soud při posouzení přípustnosti a projednatelnosti podaného návrhu vycházel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 5. 2021, čj. 3 As 76/2019 - 30, ve kterém zdůraznil, že *podmínkou řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a a násl. s. ř. s. není trvání účinků daného opatření obecné povahy. Ať již účinky opatření obecné povahy vyprší proto, že jsou časově omezeny, nebo proto, že je opatření fakticky nabazeno jiným aktem, jeho přezkumu nic nebrání, neboť takové opatření i nadále formálně existuje a zůstává tak předmětem řízení* (srov. též závěry vyslovené např. v usnesení zdejšího soudu ze dne 16. 6. 2020, čj. 18 A 16/2020 - 136). K témuž názoru dospívá rovněž komentářová literatura, když výslovně konstatuje, že „(o)d zrušení, resp. zániku správního aktu je třeba odlišovat situace, kdy pouze zanikají právní účinky správního aktu (např. uplynutím času). V těchto případech správní akt nadále existuje a je způsobilým předmětem soudního řízení, ačkoliv již nevyvolává žádné právní účinky. Nejde o nedostatek podmínky řízení (rozsudky NSS 7 Azs 101/2005-46 a 9 Azs 182/2018-21), neboť podmínka řízení se omezuje na právní existenci správního aktu, nikoliv na trvání jeho právních účinků. I neúčinný správní akt lze rozhodnutím soudu zrušit, to neplatí u neexistujícího správního aktu.“ [in KÜHN, Z., KOCOUREK, T. a kol. *Soudní řád správní: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR), s. 369]. Městský soud proto dospěl k závěru, že pominutí účinků napadeného opatření obecné povahy nebrání v daném případě jeho soudnímu přezkumu v řízení vedeném podle § 101a a násl. s. ř. s.

[23] Pokud jde o aktivní procesní legitimaci navrhovatele k podání návrhu na zrušení předmětného opatření, je podstatné, že navrhovatel tvrdí, že bylo vydaným opatřením zasaženo do jeho práv, neboť podstatou přechodné úpravy provozu je rozšíření nájezdní rampy z mostu Barikádníků o jeden pruh a zvýšení počtu pruhů ze tří na čtyři. Cílem této úpravy má být plynulejší doprava z městského okruhu.

[24] Z hlediska posouzení aktivní legitimace je podstatné, že dle navrhovatele musí být důsledkem provedené přechodné úpravy i více automobilů na ulici V Holešovičkách. Dále zdůraznil, že prodloužením připojovacího pruhu o 100 metrů se posunují dennodenní zácpy ještě více do obydleného centra Holešoviček. Pokud by došlo ke zintenzivnění provozu na komunikaci V Holešovičkách, lze přepokládat, že by byl navrhovatel zkrácen na jím tvrzených právech, neboť je vlastníkem nemovitosti, která bezprostředně s touto komunikací sousedí.

[25] Z ustanovení § 101a odst. 1 s.ř.s. jednoznačně vyplývá, že aktivní procesní legitimace navrhovatele se zakládá pouhým tvrzením dotčení na jeho právech. Na základě uvedeného soud nemá pochyb o tom, že navrhovatel k podání návrhu aktivně legitimován byl. Aktivní legitimaci navrhovatele navíc nezpochybňuje ani odpůrce.

[26] K tvrzeným důvodům pro zrušení napadeného opatření obecné povahy pak soud uvádí, že námitky jsou především procesního charakteru, když navrhovatel vytýká odpůrci (1) nesprávný procesní postup, (2) nepřiměřený zásah do jeho práv způsobený právě výběrem procesu a s tím související (3) nezveřejnění napadeného opatření obecné povahy. Ve čtvrté námitce pak zdůrazňuje nepřiměřený zásah do práv navrhovatele.

[27] Soud se nejprve zabýval námitkou nesprávného procesního postupu, přičemž vycházel z ustanovení § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., podle kterého *„místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkům silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.*

[28] Navrhovatel s odkazem na důvodovou zprávu namítá, že tento specifický postup podle § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích nebylo možné použít, neboť *„opatření ukládá informativní dopravní značky“*

[29] Soud se tedy zabýval otázkou, zda odpůrce mohl v projednávané věci opatření obecné povahy dle § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. vůbec vydat.

[30] Nejvyšší správní soud např. v rozsudku ze dne 28.9.2018, č.j. 5 As 166/2017 – 36, upozornil na to, že již ve svém rozsudku ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 – 100 dospěl k závěru, že *právě stanovení dopravního značení představuje typický, snad až „učebnicový“, příklad opatření obecné povahy v materiálním pojetí. Jestliže se totiž tato forma rozhodnutí vyznačuje konkrétností předmětu a obecností subjektů, jedná se z materiálního hlediska právě o opatření obecné povahy (k tomu blíže viz např. J. Vedral: Správní řád – komentář, Polygon, 2006, str. 966 a násl.; Jan Kněžínek: Opatření obecné povahy na praktickém příkladu stanovení dopravního značení, Právní fórum č. 4/2007, s. 143 a násl.). V uvedeném rozsudku zdejší soud konstatoval: „Právě umístěním dopravní značky na konkrétní místo totiž dochází ke konkretizaci pravidel (práv a povinností blíže nespecifikovaných účastníků provozu na pozemních komunikacích), vyplývajících z této dopravní značky na konkrétní dopravní situaci, která existuje na daném místě. V případě dopravního značení se může o jejich klasifikaci coby opatření obecné povahy samozřejmě jednat pouze tehdy, když z dopravní značky plynou pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by je měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Jestliže tedy oproti obecné úpravě provozu z*

dopravní značky žádná povinnost odlišného chování neplyne, není dán žádný racionální důvod takovouto značku označovat za opatření obecné povahy. Konkrétně to např. znamená, že opatřením obecné povahy jsou typicky zákazové a příkazové značky, značky upravující přednost; nikoliv však značky výstražné a ta část informativních značek, které pouze poskytují účastníkovi provozu na pozemních komunikacích nutné informace, příp. slouží k jeho orientaci.“ (obdobně též např. rozsudek NSS ze dne 29. 5. 2009, č. j. 4 Ao 1/2009 - 58, či nedávný rozsudek ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017 - 46).“

[31] Uvedenému výkladu odpovídá i důvodová zpráva k zákonu č. 268/2015 Sb. kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Důvodová zpráva z ustálené judikatury vychází, což je patrné i z toho, že prováděná úprava nově zavedeným ustanovením § 77 právě citovanou judikaturu reflektuje.

[32] Důvodová zpráva k určení konkrétního procesního postupu, kterým se provádí dle nově zavedeného ustanovení § 77 odst. 5 stanovení místní a přechodné úpravy provozu uvádí: „*Návrh zde rozlišuje mezi stanovením úpravy na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a umístěním úpravy na účelových komunikacích, které nejsou veřejně přístupné. V prvním případě je o postup určených úřadů při výkonu státní správy, který se řídí správním řádem, popř. speciálními procesními pravidly v zákoně č. 361/2000 Sb. S ohledem na stávající judikaturu Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek č. j. 2 Ao 3/2008 - 100 ze dne 7.1.2009) se navrhuje výslovně v § 77 zákona vyjádřit, že stanovení úpravy provozu se pro určité kategorie dopravního značení provádí prostřednictvím opatření obecné povahy. Návrh tedy v tomto případě primárně zapracovává ustálenou judikaturu (popř. i doktrinní názory) a s ohledem na procesní ekonomii a nenavyšování administrativních a jiných nákladů na straně správních úřadů zachovává dvojí postup při stanovení místní a přechodné úpravy. U značek stanovících povinnosti odchylné od obecné úpravy (typicky značky příkazové, zákazové, přednostní a dodatkové tabulky k nim a světelné signály – semaforey) bude přímo zákonem stanovena forma opatření obecné povahy, u jiného (informativního) dopravního značení tato forma stanovena nebude (zde by se mělo v zásadě jednat o postup podle části čtvrté správního řádu).“*

[33] Z návrhu úpravy napojení rampy z ulice Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků, z napadeného opatření i z vyjádření odpůrce k podanému návrhu je patrné, že vydané opatření spočívá v umístění dopravního značení na místní komunikaci, a to informativních provozních značek IP21 „Omezení v jízdních pruzích“, (vyznačuje počet a uspořádání jízdních pruhů a vyjadřuje pro příslušný jízdní pruh omezení, případně nebezpečí vyplývající z užitého symbolu příslušné svislé dopravní značky) a IP18b „Snížení počtu jízdních pruhů“ (vyznačuje počet a uspořádání jízdních pruhů. Značka též vyznačuje, který z jízdních pruhů je průběžný).

[34] Úprava tedy byla provedena informativními dopravními značkami, které poskytují účastníku provozu výše uvedené nutné informace. Při stanovení dané úpravy mělo být proto postupováno podle části čtvrté správního řádu a nikoli formou opatření obecné povahy, jak učinil odpůrce.

[35] Námitku navrhovatele o nesprávném procesním postupu odpůrce proto soud shledal důvodnou a napadené opatření proto zrušil.

[36] Vzhledem k tomu, že soud shledal důvodnou již první námitku navrhovatele, nezabýval se dalšími námitkami, neboť je z podaného návrhu patné, že je navrhovatel uplatnil pouze pro případ, že by soud shledal postup odpůrce souladný se zákonem, což se ale nestalo.

[37] Z uvedených důvodů soud podle § 101d odst. 2 s.ř.s. opatření obecné povahy zrušil, a to dnem právní moci tohoto rozsudku, neboť v době vydání rozsudku již účinky napadeného opatření stanovujícího pouze přechodnou úpravu provozu uplynuly, když dopravní značení a zařízení bylo vráceno do původního stavu dne 30.10.2021.

[38] 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. Přiznané náklady řízení představují zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč a náklady související se zastoupením navrhovatele advokátkou dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., za dva úkony právní služby po 3.100 Kč (převzetí věci a sepsí žaloby) a dva režijní paušály po 300 Kč. Náklady za právní zastoupení činí částku 6 800 Kč. Celkem proto soud přiznal žalobci náhradu nákladů řízení ve výši 11 800 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou (2) 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 dne 6. ledna 2022

JUDr. Ladislav Hejtmánek, v.r.
předseda senátu