



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Ondřeje Mrákoty, soudkyň Michaely Bejčkové a Lenky Oulíkové v právní věci navrhovatelek: **a) Mgr. Ing. J. K.**, zast. advokátkou Mgr. Ivetou Kůlovou, Saskova 2103/52, Jablonec nad Nisou, **b) D. K.**, zast. obecným zmocněncem M. K., proti odpůrkyni: **Městská část Praha 6**, Československé armády 601/23, Praha 6, zast. advokátem JUDr. Františkem Vokůrkou, Jeseniova 2863/50, Praha 3, za účasti osoby zúčastněné na řízení: **M. K.**, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 31. 7. 2020, čj. MCP6 249336/2020-DZ/012/19, SZMCP6 064059/2019, v řízení o kasační stížnosti navrhovatelky a) proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 21. 10. 2021, čj. 6 A 79/2021-53,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Osoba zúčastněná na řízení **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

1. Vymezení věci

[1] Navrhovatelky se u městského soudu domáhaly přezkoumání a zrušení opatření obecné povahy, které vydala odpůrkyně dne 31. 7. 2020 a kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích Lomená, Špálova, Východní, Západní, Střešovická, Cukrovarnická, Pod Vyhlídkou, Praha 6, v rozsahu umístění a odstranění svislého dopravního značení, jež se týkalo směrnosti ulic Lomená, Špálova, Východní, Západní, Střešovická a Pod Vyhlídkou (dále jen „OOP“).

[2] Navrhovatelky uvedly, že opatření obecné povahy v sobě zahrnuje změnu regulace místní úpravy provozu v ulici Lomená, která se přímo dotýká jimi vlastněných nemovitých věcí.

[3] Městský soud v záhlaví označeným rozsudkem návrh zamítl.

2. Kasační stížnost a vyjádření

Kasační stížnost

[4] Navrhovatelka a) [stěžovatelka] napadla rozsudek městského soudu kasační stížností. Stěžovatelka namítla, že se městský soud nevypořádal s jejími námitkami a pouze uvedl, že odůvodnění rozhodnutí nelze ztotožňovat s podrobnou odpovědí na každý jednotlivý argument. Městský soud se omezuje pouze na obecná konstatování a přebírání závěrů odpůrkyně, a to téměř bez náznaku vlastních hodnotících úvah.

[5] Městský soud uvedl, že technické podmínky č. 189 nejsou závazné a odpůrkyně řádně zdůvodnila, proč považovala časový úsek 30 minut ze statistického hlediska za vypovídající pro určení dopravy v dopravní špičce. OOP však odůvodnění o postupech odpůrkyně postrádá. Odpůrkyně svůj postup odůvodnila až ve vyjádření k návrhu na zrušení OOP, které však nemůže nahradit odůvodnění OOP. Stěžovatelka dále namítla, že podle technických podmínek se má pracovat s 24-hodinovými intervaly, přičemž technické normy jsou běžně respektovány.

[6] Stěžovatelka dále namítla, že městský soud bagatelizuje námitku, která se týká toho, jak odpůrkyně pracovala s daty. Výpočet intenzity dopravy z dat s 30-minutovými průjezdy je zatížen vysokou výpočtovou nepřesností. Je s podivem, že tentýž správní orgán v roce 2015 pracoval s průjezdy za 24 hodin.

[7] Z procentuálního vyhodnocení průjezdů v ulici Špálova a Lomená je zřejmé, že průjezdnost je v ulici Lomená o 85% vyšší. To je opačný závěr, než který uvedla odpůrkyně v OOP. U podkladů OOP (studie ČVUT a měření intenzity dopravy) je na hraně přezkoumatelnosti jejich objektivita, mají nedostatečnou vypovídací schopnost a vykazují neodůvodněný způsob zpracování dat. Odpůrkyně se nevypořádala s námitkou o povrchním posouzení a věcné nesrovnalosti ve studii ČVUT. Stěžovatelka přitom již v žalobě namítla, že se s touto námitkou odpůrkyně nevypořádala. Městský soud však tuto námitku nevzal v úvahu, ačkoli odpůrkyně je povinna si obhájit podklady pro OOP.

[8] Podle názoru stěžovatelky podklady OOP neprokazují rovnoměrnější rozložení dopravní zátěže, pro které bylo vydáno OOP. Převažující část dopravy dopadá na ulici Lomenou. Pokud se má jednat o převedení dopravy Cukrovarnická – Střešovická, přicházejí v úvahu další alternativy, které však studie nenavrhla a neprovedla porovnání toho, jaká alternativa by se mohla přiblížit přijatelnému rozložení průjezdnosti a nevyvolat intenzitu až 1000 aut denně v ulici Lomená. K tíži stěžovatelky nemůže jít současná intenzita na území celého hlavního města. Je zavádějící tvrzení, že navrácení stavu před změnami místní úpravy provozu (před otevřením tunelu Blanka) by znamenalo nepoměrný nárůst dopravy, pokud není provedeno měření v dotčených ulicích.

pokračování

[9] Podle stěžovatelky není zřejmé, na základě jakých skutečností dospěl městský soud k závěru, že neshledal nepřekoumatelnost OOP z důvodu jeho vydání na základě žádostí místních obyvatel. Žádné takové žádosti totiž ve spise obsaženy nejsou.

[10] K závěru městského soudu, že stěžovatelka z hlediska hmotného práva žádné relevantní námitky neuplatnila, stěžovatelka uvedla, že je přesvědčená, že v projednávané věci nebyl prokázán veřejný zájem. Odpůrkyně proto nemohla postupovat podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (o silničním provozu).

[11] Stěžovatelka navrhla, aby NSS napadený rozsudek městského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Vyjádření odpůrkyně

[12] Odpůrkyně uvedla, že stěžovatelka uplatňuje stále shodnou argumentaci, a to, že OOP neobsahuje zdůvodnění, proč by mělo naplnit zlepšení podmínek provozu na pozemních komunikacích. Odpůrkyně odkázala na své vyjádření k návrhu na zrušení OOP. Odpůrkyně dále uvedla, že OOP vydala v rámci své příslušnosti a pravomoci a učinila tak za účelem zlepšení dopravní situace v dané lokalitě. Stěžovatelka nemá podle odpůrkyně aktivní procesní legitimaci k podání návrhu na zrušení daného OOP. Odpůrkyně konstatovala, že každé dopravní značení představuje svým způsobem omezení. Podle jejího názoru by vytvořilo nebezpečný precedent připuštění, aby osoba, která se cítí dotčena na svém vlastnickém či jiném právu kvůli dopravnímu značení, mohla podat návrh na zrušení opatření obecné povahy.

[13] Odpůrkyně navrhla, aby NSS kasační stížnost zamítl.

Vyjádření navrhovatelky b)

[14] Navrhovatelka b) se ztotožnila s kasační stížností. Uvedla, že městský soud uvádí, že v Praze roste dopravní zátěž, ale z jiných dat vyplývá, že v sousedství ulic, kterých se týká OOP, se doprava snížila. Navrhovatelka b) dále uvedla, že odpůrkyně si nezjistila intenzity průjezdu po otevření tunelu Blanka a pracuje s průjezdy v ulici Špálova z roku 2015, ačkoli v jiných opatřeních obecné povahy poukazuje na to, že nelze srovnávat zkušenosti s obdobím, kdy nebyl otevřen tunel Blanka. Odpůrkyně v OOP tvrdí, že vychází z názorů rezidentů, ale přehlíží jednání ze dne 23. 11. 2016, na kterém zúčastnění rezidenti požadují zprovoznění ulice Špálova od ulice Dělostřelecká až po ulici Střešovická (původní stav). Navrhovatelka b) také upozornila na to, že osoba zúčastněná na řízení požádala odpůrkyni, aby provedla v daném území měření intenzity dopravy od 1. 1. 2021 do 9. 5. 2022. Odpůrkyně však nic v tomto směru neučinila. Navrhovatelka b) uvedla, že k přerozdělování dopravy podle dat z instalovaného radaru z ulice Lomená nedochází, což bylo účelem OOP.

3. Právní hodnocení

[15] Kasační stížnost není důvodná.

Nepřezkoumatelnost

[16] NSS k námitce nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku uvádí, že účelem odůvodnění rozhodnutí není reakce na každou jednotlivou námitku, ale postačí, jestliže rozhodnutí jako celek dává odpovědi na dané námitky, resp. z něho alespoň implicitně vyplývá, jak se soud s jednotlivými námitkami vypořádal. Jak k tomu trefně uvádí Ústavní soud „*není porušením práva na spravedlivý proces, jestliže obecné soudy nebudují vlastní závěry na podrobné oponentuře (a vyvracení) jednotlivě vznesených námitek, pakliže proti nim staví vlastní ucelený argumentační systém, který logicky a v právu rozumně vyloží tak, že podpora správnosti jejich závěrů je sama o sobě dostatečná*“ (náleze ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, bod 68, srov. též usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2009, sp. zn. II. ÚS 2774/09, či rozsudky NSS ze dne 30. 4. 2009, čj. 9 Afs 70/2008-130, ze dne 21. 12. 2011, čj. 4 Ads 58/2011-72, ze dne 12. 3. 2015, čj. 9 As 221/2014-43, ze dne 29. 3. 2013, čj. 8 Afs 41/2012-50, ze dne 6. 6. 2013, čj. 1 Afs 44/2013-30, ze dne 3. 7. 2013, čj. 1 As 17/2013-50, nebo ze dne 25. 2. 2015, čj. 6 As 153/2014-108).

[17] Stěžovatelka namítala, že městský soud pouze převzal závěry odpůrkyně. K tomu NSS konstatuje, že pokud soud dospěje ke shodným závěrům jako správní orgán, přičemž správní orgán své závěry důkladně odůvodnil, není praktické a ani časově úsporné zdlouhavě a týmiž nebo jinými slovy říkat totéž. Naopak je vhodné, aby si soud správné závěry přisvojil (k tomu viz např. rozsudky NSS ze dne 27. 7. 2007, čj. 8 Afs 75/2005-130, č. 1350/2007 Sb. NSS, či ze dne 24. 1. 2014, čj. 5 As 68/2013-29).

[18] NSS neshledal napadený rozsudek nepřezkoumatelný. Městský soud v bodě 30 svého rozsudku avizoval, že vzhledem k rozsáhlosti návrhu a množství argumentů, které se mnohdy překrývají, se nebude zabývat každou dílčí námitkou. Tomuto přístupu se nedá nic vyčíst. Shodně kasační stížnost je formulována tak, že se jednotlivé argumenty mnohdy překrývají, a NSS z nich musel vyseparovat stěžejní námitky, se kterými se dále vypořádá.

[19] Pokud stěžovatelka v napadeném rozsudku nedostala odpověď na některou ze svých dílčích námitek, musí se na celou věc a napadený rozsudek podívat v kontextu všech skutečností a nikoli pouze vytrhávat jednotlivé námitky od celkového vyznění věci. Jak NSS dále bude demonstrovat, stěžovatelka přehlíží kontext a složitost věci, neuvádí všechny podstatné skutečnosti a stále si trvá pouze na svém náhledu na věc. NSS však musí konstatovat, že to, že stěžovatelka nesouhlasí se závěry městského soudu, potažmo odpůrkyně, samo o sobě nezakládá nepřezkoumatelnost napadeného rozsudku.

Aktivní legitimace stěžovatelky

[20] Odpůrkyně ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedla, že stěžovatelka neměla aktivní procesní legitimaci k podání návrhu na zrušení OOP.

[21] Nejprve NSS v obecné rovině ke stanovisku odpůrkyně konstatuje, že již v rozsudku ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008-100, dospěl NSS k závěru, že stanovení dopravního značení představuje typický, snad až „učebnicový“, příklad opatření obecné povahy v materiálním pojetí. Jestliže se totiž tato forma rozhodnutí vyznačuje konkrétností

pokračování

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 opatření 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.*“ (srov. též např. rozsudky NSS ze dne 29. 5. 2009, čj. 4 Ao 1/2009-58, ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46 a mnohé další). Uvedeného si odpůrkyně nepochybně byla vědoma (srov. např. body [11] a a násl. OOP).

[22] Pro aktivní procesní legitimaci podle zákona (§ 101a s. ř. s.) pak postačuje, aby navrhovatel tvrdil, že byl na svých právech opatřením obecné povahy zkrácen. Proto stačí, aby navrhovatel logicky, konsekventně a myslitelně tvrdil dotčení na svých právech (usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120, bod 34, č. 1910/2009 Sb. NSS). Zpravidla platí, že je založena aktivní procesní legitimace, pokud opatření obecné povahy může s reálnou pravděpodobností zasáhnout do věcného práva navrhovatele (rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2013, čj. 7 Aos 3/2013-30, č. 2986/2014 Sb. NSS).

[23] Stěžovatelka je, jak už uvedl městský soud v bodě 31 napadeného rozsudku, vlastníkem nemovité věci, která se nachází v těsné blízkosti komunikací, jejichž směrnost je upravena napadeným OOP. Konkrétně v blízkosti ulice Lomená, odkud má navrhovatelka přístup ke své nemovité věci. NSS tedy nemá pochyb, že stěžovatelka má aktivní procesní legitimaci k podání návrhu na zrušení OOP.

K posouzení samotného OOP

[24] NSS nejprve uvádí několik základních skutečností.

[25] OOP stanovilo směrnost ulic Lomená, Špálava, Východní, Západní, Střešovická a Pod Vyhlídkou z důvodu zklidnění dopravy v lokalitě a rovnoměrnějšího rozložení dopravní zátěže, a to mezi ulicemi Cukrovarnická a Střešovická. Toto OOP bylo vydáno na základě studie ČVUT, situačních plánů a měření intenzity dopravy. OOP reaguje na výtky některých místních obyvatel Ořechovky, kteří si stěžovali na intenzitu průjezdné dopravy, a je výsledkem dlouholetého procesu, neboť se jedná o značně komplikovanou situaci. Poprvé tuto situaci odpůrkyně řešila vydáním opatření obecné povahy v roce 2015, následně odpůrkyně přijala řadu opatření a přechodných úprav provozu na dotčených pozemních komunikacích, kterými se snažila najít optimální řešení daného problému. V průběhu platnosti přechodných úprav provozu byl vyhodnocen skutečný provoz a dopad opatření

z hlediska širších dopravních vztahů (zmíněna studie ČVUT). Cílem úpravy směrnosti ulic bylo zneatraktivnit průjezdnou dopravu v dané lokalitě a nikoli najít nejsnazší průjezdy danou lokalitou. Proto lze ve stanovené úpravě směrnosti ulic nalézt např. ostré zatáčky, které pro rychlý plynulý průjezd nejsou vhodné. Odpůrkyně zvolila řešení, které navrhla studie ČVUT, přičemž se jedná o variantu, která je nejméně invazivní a nejšetrnější k právům rezidentů v dané lokalitě. Toto uspořádání má vést k rozumnému uspořádání dopravních vztahů v oblasti a zároveň umožňuje dosáhnout zklidnění dopravního provozu, zachování dobré dopravní obslužnosti, redistribuci dopravní zátěže a řešení statické dopravy.

[26] Odpůrkyně vydala OOP na základě § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu, podle kterého místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností. Stěžovatelka namítla, že podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značky 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. Podle stěžovatelky v dané věci nebyl dán žádný veřejný zájem. NSS již výše popsal, že vydání OOP bylo výsledkem dlouholetého procesu, kterým se hledalo ideální řešení dopravní situace v dané lokalitě, v níž byla problematická zejména průjezdná doprava. Tuto situaci začala odpůrkyně řešit na základě připomínek některých místních obyvatel. Není podstatné, že tyto konkrétní připomínky nejsou založeny ve správním spise. Ostatně není ani nutné, aby takové podněty byly podávány písemně. Podstatné je, že odpůrkyně reagovala na vzniklou dopravní situaci, kterou prověřovala a po několik let hledala vhodné řešení. Ostatně problematičnost dopravy v daném území byla odpůrkyni známa i z její vlastní činnosti. Není proto ani významné, zda se k poznatkům stěžovatelky přidaly i připomínky některých místních obyvatel. Dopravu v dotčeném území bylo nezbytné řešit. Nelze tedy dovozovat, že by OOP nebylo vydáno na základě veřejného zájmu, kterým je bezpochyby zájem na plynulosti a bezpečnosti dopravy, jakož i jejím rovnoměrném rozložení (§ 78 odst. 2 zákona o silničním provozu).

[27] Stěžovatelka namítla, že studie ČVUT neposuzovala stav před otevřením tunelu Blanka. NSS ve shodě s odpůrkyní uvádí, že je třeba vzít v potaz to, že studii vypracovaly osoby, jež jsou v daném oboru specializované, a jsou tedy schopné na základě vstupních dat odhadnout, která cesta může vést ke kýženému výsledku a která nikoli. Nelze odhlédnout také od toho, že k jednotlivým značením byly provedena měření a situace v dané lokalitě byla pozorována a průběžně vyhodnocována. Nadto zadáním studie bylo „*posouzení dopravního režimu*“, a proto se studie zabývala pouze stávajícím dopravním režimem a nikoli předchozími dopravními režimy.

[28] Stěžovatelka vytkla neúměrnou intenzitu dopravy v ulici Lomená v porovnání s ulicí Špálova. K tomu je třeba podotknout, že ulice Lomená byla před rokem 2015 obousměrná, OOP ji zjednosměrnilo. V tomto jednom směru se jistě doprava zvýšila; ve druhém směru naopak nejedí žádná vozidla. To stěžovatelka pravděpodobně přehlíží. Jak již uvedla odpůrkyně v OOP, při určování dopravního značení nelze navrhnout takovou směrnost ulic, která by bezvýhradně vedla ke zcela rovnoměrné dopravní zátěži ulic. Odpůrkyně se snažila nalézt řešení, které v dané lokalitě sníží průjezdnou dopravu, a to zneatraktivněním

pokračování

průjezdu danými lokalitami. Proto zde nyní nejsou přímá spojení mezi ulicemi. Stěžovatelka opomíjí fakt, že cílem OOP nebylo snížit dopravu v jedné ulici (v ulici Špálova, jak se domnívá stěžovatelka), ale obecně vyřešit dopravní zátěž v dané lokalitě, a to ideálně při zachování rovnoměrného rozložení dopravy. Jak uvedla již odpůrkyně, zcela rovnoměrné dopravy v jednotlivých ulicích lze stěží dosáhnout. To může vést k tomu, že v některé ulici je průjezdnost vozidel vyšší než v jiné ulici. Vždy je ale třeba mít na mysli to, že cílem je snížení průjezdné dopravy v celé dané lokalitě.

[29] K nepoměrnému zatížení ulice Lomená směřuje i námitka, která se týká nesprávné práce s daty. Stěžovatelka upozorňuje, že dopravní zátěž je v ulici Lomená o 85 % vyšší než v ulici Špálova, a dále v tomto ohledu namítá nesrovnalosti ve studii ČVUT. Jak již NSS uvedl, cílem OOP nebylo zcela rovnoměrné rozložení dopravní zátěže do ulic. Je proto pochopitelné, že některá ulice bude dopravou zatížena více, ale s cílem regulace dopravy v širších dopravních souvislostech. Proto NSS ve shodě s městským soudem uvádí, že případné dílčí nesrovnalosti v datech jsou v kontextu celé věci zanedbatelné (bod 44 napadeného rozsudku). K nesrovnalostem ve studii ČVUT NSS konstatuje, že stěžovatelka neustále přehlíží fakt, že OOP řeší dopravní situaci v celé lokalitě a nikoli jen v ulici Lomená, a proto je třeba posuzovat dopravní zátěž v širších dopravních souvislostech a ne pouze izolovaně k jedné ulici. To už vysvětlila odpůrkyně v OOP i městský soud v napadeném rozsudku. Není proto pravda, že by se stěžovatelčinou námitkou nezabývali.

[30] Je rovněž třeba zdůraznit, že dopravní značení a směrnost ulic bude vždy představovat určité omezení. Pokud někdo bydlí v Praze, nemá záruku, že bude napořád bydlet v klidné lokalitě bez vozidel. Stěžovatelka namítá, že nelze vycházet z dat, která uvedl městský soud a hovoří o tom, že doprava se v Praze zintenzivňuje, neboť v dané lokalitě je doprava naopak nižší. Je třeba vzít v úvahu, že doprava je v dané lokalitě nižší třeba i právě kvůli vydanému OOP, které intenzitu dopravy v dané lokalitě řeší. Pokud městský soud hovořil o tom, že doprava v hlavním městě roste, a to včetně rezidenčních čtvrtí (bod 42 napadeného rozsudku), lze z kontextu rozhodnutí pochopit, že městský soud měl na mysli obecně to, že doprava v Praze stoupá, což nese jistá omezení pro její obyvatele, kteří s takovými omezeními musí počítat.

[31] NSS dále podotýká, že stěžovatelka nevznesla žádné konkrétní řešení celkové dopravní situace v dané lokalitě. Pouze uváděla, kudy je možné dopravu také vést, případně to, jakými variantami se studie ČVUT nezabývala. Odhlíží však od toho, že v dané věci je třeba komplexně posoudit širší dopravní souvislosti.

[32] Stěžovatelka také namítla, že odpůrkyně při měření intenzity dopravy pracovala s 30 minutovými intervaly, namísto s 24-hodinovými intervaly, které jsou stanoveny Technickými podmínkami č. 189 (Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích). Stěžovatelka uvedla, že správní orgány zpravidla vychází např. z technických norem.

[33] Městský soud k tomu v bodě 44 svého rozsudku uvedl, že technické podmínky č. 189 nejsou závazným předpisem a odpůrkyně zdůvodnila, proč považovala časový úsek 30 minut ze statistického hlediska za vypovídající pro určení dopravy v dopravní špičce. Tomuto hodnocení nelze nic vytknout. Nad rámec důvodů tohoto rozhodnutí pak NSS konstatuje,

že z technických podmínek č. 189 osvědčil, že pokud tyto mluví o 24-hodinových intervalech, jedná se o měření denní intenzity dopravy. V projednávané věci se však jednalo o řešení situace, která nastává zejména v dopravní špičce, a proto odpůrkyně zvolila jiný časový interval.

[34] Stěžovatelka v této souvislosti rovněž namítla, že odpůrkyně nemůže až ve vyjádření k návrhu na zrušení opatření obecné povahy vysvětlovat, proč pracovala s 30-minutovými intervaly. NSS k tomu uvádí, že se v tomto případě nejedná o doplňování odůvodnění OOP (srov. rozsudek NSS ze dne 13. 10. 2004, čj. 3 As 51/2003-58). Odpůrkyně tímto jen reagovala na jednu z námitek návrhu a nedoplňovala tím své odůvodnění OOP. Pokud odpůrkyni intervaly měření nikdo nevytýkal v řízení o vydání opatření obecné povahy, nelze se divit, že se tím výslovně v OOP nezabývala. Žádnou takovou námitku v řízení o vydání opatření obecné povahy stěžovatelka nevznesla. Pokud cílem odpůrkyně bylo zklidnit v dané lokalitě průjezdnou dopravu, je pochopitelné, že dopravu měřila v době dopravní špičky, kdy je doprava nejhustší, aby tak zjistila, které z možných řešení bude nejvhodnější.

[35] Stěžovatelka uvedla, že technické normy jsou také závazné. K tomu NSS uvádí, že závaznost technické normy je dána jen v tom případě, pokud by pro daný případ byla závaznost technické normy stanovena právním předpisem (rozsudek NSS ze dne 22. 12. 2004, čj. 4 As 31/2003-111, č. 549/2005 Sb. NSS).

[36] NSS dále podotýká, že odpůrkyně před i v průběhu řízení o vydání OOP provedla řadu měření, a to nejen na základě radarového měření, ale i na základě vlastního sčítání vozidel, a to v období 1. 5. 2018 až 15. 6. 2018, 12. 9. 2018 až 1. 10. 2018, 15. 4. 2019 až 23. 4. 2019, 9. 10. 2019 až 30. 10. 2019, 8. 6. 2020 až 10. 6. 2020 a 25. 6. 2020 až 26. 6. 2020. Z uvedeného je zřejmé, že stanovení směrnosti ulic v dané lokalitě neposuzovala odpůrkyně nijak lehkovážně, jednalo se o dlouhý proces, kdy odpůrkyně dopravní situaci postupně monitorovala a ověřovala.

[37] Navrhovatelka b) ve svém vyjádření ke kasační stížnosti uvedla, že osoba zúčastněná na řízení požádala odpůrkyni, aby provedla v daném území měření intenzity dopravy od 1. 1. 2021 do 9. 5. 2022. NSS k tomu uvádí, že tato skutečnost není pro projednávanou věc podstatná a nemůže k ní nijak přihlížet. Při přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy (§ 101b odst. 1 s. ř. s.). OOP bylo vydáno dne 31. 7. 2020, tedy dříve, než osoba zúčastněná na řízení žádala o provedení měření.

[38] NSS tak závěrem konstatuje, že kasační stížnosti nelze přisvědčit a neshledal tedy důvody pro zrušení napadeného rozsudku, popř. též OOP. Na tato rozhodnutí lze naopak v podrobnostech odkázat.

4. Závěr a náklady řízení

[39] Ze všech uvedených důvodů dospěl NSS k závěru, že kasační stížnost stěžovatelky není důvodná, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zamítl.

pokračování

[40] Stěžovatelka neměla ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti (§ 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s.); odpůrkyni nevznikly v tomto řízení náklady nad rámec její běžné činnosti. Náklady na advokáta neshledal NSS za účelně vynaložené, neboť odpůrkyně disponuje vlastním právním odborem. Navrhovatelce b) v tomto řízení nevznikly žádné náklady.

[41] Osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. NSS osobě zúčastněné na řízení žádnou takovou povinnost neuložil, ta proto nemá právo na náhradu nákladů řízení (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

P o u č e n í: Proti tomuto rozsudku **n e n í** opravný prostředek přípustný.

V Brně dne 14. prosince 2023

Ondřej Mrákota
předseda senátu