



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Gabriely Bašné a soudců Mgr. Kateřiny Kozákové a Mgr. Ondřeje Hrabce ve věci

navrhovatel: **Mgr. A. Š.**
bytem X
zastoupený Mgr. Štěpánem Holubem, advokátem
sídlem Za Poříčskou bránou 365/21, 186 00 Praha 8

proti

odpůrci: **Úřad Městské části Praha 8**
sídlem Zenklova 1/35, 186 00 Praha 8
zastoupený Mgr. Tomášem Rabou, advokátem
sídlem Rýmařovská 561, 199 00 Praha 9

za účasti: Magistrát hl. m. Prahy
sídlem Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 10. 5. 2023, čj. MCP8 156193/2023,

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 10. 5. 2023, čj. MCP8 156193/2023, se ruší v části stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci P. spočívající v umístění dopravního značení na místní komunikaci P., a to uplynutím sto dvacátého dne od právní moci tohoto rozsudku.

- II. Ve zbytku se návrh **z a m í t á**.
- III. Odpůrce **j e p o v i n e n** zaplatit navrhovateli náhradu nákladů řízení ve výši 17 342 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jeho zástupce, Štěpána Holuba, advokáta.
- IV. Osoba na řízení zúčastněná **n e m á p r á v o** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci a průběh vydání opatření obecné povahy.

1. V projednávané věci je spor o to, zda navrhovatelem napadené opatření obecné povahy odpůrce bylo vydáno v rozporu se zákonem, když zejména v ulici P. bylo v rámci stanovení zóny placeného stání (dále jen „ZPS“) umístěno podélné parkovací stání na chodníku, v jehož důsledku došlo k zúžení šířky pásu pro chodce v rozporu s normou ČSN 73 6110, a tím ke snížení bezpečnosti navrhovatele, jakožto účastníka provozu na pozemní komunikaci - chodce. Přičemž odpůrce i přes připomínku navrhovatele tento aspekt stanovené úpravy nikterak nezdůvodnil.
2. Odpůrce veřejnou vyhláškou z 16. 2. 2023 na své úřední desce oznámil návrh opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, mimo jiné v ulici P., z důvodu realizace rozšíření zón placeného stání (dále „ZPS“) s tím, že návrhem opatření obecné povahy není měněn dopravní režim v oblasti a s poučením, že kdokoliv může k návrhu uplatnit písemné připomínky ve lhůtě 30 dní od zveřejnění návrhu, jestliže se domnívá, že jeho práva a povinnosti mohou být tímto opatřením přímo dotčeny. K návrhu opatření vznesl své námítky mimo jiné i navrhovatel, přičemž jeho námítky se v rozsahu zřízení parkovacích míst v ulici P. částečně shodují s důvody pro zrušení opatření předestřenými soudem. Navrhovatel namítal, že odůvodnění návrhu není pravdivé v citaci: *„návrhem OOP není měněn dopravní režim v této oblasti (směrovost, prostupnost apod.) a je v souladu s právními předpisy.“*, neboť změna dopravního fungování na režim zóny 30 a nová průjezdnost této čtvrti změnou dopravního režimu zcela jistě je. Dále namítal, že návrh není proporcionální, na několika místech ruší chodníky na úkor parkovišť bez zohlednění nuceného pohybu chodců vozovkou. Konkrétně v ulici P. je dle jeho názoru legalizace nelegálního parkování zcela zbytečná a zúžení pochodové části chodníku na půl metru neproporcionální.
3. Odpůrce vydal 10. 5. 2023 opatření obecné povahy – *„stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích T., N. H., N. d., P., P. D., N. J., NN5217, NN5327, NN7467, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích T., N. H., N. d., P., P. D., N. J., NN5217, NN5327, NN7467, dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci [...]“* (dále „opatření“ nebo „OOP“).
4. Opatření odpůrce odůvodnil tím, že rozhodl na základě žádosti společnosti M.O.Z. Consult s.r.o., která navrhovala přijetí opatření z důvodu realizace rozšíření zón placeného stání, přičemž jeho realizací nebude dotčen stávající pokojný stav, který je navíc rozšířen o větší prostupnost pro cyklistickou dopravu. Všechny řešené lokality budou umístěny do zóny s dopravním omezením s hodnotu 30 km/hod. Za podklad svého opatření odpůrce vzal i souhlasné stanovisko Policie ČR z 10. 5. 2023. Poté se vypořádal s jednotlivými námitkami osob dotčených navrhovanou úpravou provozu, přičemž některým námitkám vyhověl a zapracoval je do podmínek opatření. Úprava chodníku na ZPS v ulici P. byla dle odpůrce důvodná, návrh OOP zohledňuje stávající pokojný stav v rámci směrovosti a prostupnosti

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

pro všechny účastníky provozu. Námitka (mimo jiné) navrhovatele k zachování chodníku v ulici P. byla zamítnuta s ohledem na nemožnost adekvátní náhrady parkování v dostupné docházkové vzdálenosti. Zvýšení bezpečnosti pohybu chodců odpůrce zvýšil a podpořil osazením svíslého dopravního značení A12a s dodatkovou tabulkou E13 „CHODCI VE VOZOVCE“ a dále vyznačením vodorovného dopravního značení V15 se symbolem A12a. Obytná zóna dle odpůrce být zřízena nemůže, a to z důvodu stávajícího stavebního řešení komunikace, které neodpovídá možnosti realizace obytné zóny dle ČSN 736110 a TP 103. Odpůrce dále odmítl tvrzení, že OOP s sebou přináší zvýšení automobilového provozu. Na příkladu vlastní statistiky lze dle tvrzení odpůrce prokázat, že systém zón placeného stání účinně reguluje objemy individuální automobilové dopravy. Na příkladu zóny placeného stání v oblasti K. (sídlíště Ď.) lze zdokumentovat, že z původního počtu 2 950 vozidel zde parkujících v noci v roce 2012, klesl počet parkujících po zprovoznění ZPS na 2 068 vozidel v roce 2020.

II. Argumentace účastníků řízení.

5. Navrhovatel v návrhu na zrušení opatření uvedl, že opatření stanovuje úpravu provozu v bezprostřední blízkosti jeho bydliště, ve kterém se pravidelně pohybuje pěšky i na kole. Zavedením podélného stání na chodníku došlo k zúžení šířky pruhu pro chodce a tím ke snížení bezpečnosti chodců a dotčení navrhovatele na jeho subjektivních právech: právo na ochranu zdraví a právo na bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. Chodci se nově musí vzájemně vyhýbat vstoupením mezi parkující vozidla, kočárky a invalidé na vozíku se do pruhu pro chodce nevejdou. Parkovací stání jsou od pruhu pro chodce oddělena pouze vodorovným dopravním značením, a tak auta při parkování vjíždějí i na pruh pro chodce, kde ohrožují především malé děti.
6. Navrhovatel provedl test přezkumu opatření obecné povahy, jak jej definoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98 (dále „kritéria algoritmu“) a dospěl k závěru, že při vydání OOP došlo k porušení kritérií III. až V.
7. Navrhovatel namítá nedostatečnost odůvodnění OOP (porušení procesních pravidel - III. kritérium algoritmu), a to zejména v části vypořádání se s připomínkami navrhovatele ohledně úpravy provozu v ulici P. Námitku navrhovatele týkající se nepřipustného zúžení chodníku na pás pro chodce o šířce 50 cm (rozpor s ČSN 73 6110) odpůrce vypořádal tak, že uvedl: „*Připomínce se nevyhovuje a zamítá se s ohledem na nemožnost adekvátní náhrady parkování v dostupné docházkové vzdálenosti.*“ Odpůrce neuvádí, co přesně považuje za „*dostupnou docházkovou vzdálenost*“, přičemž toto konstatování je navíc i nepravdivé, neboť v ulici P. D., která je kolmá na ulici P., se kromě podélných parkovacích míst nachází i Parkoviště P. D., které je součástí ZPS. Odpůrce nijak nekonkretizuje „*nutnost*“ parkovacích stání v ulici P., ani proč volí právě stanovený způsob parkovacích stání a čím toto stanovení zachová „*stávající pokojný stav*“. Odpůrce měl přitom povinnost při změně primárního účelu chodníku takové rozhodnutí náležitě zdůvodnit a v rámci zdůvodnění vykonat test proporcionality, nikoli bez dalšího uzavřít, že dostatečná bezpečnost chodců bude zajištěna osazením svíslého dopravního značení A12a s dodatkovou tabulkou E13 „CHODCI VE VOZOVCE“ a vyznačením vodorovného dopravního značení V15 se symbolem A12a, tedy přesunutím chodců na silnici. Uvedené má za následek materiální nepřezkoumatelnost OOP v této části, a tedy jeho nezákonnost.

8. Dostatečné odůvodnění, proč je třeba zavést parkování na chodníku, chybí rovněž v návrhu opatření obecné povahy, který vydání OOP předcházel. To má rovněž za následek materiální nepřezkoumatelnost samotného OOP, a tedy jeho nezákonnost.
9. Napadené OOP v rozporu s čl. 31 Listiny základních práv a svobod zasahuje do práva navrhovatele na ochranu zdraví, když v důsledku aktuální úpravy parkovacích stání v ulici P. je navrhovatel ohrožován například v situacích, kdy při parkování automobily vjíždí do pruhu pro chodce nebo když je nucen při vyhýbání se dalším chodcům vstupovat do parkovacích stání, či dokonce do vozovky (rozpor s hmotným právem – IV. kritérium algoritmu). Napadené OOP zcela rezignuje na zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jak tento požadavek plyne přímo z úpravy zákona o silničním provozu, když marginalizací ochranných a bezpečnostních prvků navrhovatele i ostatní chodce zcela neúměrně ohrožuje. Šířka pruhu pro chodce, která je v rozsahu 50 cm, nesplňuje nejen příslušnou technickou normu ČSN 73 6110, ale tím, že znemožňuje *samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci*, porušuje ust. § 4 odst. 1 vyhlášky č. 398/2009 Sb., účinného v době vydání napadeného OOP, tak i ust. § 149 písm. b) odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného nyní.
10. Napadené OOP zasahuje v části týkající se změn užívání ulice P. do sféry adresátů více než je nutné a kritérium minimalizace zásahů tak není splněno (porušení zásady proporcionality – V. kritérium algoritmu). Odpůrce se vůbec nezabýval úvahami, resp. takové úvahy nejsou z odůvodnění přijaté úpravy v ulici P. zřejmé, proč je při zavádění regulace parkování nutné zachovávat právě stávající počet parkovacích míst, kde se živelně parkovalo, a proč je třeba hledat „adekvátní náhrady parkování v dostupné docházkové vzdálenosti“. Má-li být OOP proporcionální, musí zohledňovat nejen potřeby řidičů automobilů, ale také chodců, včetně navrhovatele. Odpůrce však bezpečnost a situaci chodců zcela opominul a zabýval se pouze zavedením parkovacích stání, jejichž samotnou potřebu v podstatě nezdůvodnil, což je i v rozporu s bodem 8.1.2 normy ČSN 73 6110.
11. Navrhovatel navrhuje zrušit OOP v celém rozsahu, případně v části úpravy dopravního značení v ulici P., a to devadesátým dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.
12. Odpůrce ve vyjádření k návrhu předeslal, že nezpochybňuje aktivní legitimaci navrhovatele. Poukázal na zmocňovací ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále „zákon o pozemních komunikacích“), podle kterého hl. m. Praha pro účely organizování dopravy na svém území vymezila v nařízení hl. m. Prahy č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy ze dne 2. 10. 2017 (dále jen „**Nařízení**“). V oblastech hlavního města Prahy vymezených Nařízením (tj. i na území Městské části Prahy 8) jsou zřízeny ZPS. Základním cílem zřizování ZPS je regulace dopravy v klidu na vymezeném území. ZPS jsou realizovány zejména s ohledem na potřebu regulace zbytné návštěvnické dopravy, která se soustřeďuje do přirozených center městských částí a do okolí radiálních tras veřejné dopravy, zejména v časech, kdy je to zapotřebí. Stanovením dopravního značení u ZPS OOP fakticky provádí a realizuje Nařízení. K namítaným procesním a hmotněprávním vadám OOP odpůrce uvádí, že má za to, že OOP je zdůvodněné, srozumitelné a vydané v souladu s právními předpisy a ob stojí ve všech fázích přezkumu dle výše uvedených kritérií algoritmu. OOP v co nejmenší možné míře omezuje všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích při zachování bezpečnosti a plynulosti provozu. OOP je ve vztahu ke všem účastníkům dopravního provozu vyvážené

a zachovává bezpečnost provozu na místních komunikacích v dotčené oblasti Prahy. Dospěli by soud k závěru, že napadené OOP je v rozporu se zákonem, navrhuje, aby jej **zrušil pouze v části dotýkající se úpravy v ulici P. stodvacátým dnem nabytí právní moci rozsudku. Navrhovatel tvrdí dotčení svých práv zejména v ulici P., přičemž zrušení celého OOP v plném rozsahu by ve svém důsledku znesnadnilo možnost parkování pro všechny občany bydlící na uvedeném území, jakož i pro případné návštěvníky.**

13. Osoba zúčastněná na řízení ve svém vyjádření upozornila, že napadeným OOP je zaveden systém ZPS nejen v návrhem napadeném úseku ul. P., ale také na komunikacích T., N. H., N. D., P. D., N. J., NN5217, NN5327 a NN7467. Zóny placeného stání tvoří v hl. m. Praze ucelený systém. Dá-li soud za pravdu navrhovateli, požádala, aby bylo OOP zrušeno jen v části ulice P. a nikoli v celku, což dále zdůvodnila.
14. Při soudním jednání 15. 5. 2024 účastníci řízení stručně shrnuli argumentaci vyjádřenou v jejich písemných podáních a setrvali na svých procesních stanoviscích (osoba na řízení zúčastněná se jednání účastnila v rámci veřejnosti). Nad rámec toho navrhovatel uvedl, že bude-li jeho návrhu vyhověno, nemá námitek proti prodloužení lhůty k výkonu výroku rozsudku na 120 dnů. Odpůrce pak zopakoval, že si je vědom, že stávající dopravní úprava v ulici P. je problematická a s případným částečným zrušením OOP v části týkající se ulice P. souhlasí.
15. Soud provedl při jednání tyto důkazy: článek zveřejněný na www.blesk.cz s názvem: „*Půl metru na chůzi?! V Kobylisích zúžili chodník, aby auta mohla parkovat*“ spolu s fotografiemi z tohoto článku a normu ČSN 73 6110.

III. Posouzení žaloby

16. Na základě podaného návrhu přezkoumal Městský soud v Praze napadené opatření obecné povahy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), a to v mezích navrhovatelem uplatněných návrhových bodů, přičemž vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného opatření obecné povahy (101b odst. 3 s. ř. s.).
17. Návrh je částečně důvodný.
18. Městský soud v Praze při přezkumu napadeného opatření obecné povahy vycházel přiměřeně z algoritmu, který v minulosti vymezil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, přestože tak nemusel nutně činit (srov. body 27 a 28 usnesení rozšířeného senátu NSS č. j. 9 Ao 37/2021-57 z 12. 12. 2023: „*Pětikrokový algoritmus zůstává použitelný jako pomůcka, kterou správní soudy mohou, ale nemusí využívat při strukturování své argumentace.*“). Tento algoritmus sestává z pěti na sebe navazujících kroků: I) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; II) přezkum otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání ultra vires); III) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup správního orgánu při vydávání opatření obecné povahy); IV) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium); V) přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality. Soud zároveň dodává, že tento algoritmus není využitelný plně a bez dalšího, neboť podle § 101d odst. 1 s. ř. s. je soud při rozhodování v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části vázán rozsahem a důvody návrhu.

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

19. Naplnění kroku I a II algoritmu nebylo mezi účastníky sporné, ostatně ani soud neseznal, že by správní orgán neměl pravomoc vydat opatření obecné povahy či že překročil meze zákonem vymezené působnosti. V rámci třetího kroku algoritmu navrhovatel namítal částečnou nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy, přičemž stejnou námitku uplatnil i pro zveřejněný návrh opatření obecné povahy.
20. Při posouzení věci soud vyšel z následující právní úpravy:
21. Podle § 77 odst. 2 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále „silniční zákon“) jsou dotčenými orgány při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace obecní úřad obce s rozšířenou působností, jde-li o stanovení podle odstavce 1 písm. d) na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci.
22. Podle § 77 odst. 5 silničního zákona 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 účastníkovi 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.
23. Podle § 78 odst. 2 silničního zákona se dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace 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.
24. Podle § 172 odst. 1 správního řádu platí, že návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námítky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklým. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů.
25. Podle § 172 odst. 5 správního řádu vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námítky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze prominout. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1).

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.

26. Podle § 173 odst. 1 správního řádu platí, že *opatření obecné povahy, které musí obsahovat odůvodnění, správní orgán oznámí veřejnou vyhláškou; opatření obecné povahy zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká. Ustanovení § 172 odst. 1 platí obdobně. Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Hrozí-li vážná újma veřejnému zájmu, může opatření obecné povahy nabýt účinnosti již dnem vyvěšení; stanoví-li tak zvláštní zákon, může se tak stát před postupem podle § 172. Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.*
27. Navrhovatel namítal, že OOP nebylo přijato procesně správným způsobem, když úprava provozu v ulici P. nebyla dostatečně odůvodněna v návrhu OOP, přičemž samotné OOP je (částečně) nepřezkoumatelné, když námitka navrhovatele týkající se ulice P. nebyla řádně vypořádána.
28. Dle cit. § 172 odst. 1 správního řádu musí již návrh opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Smysl tohoto ustanovení je třeba vykládat v souvislosti s oprávněním dotčených osob podat proti návrhu opatření obecné povahy námitky (§ 172 odst. 5 správního řádu). Neobsahoval-li by návrh opatření obecné povahy odůvodnění navrhovaných úprav, dotčené osoby by nemohly řádně realizovat své právo uplatnit námitky, když neznaje důvod navrhovaných opatření, jen stěží by proti němu mohly argumentovat.
29. Soud ze správního spisu ověřil, že návrh opatření byl zveřejněn spolu s odůvodněním, v němž bylo mimo jiné uvedeno, že důvodem navrhovaného opatření upravující místní provoz byla realizace rozšíření ZPS v souladu a podle Nařízení. Navrhovanou úpravou odsouhlasila Rada MČ Praha 8 i dotčený orgán Policie ČR, navrhovanou úpravou nemělo dle názoru odpůrce dojít ke změně dopravního režimu v oblasti (směrnost, prostupnost apod.).
30. Soud úvodem podotýká, že pro odůvodnění návrhu opatření neplatí stejná kritéria jako pro odůvodnění samotného opatření, když podmínky § 173 odst. 1 správního řádu a s nimi související judikatura jsou aplikovatelné toliko pro již vydaná opatření obecné povahy, tedy pro akty konstituující práva a povinnosti určenému počtu adresátů, přičemž v tomto ohledu pro opatření obecné povahy platí přiměřeně § 68 správního řádu. V podrobnostech viz dále v bodě 36 a násl.
31. Soud proto přezkoumatelnost odůvodnění návrhu opatření hodnotil toliko z pohledu, zda z obsahu zveřejněného návrhu bylo zřejmé, jaká úprava místního provozu má být realizována, čím je odůvodněna a zda lze proti ní podat námitky. V tomto rozsahu návrh opatření obecné povahy zákonným požadavkům dostál. Jak bylo uvedeno, je z něj zřejmé, že opatřením má dojít k rozšíření ZPS, umožnění průjezdnosti čtvrti a zavedení zón s omezenou rychlostí 30 km/hod. Odpůrce v návrhu uvedl, že rozšíření ZPS odsouhlasila Rada MČ Praha 8 a z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu byl návrh projednán a odsouhlasen dotčeným orgánem PČR. Ačkoli soud souhlasí, že uvedení podrobnější argumentace konkrétně zdůvodňující potřebu přijetí navrhovaných úprav by byla přínosná, její nedostatek v návrhu opatření obecné povahy nezpůsobuje dle názoru soudu zásah do práva dotčených osob podat námitky a nejde tedy o vadu řízení.

32. Ostatně, o realizovatelnosti práva podat námitky svědčí i samotná skutečnost, že tyto námitky byly uplatněny, a to nikoliv pouze namítající nezdůvodnění návrhu opatření a nejen navrhovatelem, ale i dalšími dotčenými osobami. Některé z uplatněných námitek pak byly do vydaného opatření obecné povahy i převzaty. Např. námitka rozpornosti tvrzení, že návrhem opatření nebude změněn dopravní režim v oblasti, byla odpůrcem přijata a ve vydaném opatření bylo uvedeno, že přijatými úpravami bude zachován stávající pokojný stav, který je navíc rozšířen o větší prostupnost pro cyklistickou dopravu. Stejně tak i námitka, že návrh opatření nezohledňuje, že v důsledku přijaté úpravy bude docházet k nucenému vstupu chodců na vozovku, byla odpůrcem v napadeném opatření zohledněna.
33. Jiná situace ovšem nastává při posuzování přezkoumatelnosti odůvodnění samotného opatření. Tuto otázku soud zkoumal i v souvislosti s jeho zákonností, neboť pouze přezkoumatelné opatření obecné povahy lze z pohledu jeho obsahu hodnotit.
34. Soud v této souvislosti uvádí, že v rámci třetího kroku algoritmu soud *ex offio* zohlední případnou nepřezkoumatelnost opatření, brání-li jeho přezkumu v rozsahu navrhovatelem uplatněných námitek (srov. rozsudek NSS č. j. 1 Ao 6/2010-130 z 16. 12. 2010 a č. j. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS z 16. 12. 2008). Jiné vady a nezákonnosti obsahově spadající do třetího, čtvrtého a pátého kroku algoritmu posuzuje soud jen na základě námitek navrhovatele (srov. § 101d odst. 1 s. ř. s.).
35. Navrhovatel v obecné rovině uplatnil námitku nepřezkoumatelnosti celého OOP, aniž by tuto blíže konkretizoval.
36. Podle § 173 odst. 1 správního řádu opatření obecné povahy musí obsahovat odůvodnění. Přiměřeně lze použít § 68 odst. 3 správního řádu, v němž je stanoveno, že v odůvodnění se uvedou důvody výroku, 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. Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje nepřezkoumatelnost opatření obecné povahy, neboť je-li jeho vydání vázáno na splnění zákonných podmínek, mělo by být obsahem jeho odůvodnění též posouzení, zda byly tyto podmínky splněny (srov. rozsudky NSS ze dne 13. 6. 2019, č. j. 5 As 121/2018-30, bod 18, ze dne 10. 2. 2020, č. j. 10 As 163/2019-48, bod 9, a ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020-58, bod 38). Požadavky na odůvodnění opatření obecné povahy jsou tedy v zásadě stejné, jako je tomu v případě rozhodnutí správních orgánů (srov. nálezy Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 178/15 z 8. 11. 2018), přičemž z rozhodnutí správního orgánu musí být mimo jiné patrné, „*proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné, nebo vyvrácené, které skutečnosti vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečnosti předestírané účastníkem za nerozhodné, nesprávné, nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl, jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů*“ (rozsudek NSS č. j. 4 As 58/2005-65 z 16. 6. 2006).
37. Městský soud v míře odpovídající obecnosti vznesené námitky nepřezkoumatelnosti OOP přezkoumal a neshledal jej v obecné rovině nepřezkoumatelné. Z opatření jako celku obecně vyplývají důvody, pro které bylo odpůrcem vydáno, jakož i z jakých podkladů při vydávání opatření vycházel a jakými úvahami se při jeho vydávání řídil. Soud přitom předesílá, že odůvodnění rozhodnutí správního orgánu, potažmo opatření obecné povahy, je třeba posuzovat komplexně; pokud tedy na některém místě správní orgán dostatečně odůvodní

důvody pro vydání opatření, jakož se i dostatečně vypořádá s námitkou vznesenou navrhovatelem, opatření z hlediska dostatečnosti odůvodnění ob stojí.

38. U přezkoumávaného opatření bylo zejména třeba, aby bylo odůvodněno z hlediska zásad dopravního značení uvedených v § 78 odst. 1 a zvláště odst. 2 zákona o silničním provozu; dopravní značky a další obdobná zařízení musí tvořit ucelený systém a směji se užívat jen v takovém rozsahu a způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem.
39. Odpůrce v odůvodnění OOP v obecné rovině vysvětlil, že důvodem přijatého opatření je rozšíření zón placeného stání na oblast 8.3, přičemž umístění dopravního značení u těchto zón fakticky realizuje a provádí Nařízení. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu uvedl, že navrhovanou úpravou je zachován stávající pokojný stav, který je navíc rozšířen o větší prostupnost pro cyklistickou dopravu. V rámci vypořádání připomínek odkazem na vlastní statistiku (snížení v noci parkujících vozidel na sídlišti Ď.) uvedl, že tento systém účinně reguluje objem individuální automobilové dopravy. Všechny řešené lokality (mimo T. ulice, kterou projíždí tramvaj) zařadil do zóny s dopravním omezením stanovené dopravním značením IZ8a – IZ8b se symboly dopravního značení B20a s hodnotou 30 km/h a B29. T. ulice je řešená samostatnou zónou s dopravním omezením IZ8a + IZ8b s užitím symbolu B20a s hodnotou 30 km/hod a tabulkou E13 „MIMO TRAM“
40. Nakolik soud považuje opatření v obecné rovině za přezkoumatelné, „tváří v tvář“ argumentaci navrhovatele ohledně úprav v ulici P. neob stojí.
41. Ze správního spisu vyplývá, že navrhovatel již v připomínkách k návrhu OOP poukázal na skutečnost, že návrh dopravní úpravy je v ulici P. neproporcionální a v rozporu s hmotným právem. Na úkor chodců legalizuje nelegální parkování a v této souvislosti zužuje chodník na šířku 0,5 m, tj. na šířku, která je v rozporu s normou ČSN 73 6110 a chodci jsou tak nuceni nelegálně vstupovat do vozovky.
42. Odpůrce se vypořádání připomínky navrhovatele věnoval na str. 12 OOP, kde uvedl, že zúžení chodníku na 50 cm lze považovat za přiměřené cíli napadeného opatření, a to „s ohledem na nemožnost adekvátní náhrady parkování v dostupné docházkové vzdálenosti.“ Námitku týkající se snížené bezpečnosti chodců na stejné str. 12 OOP vypořádal tak, že „Zvýšení bezpečnosti pohybu chodců bude zvýšeno a podpořeno osazením svislého dopravního značení A12a s dodatkovou tabulkou E13 „CHODCI VE VOZOVCE“ a dále též vyznačením vodorovného dopravního značení V15 se symbolem A12a. Obytná zóna nemůže být zřízena z důvodu stávajícího stavebního řešení komunikace, které neodpovídá možnosti realizace obytné zóny dle ČSN 736110 a TP 103.“
43. Jakkoliv na vypořádání připomínek nejsou kladeny takové nároky jako na vypořádání námitek, je třeba je věcně přezkoumatelným způsobem vypořádat tak, aby bylo zřejmé, zda a z jakých důvodů byly či nebyly shledány důvodnými. Právo na věcné vypořádání připomínek přitom navrhovateli bezpochyby svědčí (viz rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 85/2015 - 36). Vypořádat se odpůrce musí v odůvodnění opatření obecné povahy i se vznesenými připomínkami, přičemž nevystačí jen s obecnými závěry. Požadavky kladené na detailnost vypořádání by sice měly být úměrné relevanci, rozsahu a detailnosti připomínek (rozsudek Nejvyššího správního soudu z 15. 9. 2010, č. j. 4 Ao 5/2010 - 48, část VIII) a nepřezkoumatelnost nezpůsobí pouhý fakt, že odpůrce neodpoví na každou jednotlivou námitku či připomínku zvlášť (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, bod 460), nesmí však

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

opomenout vypořádat žádný z podstatných aspektů vznesených připomínek (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 6. 2011 č. j. 9 Ao 3/2011-39).

44. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020 – 58, k otázce posouzení náležitostí odůvodnění obdobného opatření obecné povahy uvedl, že: „ ... pro posouzení tohoto opatření a naplnění požadavků na jeho odůvodnění je proto podstatné splnění zákonem stanovených podmínek obsažených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého 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. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře vyslovil, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (srov. rozsudek NSS ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 - 100, č. 1794/2009 Sb. NSS). Při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy s hmotným právem a se zásadou proporcionality je pak třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, jak explicitně požaduje citovaný § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (viz rozsudek NSS ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016 - 47).“
45. Těmto povinnostem odpůrce při vypořádání připomínky navrhovatele a odůvodnění úprav v ulici P. z následujících důvodů nedostál.
46. Judikatura správních soudů pojem chodníku vyložila například v rozhodnutí NSS ze dne 11. 9. 2013, č. j. 1 As 76/2013 – 27, podle kterého: „[n]ení myslitelné ani žádoucí, aby veškeré pojmosloví užívané právními předpisy mělo zákonnou definici. Naprosto postačí, podřadí-li se obecně používaný výraz pod obecně platnou definici, kterou danému pojmu přiznává běžná mluva. Tak jako není v zákoně o silničním provozu definován pojem chodec, vozidlo či křižovatka, je nutné rovněž výraz chodník chápat shodně jako v běžném životě: chodníkem bude část ulice nebo silnice určená pro pěší zřetelně oddělená od ostatní komunikace (zpravidla vyvýšeným obrubníkem), která často lemuje zástavbu, resp. oplocení pozemku, na straně jedné a ostatní komunikaci na straně druhé. (...) Odlišná struktura dlažby v místě zastavení vozidla, ohraničená obrubníkem lemujícím vozovku, byť toliko zasazeným v úrovni okolní dlažby, mu musela signalizovat, že parkuje na chodníku. Není pochyb o tom, že různorodá dlažba a její uspořádání na předmětném místě byla vysvětlitelná právě odlišným funkčním využitím chodníku a ostatní komunikace, nikoliv pouze estetickým uspořádáním dlažby“ (pozn. - potvrzení doloženo).
47. Z rozhodnutí NSS ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017 – 31 vyplývá, že: „[p]ro určení, zda se v konkrétním případě jedná o chodník, nemůže být proto určující ani údaj o způsobu využití pozemku v katastru nemovitostí (který je nadto právně nezávazný), ani obsah pasportu místních komunikací obce, neboť v něm jsou povinně vedeny pouze jednotlivé místní komunikace, zatímco chodník může být též součástí místní či účelové komunikace nebo samostatnou účelovou komunikací. Rozhodující je tudíž pouze faktický stav na místě, který je zcela zřejmý z pořizovaných fotografií.“
48. Judikatura tak za rozhodující považuje faktický stav na místě, jako chodník pak definuje takovou část ulice určenou pro pěší, která je zřetelně oddělená od ostatní komunikace, a to zpravidla vyvýšeným obrubníkem, a která často lemuje zástavbu na straně jedné a ostatní komunikaci na straně druhé. Též odlišná struktura dlažby, která je ohraničená obrubníkem

lemujícím vozovku, může řidiči signalizovat, že má odlišné funkční využití od ostatní komunikace a že se tedy jedná o chodník. Dle této judikatury je tak rozhodné stavebně technické hledisko, a to z hlediska faktického stavu, který odpovídá vymezení pojmu „chodník“ v běžném životě. Není tak nezbytné, aby správní orgán v každém případě prokazoval i formální určení předmětného místa k užívání jako chodníku, např. obsahem pasportu místních komunikací obce nebo kolaudačním rozhodnutím.

49. Podle § 4 odst. 1 vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, platné ke dni vydání napadeného opatření platilo, že chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 k této vyhlášce.
50. Podle § 149 písm. b) bod. 1. zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, platí, že stavba musí být navržena a provedena takovým způsobem, aby při jejím užívání, údržbě nebo provoz byla zohledněna přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, zejména u staveb pozemních komunikací a veřejných prostranství.
51. Technické požadavky na chodník stanoví rovněž České technické normy.
52. Podle bodu 3.1.1 normy ČSN 73 6110 (jež soud provedl na ústním jednání k důkazu) se za chodník považuje část přidruženého dopravního prostoru určená zejména pro chodce. Chodník je oddělen od hlavního dopravního prostoru vertikálně a/nebo horizontálně. Vertikální oddělení tvoří zvýšená obruba případně doplněná zábradlím, sloupky apod., horizontální oddělení může tvořit postranní dělicí (zelený) pás do šířky 3,00 m případně odvodňovací proužek (viz 3.1.1), nebo cyklistický pruh/pás a dále varovný pás podle zvláštního předpisu. Jednotlivé možnosti oddělení se mohou užit samostatně nebo společně. Do stavební šířky chodníku se započítávají pruh/pás pro chodce a bezpečnostní odstup/odstupy (viz tabulka 4) a tato šířka tvoří průchozí prostor (viz 10.1.2.2 a 10.1.2.4 a obrázky 27 až 32). Bezpečnostní odstup na straně hlavního dopravního prostoru je součástí tohoto prostoru.
53. Z bodu 10.1.2.1 vyplývá, že pro provoz chodců v obcích slouží stezky/pásky/pruhy pro chodce vedené v přidruženém prostoru, v průchodech nebo po samostatných trasách. Šířka jednoho pruhu pro chodce je 0,75 m (viz tabulka 3), pás pro chodce je násobkem počtu pruhů. Počet pruhů určuje požadovaná kvalita pohybu chodců a výkonnost komunikací pro chodce (kapitola 10.1.5). Intenzita provozu chodců se při dimenzování zohledňuje pouze při jejich velké koncentraci. Pruh/pás pro chodce se odděluje od hlavního dopravního prostoru bezpečnostním odstupem 0,50 m, případně 0,25 m (viz obrázek 1 a tabulka 4) a může být ještě oddělen postranním dělicím pásem, popř. zábradlím.
54. Bod 10.1.2.2 uvádí, že pás pro chodce vytváří v přidruženém prostoru průchozí prostor, jehož šířka mezi uliční čarou a bezpečnostním odstupem (viz tabulka 4) nemá klesnout pod 1,50 m (viz obrázky 27 – 32). Šířka pásu pro chodce musí odpovídat intenzitě provozu chodců a charakteru komunikace a spolu s bezpečnostními odstupy tvoří šířku chodníku. Průchozí prostor (pás pro chodce) má umožnit jízdu dětského kočárku, jízdu vozíku pro invalidy, chůzi osoby s holemi nebo se slepečkou holí, chůzi chodce se zavazadly a umožnit jejich míjení. Průchozí prostor musí mít světlou výšku 2,20 m a musí splňovat podmínky zvláštního předpisu. Šířka chodníku nemá na místní komunikaci se zastavbou klesnout pod 2,00 m (chodci mají mít možnost vyhnoutí) a mají být dodrženy bezpečnostní odstupy (viz tabulka 4). Pokud šířka prostoru místní komunikace při

rekonstrukcích současného stavu neumožňuje umístění oboustranného pásu pro chodce o šířce 1,50 m, chodník se navrhne pouze jednostranný při zachování nejmenší šířky 1,50 m (v odůvodněných případech 1,00 m v největší délce 50 m) a zachování bezpečnostních odstupů podle tabulky 4a.

55. Z fotodokumentace založené ve správním spise je zřejmé, že v místě, kde byla napadeným OOP v ulici P. nově zřízena parkovací místa, se nachází chodník, který lemují obytnou zástavbu a z hlediska svého prostorového vymezení představuje jediný úsek, který v dané ulici není silnicí a po kterém se mohou chodci bezpečně pohybovat.
56. Napadeným opatřením je přitom šířka chodníku zúžena na 0,50 m, od vozovky je chodník oddělen pouhým vodorovným dopravním značením (čára na vozovce), bez dělicího pásu. V důsledku provedené změny tak došlo nejen ke stavu odporujícímu doporučením uvedeným v Českých technických normách, ale i k tomu, že nová šíře chodníku znemožňuje průchod osob s tělesným postižením (na vozíku) či dětem v kočárku. Z fotodokumentace předložené v rámci tohoto řízení je navíc zřejmé, že i vzájemné míjení se chodců je obtížné, a to zejména z důvodu neopatrného parkování vozidel při absenci dělicího pásu a přesahu okolní vegetace v době jejího růstu. Chodci procházející ulicí P. jsou tak nejednou nuceni vstupovat do vozovky.
57. Při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy se zákonem (čtvrté kritérium algoritmu) a se zásadou proporcionality (páté kritérium algoritmu) je třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, a to zejména ve vztahu ke stávajícímu dopravnímu značení (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016-47 či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020-58). Základním předpokladem poskytnutí efektivní soudní ochrany právům účastníků řízení je totiž právě existence jeho řádného odůvodnění.
58. K testu proporcionality v rámci přezkumu opatření obecné povahy se NSS vyjádřil již v rozsudku č. j. 1 Ao 1/2005-98 č. 740/2006 Sb. NSS z 27. 9. 2005. Vyslovil, že chápe 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 potřebnosti), 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)“.
59. Uvedenému posouzení přezkoumávané opatření, v části ulice P., nedostálo, když v něm nebyly přesvědčivě vysvětleny důvody nezbytnosti umístění parkovacích míst zapříčiňujících zúžení chodníku, a to zejména ve vztahu ke stávajícímu způsobu užití. Odpůrce v rámci vypořádání podané námítky navrhovatele ve správním řízení uvedl, že důvodem zavedení ZPS v ulici P. je nemožnost adekvátní náhrady parkování v dostupné docházkové vzdálenosti. Takovéto vysvětlení, ze kterého neplyne důvodnost zavedení nových parkovacích míst (nutnost parkování v dostupné docházkové vzdálenosti, počet parkovacích míst, aby byla uspokojena potřeba místních obyvatel či jiná potřeba parkování

ve veřejném prostoru, údaj o počtu parkovacích míst na počet trvale hlášených obyvatel, které hodlá odpůrce zavést a proč právě takový počet a jaký vliv bude mít přijaté opatření na možnost obslužnosti z hlediska například krátkodobého parkování), ale které podstatným způsobem zasahuje do práva navrhovatele na bezpečný a plynulý provoz na komunikaci a do práva na ochranu života a zdraví, je zcela nedostatečné.

60. Soud si je vědom, že česká technická norma ČSN 73 6110 není obecně závazná. Přesto však nelze pominout podstatu technických norem a důvod, proč jsou vydávány. Ve smyslu § 4 odst. 4 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, České technické normy poskytují *pro obecné a opakované používání pravidla, směrnice nebo charakteristiky činností nebo jejich výsledků zaměřené na dosažení optimálního stupně uspořádání ve vymezených souvislostech*. Nesplňovala-li šíře chodníku po přijaté úpravě požadavky této technické normy, navrhovateli se mělo v kontextu uplatněných připomínek dostat alespoň odpovědi, proč porušení této normy je pro dosažení optimálního stupně uspořádání provozu relevantní, a to dokonce za situace, kdy sám odpůrce na str. 12 napadeného OOP danou ČSN argumentoval a odůvodňoval jí, proč nemůže být v ulici P. stanovena obytná zóna (viz citace OOP v bodu 42 tohoto rozsudku).
61. Městský soud je z výše uvedených důvodů nucen konstatovat, že pro shora popsané vady spočívající v nedostatečném odůvodnění opatření obecné povahy nelze v soudním řízení na základě návrhových bodů posoudit jeho zákonnost ve čtvrtém kroku algoritmu, resp. jeho proporcionalitu v kroku pátém. Dalšími argumenty navrhovatele směřujícími do této oblasti (např. námitka týkající se nepravdivosti tvrzení odpůrce o nedostatku parkovacích míst v docházkové vzdálenosti) se tak soud nezabýval, neboť výsledkem řádného procesního postupu odpůrce včetně náležitého provedení testu proporcionality by mohly být i jiné závěry, které soudu nepřísluší předjímat.
62. Soud uzavírá, že opatření v části týkající se místních úprav provozu v ulici P. je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Proto jej v této části podle § 101d odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. zrušil.

IV. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

63. Soud dospěl k závěru, že návrh na zrušení OOP je důvodný. Současně je zřejmé, že ačkoli formálně tento návrh směřoval vůči celému napadenému OOP, fakticky se vztahoval toliko k úpravě, která se týká ulice P. Proto soud rozhodl výrokem I. tak, že se napadené OOP zrušil právě jen v části týkající se místních úprav provozu v ulici P., a to podle § 101d odst. 2 s. ř. s. za přiměřeného použití § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s., jelikož napadené opatření nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, neboť je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Ve zbytku pak soud návrh výrokem II. tohoto rozsudku zamítl. Soud zároveň zdůrazňuje, že považuje s ohledem na bezpečnost silničního provozu za velmi nežádoucí opakované změny místní úpravy silničního provozu, a proto poskytl odpůrci čas k tomu, aby mohl opatření obecné povahy uvést do souladu s tímto rozsudkem, a to ať již zvolením jiné úpravy parkování či řádným odůvodněním stejné úpravy s náležitým posouzením proporcionality mezi zájmem řidičů na parkování a zájmem chodců na bezpečné chůzi ulicí P. Soud proto napadené opatření obecné povahy zrušil až uplynutím 120 dnů od právní moci tohoto rozsudku, aby mohl odpůrce svá pochybení napravit.
64. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatel měl ve věci fakticky plný úspěch, jelikož jeho žaloba směřovala primárně proti úpravě na ulici P., a

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

proto soud uložil procesně neúspěšnému odpůrci povinnost zaplatit mu do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení ve výši 17 342 Kč. Náhrada se skládá ze zaplaceného soudního poplatku za návrh na zrušení opatření obecné povahy ve výši 5 000 Kč, z částky 9 300 Kč za tři úkony právní služby právního zástupce navrhovatele po 3 100 Kč podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 7 a § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „AT“) [převzetí a příprava zastoupení – § 11 odst. 1 písm. a) AT; podání návrhu – § 11 odst. 1 písm. d) AT, účast na soudním jednání dne 15. 5. 2024], z částky 900 Kč jako náhrady hotových výdajů advokáta [tři režijní paušály po 300 Kč podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 13 odst. 1 a 3 AT] a z částky 2 142 Kč představující 21% DPH, kterou byl právní zástupce navrhovatele podle zvláštního právního předpisu povinen odvést z vyčíslené odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů

65. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů, neboť jí soud neuložil žádnou povinnost (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejblíže následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 15.05.2024

Mgr. Gabriela Bašná v.r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem provedla: S. K.