



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Plzni rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Alexandra Krysla a soudců Mgr. Jana Šmakala a Mgr. Jaroslavy Krivánkové ve věci

navrhovatelky: **M. T.**

zastoupena advokátem JUDr. Ing. Pavlem Cinkem, LL.M., MBA, sídlem
Veleslavínova 363/33, Plzeň

proti

odpůrci:

Městský úřad Přeštice, sídlem Masarykovo nám. 107, Přeštice
zastoupen advokátem JUDr. Zdeňkem Knaizlem, sídlem Harantova
511/14, Plzeň

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem dne 24. 6. 2024 pod č.j. PR-OSD-PEA/64730/2024 – stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci v obci Ž. (u hasičské zbrojnice)

takto:

- I. Opatření obecné povahy vydané odpůrcem dne 24. 6. 2024 pod č.j. PR-OSD-PEA/64730/2024 – stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci v obci Ž. (u hasičské zbrojnice) se **r u š í** dnem právní moci tohoto rozsudku.
- II. Řízení se ve vztahu k části návrhu, v níž se navrhovatelka domáhala, aby byla odpůrci stanovena povinnost odstranit dopravní značku B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X, **z a s t a v u j e**.

III. Odpůrce je p o v i n e n zaplatit navrhovatelce náklady řízení ve výši 21 456 Kč do jednoho měsíce od právní moci rozsudku k rukám zástupce navrhovatelky JUDr. Ing. Pavla Cínka, LL.M., MBA, advokáta.

Odůvodnění:

I.

Předmět sporu

1. Navrhovatelka se návrhem ze dne 10. 7. 2024, Krajskému soudu v Plzni (dále též jen „soud“) doručeným téhož dne, domáhala zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem dne 24. 6. 2024 pod č.j. PR-OSD-PEA/64730/2024 – stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci v obci Ž. (u hasičské zbrojnice), kterážto spočívá:
 - v umístění svislých dopravních značek IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ a IZ 8b „Konec zóny s dopravním omezením“ s vyobrazením dopravní značky B 29 „Zákaz stání“, kdy umístění značek bude učiněno dle přílohy u „hasičské zbrojnice v obci Ž.“
 - v posunutí stávající svislé dopravní značky B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ a v jejím doplnění o dodatkovou tabulku E 13 „Mimo dopravní obsluhy“, kdy umístění značky bude učiněno dle přílohy u „hasičské zbrojnice v obci Ž.“, a současně v umístění svislé dopravní značky B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ na hranici pozemku vlastněného městem Přeštice na další nezpevněné komunikaci, která se nachází na okraji obce směrem na Oplot, z níž je možné přes soukromé pozemky do lokality dojet z opačného směru kolem požární nádrže.
2. Navrhovatelka současně požadovala, aby byla odpůrci stanovena povinnost odstranit dopravní značku B 1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X, nicméně tuto část návrhu posléze vzala zpět (viz níže).

II.

Návrh

3. Navrhovatelka uvedla, že se jedná v pořadí již o druhý pokus odpůrce vydat opatření obecné povahy (dále též jen „OOP“) na stejném místě v zásadě s totožným dopravním značením. V prvním případě se jednalo o opatření obecné povahy vydané odpůrcem dne 9. 5. 2022 pod č.j. PR-OSD-SED/35398/2022, sp.zn. OSD-2189/2022-SED, které bylo účinné od 25. 5. 2022. Toto opatření obecné povahy bylo rozsudkem Krajského soudu v Plzni ze dne 28. 7. 2022 č.j. 55 A 33/2022-75, zrušeno, neboť soud konstatoval jeho nezákonnost. Předmětný rozsudek obsahuje úvahy, které jsou však platné i pro současné nové OOP, kdy má navrhovatelka za to, že ani v tomto případě odpůrce nezdůvodnil dostatečně potřebu vydání předmětné místní úpravy provozu místní komunikace.
4. Pokud jde o vlastní odůvodnění OOP, odpůrce již téměř na 12 stranách zdůvodňuje přijatý výrok a vypořádává se s námitkami navrhovatelky. Odpůrce nejprve uvádí, že stávající právní úpravu nepovažuje za dostatečnou z mnoha důvodů, se kterými navrhovatelka v zásadě souhlasí. Pokud však jde již o odůvodnění nové místní úpravy provozu pozemních komunikací, zde se již navrhovatelka s odůvodněním odpůrce neztotožňuje, toto považuje za nedostatečné a v rozporu s požadavky zákona a judikatury Nejvyššího správního soudu.
5. Odpůrce uvádí, že se zabýval v zásadě čtyřmi variantami možného řešení, a to ponecháním daného místa zcela bez dopravního značení (varianta I.), umístění zákazové značky na

vrata hasičské zbrojnice a ve zbytku bez dopravního značení (varianta II.) a realizaci vyhrazených parkovacích stání (varianta III.) a dále se odpůrce zabýval také variantou čtvrtou, a to tedy tou, kterou přijal, spočívající ve zřízení Zóny s dopravním omezením a posunutím dopravní značky zákazu vjezdu na úroveň hasičárny a současně se zřízením dopravní značky zákazu vjezdu na příjezdové cestě z druhé strany na okraji obce směrem na Oplot (varianta IV.).

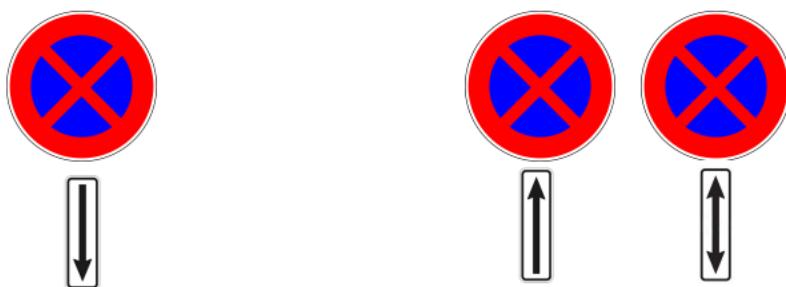
6. V této části lze dle navrhovatelky konstatovat, že se odpůrce nevypořádal s variantou, kdy by byla zákazová značka na místě ponechána, ovšem doplněna dodatkovou tabulkou E 13 umožňující porušení zákazu dopravní obsluhy. Navrhovatelka uvádí, že se neztotožňuje s posouzením vhodnosti jednotlivých variant a podaným odůvodněním přijetí jako nejvhodnější varianty IV.
7. Pokud jde o zdůvodnění zamítnutí varianty I., kdy má odpůrce za to, že taková situace by umožňovala účastníkům využívat pro parkování svých vozidel celé pozemky parc. č. XA. a parc. č. XB. v k. ú. X, čímž by mohlo dojít k omezení či dokonce znemožnění užití hasební techniky v případě potřeby, což by mohlo vést k ohrožení průběhu případného hasebního zásahu či jiných zájmů a dále by to mohlo vést ke znemožnění využití kontejnerů, kdy se dle názoru odpůrce jedná o zájem postavený nad zájem na neomezené parkování v tomto místě, má navrhovatelka za to, že odpůrce zcela pomíjí v tomto odůvodnění tu skutečnost, že předmětné místo již nyní funguje právě tímto způsobem. Stávající dopravní značení – B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“, jak správně odpůrce na straně 9 a 10 odůvodnění uvádí, je zde umístěno protiprávně, nevyvolává zde v tomto místě žádné právní účinky, není pro účastníky silničního provozu závazné a lze hovořit i o jeho nicotnosti (za takové situace je pro navrhovatelku záhadou, že nebylo odstraněno - k tomu dále níže), kdy dochází ze strany účastníků provozu pozemních komunikací k jeho opakovanému nerespektování. Lze tak mít důvodně za to, že v případě jeho odstranění by se na skutečném stavu ničeho nezměnilo. Představa správního orgánu o zaplnění předmětného prostoru parkujícími vozidly, znemožňující reálné užití daného místa, pak nemá oporu v žádných tvrzeních, důkazech ani jiných skutečnostech. Je třeba vidět, že daný prostor není obratiště, jak nesprávně odpůrce míní (k tomu níže), nýbrž součást pozemních komunikací, kdy se jedná o přístupovou cestu k pozemkům navrhovatelky, jednak o přístupovou cestu k hasičské zbrojnici a jednak o přístupovou cestu k vodní nádrži nacházející se na pozemku za hasičskou zbrojnicí. Těmto tvrzením odpovídá i skutečná místní situace. Pokud by odpůrce vykonal v daném místě místní šetření, musel by seznat, že se jedná o přístupové cesty právě popsané, a nikoliv prostor pro obracení vozidel.
8. Navrhovatelka je přesvědčena o tom, že v případě, že by účastníci provozu odstavili své vozidlo v tomto prostoru přístupových komunikací, vystavili by se sami riziku postihu za spáchání přestupků omezení ostatních účastníků silničního provozu, nedovoleného stání, způsobení překážky provozu pozemních komunikací nebo jiných, na kteréžto situace již pamatuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), například § 25, § 27 písm. n) a písm. s) tohoto zákona. Navrhovatelka je tak přesvědčena, že v daném místě není nutné přijímat novou místní úpravu dopravního značení, která toto, stejně jako zákon, v daném místě zakáže. Cíle, kterého má být dosaženo navrhovanou místní úpravou dopravního značení, tak dle názoru navrhovatelky bude dosaženo i bez přijetí této úpravy. Je tak zřejmé, že

navrhovaná úprava (minimálně v části zřízení dopravní zóny) je samoúčelná, když jejího účelu lze dosáhnout i na základě obecně platné úpravy, popřípadě mírnějšími opatřeními.

9. Tato tvrzení navrhovatelka dokládá snímkem z předmětného místa:



10. Z uvedeného je dle navrhovatelky zcela patrné, že v pravé části se nachází cesta, obecní komunikace, směřující k vodní nádrži. V levé části se jedná o přístupové cesty k vratům pozemku navrhovatelky a vratům hasičské zbrojnice.
11. Variantu I. navrhovatelka považuje stále za zdaleka nejjednodušší řešení dané situace.
12. Variantu II. odpůrce zamítá s tvrzením, že by zákazová značka na vratech hasičské zbrojnice působila do vnitra hasičské zbrojnice a nikoliv před. I kdyby takové tvrzení bylo pravdivé, právní řád zná nástroj, jakým způsobem lze konkrétně vymezit směr platnosti značky zákazu stání, a to doplnění dopravního značení zákazu zastavení dodatkovou tabulkou se šipkou dolů, popřípadě nahoru, nebo šipkou směřující vlevo či vpravo:



13. Navrhovatelka rovněž poukazuje i na tu možnost, že lze také na určitých místech užít vodorovné dopravní značení zákazu zastavení nebo stání:



14. Jak již navrhovatelka uvedla výše, i tato místní úprava by však byla zcela nadbytečná, neboť zakazovat explicitně stání vozidla před vraty hasičské zbrojnice je nadbytečné (jednalo by se zcela zřejmě o překážku provozu na pozemních komunikacích). Krom toho postavení vozidla přímo před vrata hasičské zbrojnice tak, aby bylo znemožněno výjezdu hasičského vozidla, by dle názoru navrhovatelky mohlo být považováno v určité situaci i za trestný čin pokusu obecného ohrožení, popřípadě trestný čin ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení dle § 276 trestního zákoníku.
15. Na tomto místě však není nutné fabulovat o všech možných situacích, které v daném místě mohou nastat, podstatné je, že navrhovaná (účinná) úprava místní úpravy dopravního značení je zcela nadbytečná a bezúčelná, když, jak je opakovaně vyloženo, stejného účelu lze dosáhnout na základě obecné úpravy.
16. Variantu III. zamítá odpůrce s odkazem na to, že předmětné místo je obratištěm, k čemuž připojuje výklad technických norem. Ani s tímto posouzením se navrhovatelka neztotožňuje, když dané místo rozhodně není obratištěm (konec konců na místě je stále přítomna dopravní značka Zákazu vjezdu, a tudíž je zřejmé, že nikdy nemohlo dané místo sloužit k obracení vozidel, když je jejich vjezd zakázán), ale jedná se o přístupové cesty k jednotlivým nemovitostem, jak je vyloženo výše. Úvaha, že by tedy stojící vozidla mohla ohrozit bezpečnost obracejících se vozidel, nemá oporu ve faktickém stavu věci a jedná se spíše o určitou iluzi odpůrce o využití předmětné plochy.
17. Pokud tedy odpůrce na straně 6 svého odůvodnění uzavírá, že přijatá varianta (varianta IV). „*nedovolí trvalé odstavení či parkování vozidel v dané lokalitě, avšak nadále bude v rámci zastavení zajištěna obslužnost přilehlých nemovitostí*“, pak dle navrhovatelky uvedené již zcela zajišťuje obecná právní úprava vyjádřená zákazem zastavení a stání v definovaných situacích v § 25, § 27 zákona o silničním provozu a zamýšlená nová místní úprava dopravního značení navržená odpůrcem nepřináší ničeho nového. Natož aby bylo zřejmé, že tato místní úprava je nezbytná pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu nebo je nezbytná pro jiný veřejný zájem, jak stanoví § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Jak uvádí Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 28. 7. 2022 č.j 55 A 33/2022-75, tyto důvody musí být dány, kdy je možné uvažovat i obráceně, tedy pokud by platila pouze obecná úprava, byla by nebezpečná a současně by ohrožovala plynulost provozu anebo by ohrožovala jiný důležitý zájem. Je však zřejmé, že tak tomu není.
18. K uvedenému pak již jen navrhovatelka poukazuje na to, že se odpůrce na straně 7 v horní části dopouští určité nepřesnosti, když uvádí, že nově zřízená dopravní značka B 1, umístěná na okraj obce směrem na Oplot, bude rovněž doplněna dodatkovou tabulkou, když tomu neodpovídá výrok OOP.
19. Navrhovatelka dále uvedla, že následně se odpůrce vypořádává s jejími námitkami obsaženými v podání ze dne 20. 5. 2024, se kterými se odpůrce neztotožnil a tyto považuje

za nedůvodné. Navrhovatelka z procesní opatrnosti pak tyto uvádí opětovně i před soudem:

20. Navrhovatelka má za to, že vydáním opatření obecné povahy v podobě předložené ve vyvěšeném návrhu bude neúměrně zasažena ve svém vlastnickém právu užívání svého pozemku a domu, který bezprostředně sousedí s prostorem, na který by opatření obecné povahy mělo dopadnout, tedy s pozemkem u hasičské zbrojnice (pozemek parc. č. XB. v k. ú. Ž.), když navržená místní úprava dopravního značení v rámci druhého bodu návrhu opatření obecné povahy by mohla způsobit navrhovatelce zásah do jejího vlastnického práva garantovaného čl. 11 Listiny základních práv a svobod, když je uvedeno, že omezit vlastnické právo je možné pouze ve veřejném zájmu. Navrhovatelka pak spatřuje tento zásah do svého vlastnického práva tím, že jí nebude umožněno například složení dřeva před vjezdem na svou zahradu, v době delší než nezbytně nutné, když tak navrhovatelka může chtít ponechat u svého pozemku, zahrady, zaparkovaný svůj vůz například přes noc tak, aby následně dříví uložila, či aby zde u svého plotu zaparkovala svůj vůz, když není jiného místa poblíž domu navrhovatelky, kde by pak mohla navrhovatelka parkovat svůj vůz tak, aby zároveň nestála na obecním pozemku nebo zaparkovaný vůz nepřekážel v provozu na pozemních komunikacích.
21. K uvedené námitce pak odpůrce uvádí, že stávající právní úprava je přísnější, neboť zcela znemožňuje užití předmětného prostoru, kdy nová právní úprava již toto umožňuje.
22. Tato argumentace je dle navrhovatelky v rozporu se závěry Krajského soudu v Plzni v rozsudku ze dne 28. 7. 2022, č.j. 55 A 33/2022-75, když tento v bodě 52 rozsudku uvádí, že *„současné je nutné mít na paměti, že opatření obecné povahy musí v testu zákonnosti obstát samo o sobě. Jeho nezákonnost není způsobila zhojit toliko skutečnost, že předchozí místní úprava byla přísnější než místní úprava současná.“*. Proto dle názoru navrhovatelky nelze argumentovat výhodami, které má nová právní úprava přinést, jak tak činí [odpůrce], ale musí být sama o sobě odůvodněna nutností jejího přijetí. Dle názoru navrhovatelky je pak zřejmé, že uvedené dopravní značení má přímý dopad právě na navrhovatelku a výkon jejího vlastnického práva, přičemž však požadovaného účelu lze dosáhnout i jinak, a to mírnějšími prostředky.
23. Navrhovatelka pak rovněž cítí potřebu zopakovat další námitky, které uplatnila již proti návrhu OOP, neboť má za to, že ani s těmito námitkami se správní orgán nijak nevypořádal.
24. Navrhovatelka dále uvádí, že OOP je zcela nedostatečně odůvodněno, když má být uvedená místní úprava přijímána za *„za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu“*, aniž by takový závěr byl podpořen jedinou relevantní skutečností o dosavadní (ne)bezpečnosti silničního provozu. Pakliže jde o bezpečnost silničního provozu v místě navrhované úpravy, silniční provoz je zde dle navrhovatelky velmi nízký, projede zde denně jen několik jednotek vozidel. Obec Ž. má 219 obyvatel (dle sčítání lidu z roku 2011) s celkem 97 domy. Navrhovatelka má za to, že na předmětném místě v minulosti nikdy nebyly zaznamenány žádné dopravní nehody. Rovněž pak dle názoru navrhovatelky nové dopravní značení ani nijak bezpečnost silničního provozu na předmětném místě nemůže zvýšit, respektive nebylo v rámci odůvodnění nijak doloženo, jak by požadovaného účelu mělo navrhované dopravní značení docílit. Opět navrhovatelka může upozornit na závěry Krajského soudu v Plzni v rozsudku ze dne 28. 7. 2022, č.j. 55 A 33/2022-75, když tento v bodě 53 rozsudku uvádí, že *„konečně, pokud by důvodem pro stanovení místní úpravy*

provozu na předmětné komunikaci, resp. zákazu stání na celé této komunikaci, měla být snaha umožnit užívat kontejnery na tříděný odpad, popřípadě provoz hasičské zbrojnice, bylo by nezbytné například přesným měřením v místě prokázat, že realizace těchto zájmů zde zcela vylučuje možnost stání byť i jednoho vozidla. Tedy že pro existenci těchto zájmů není objektivně vůbec možné kdekoli na předmětné komunikaci stání ve smyslu ustanovení § 25 a následující zákona o provozu na pozemních komunikacích.“. Uvedeným požadavků však odpůrce ani protentokrát nedostál. Navrhovatelka má za to, že tato místní úprava je v rozporu s tvrzením obsaženým v odůvodnění, když je dle názoru navrhovatelky zřejmé, že nové dopravní značení nijak bezpečnost silničního provozu nezvýší. Mimo uvedené pak nebylo řečeno, jaká je aktuální bezpečnost silničního provozu v daném místě a na jakou úroveň se tato zvýší přidáním právě navrhovaného dopravního značení.

25. Správní orgán dále v odůvodnění uvádí, že „v tomto úseku dochází k opakovanému nerespektování zákazu vjezdu a následnému parkování vozidel v prostoru před hasičskou zbrojnicí. V daném místě jsou zároveň umístěny i kontejnery na tříděný odpad a k těm je nutné příjezd umožnit, vzhledem k uvedenému je tedy navržena výše uvedená místní úprava provozu.“. Ačkoliv tak nová místní úprava dopravního značení vyřeší některé z uvedených problémů (když umožní vjezd hasičských vozidel, vozidel občanů s odpadem), nevyřeší však dle názoru navrhovatelky veškeré potíže, které v místě přetrvávají. Dle názoru navrhovatelky je tak opatření obecné povahy vnitřně rozporné, když nová místní úprava provozu na pozemní komunikaci nenaplní stanovený účel a rovněž neuspokojivě řeší uvedené problémy, kterých si je správní orgán zřejmě vědom.
26. Navrhovatelka dále odkazuje na podané námitky proti návrhu OOP, ve kterých navrhovala správnímu orgánu přijmout méně drastická opatření, která by dle názoru navrhovatelky pokryla potřeby daného místa přiléhavěji, když by pak současně těmito způsoby nebylo zasaženo takovou měrou do práv navrhovatelky.
27. Oproti předchozímu opatření obecné povahy vydanému v roce 2022 navrhovatelka vítá explicitní doznání odpůrce učiněné na straně 9 a 10 odůvodnění OOP, kdy odpůrce uvádí, že „správní orgán má naopak za to, že navrhované OOP, o které požádalo Město Přeštice, odstraní dosavadní protiprávní a nezákonné umístění dopravní značky B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)“, když dosavadní dopravní značení zcela nelogicky a bezdůvodně znemožňovalo odvolatelce příjezd k vrátkům do své nemovitosti“, dále pak „správní orgán dále uvádí, že podklady ke stávajícímu umístění předmětné dopravní značky B1 již nejsou k dispozici, neboť tato byla instalována v době před více než 17 lety. Tyto podklady podléhají skartaci po 5 letech od vydání opatření obecné povahy a již nejsou k dispozici. Navrhované OOP tento protiprávní stav odstraňuje...“.
28. Pro navrhovatelku je vcelku osvěžující, že i odpůrce veřejně doznává, že předmětná dopravní značka je v daném místě umístěna nezákonně a daný stav je protiprávní, jak koneckonců navrhovatelka tvrdí od počátku. Pro narovnání tohoto protiprávního stavu však není nutné přijímat takto komplikovanou místní úpravu, jak odpůrce činí, ale stačí pouhé odstranění nezákonně umístěné dopravní značky.
29. Navrhovatelka má dále za to, že přijaté OOP je v rozporu s dobrými mravy, když navrhovatelka opětovně uvádí, že je dané OOP přijímáno v obci s 219 obyvateli. Nikdo z těchto obyvatel netouží mít „každý“ metr pozemní komunikace upraven dopravní

značkou, když je pak zřejmé, že uvedené je dílem jediného občana, který navrhovatelku a ostatní obyvatele neustále udává, když jde tak zřejmě o zastánce starých pořádků.

30. V návaznosti na skutečnost, že samotnou nezákonnost této dopravní značky již tvrdí i odpůrce a jedná se tak o nespornou skutečnost, navrhuje navrhovatelka soudu, aby tento uložil odpůrci povinnost tuto značku neprodleně odstranit, neboť není přípustné, aby v demokratickém právním státě existovala právní omezení, o jejichž platnosti, účinnosti a závaznosti pochybuje i ten, kdo je vydal.
31. Navrhovatelka má tak v návaznosti na výše uvedené skutečnosti za to, že vydané opatření obecné povahy je nezákonné, nebo že odpůrce, který je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo že opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem. Napadené opatření obecné povahy proto požaduje zrušit a současně žádá, aby odpůrci byla uložena povinnost odstranit dopravní značku B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X.

III.

Vyjádření odpůrce k návrhu

32. Odpůrce navrhl zamítnutí návrhu na zrušení opatření obecné povahy. Ve vyjádření k návrhu, včetně jeho doplnění, uvedl, že s návrhem zcela nesouhlasí. Nepovažuje jej za důvodný, když dle jeho názoru je stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dle předmětného opatření obecné povahy zákonné. Má za to, že místní úprava provozu na pozemních komunikacích způsobem, kterým ji odpůrce předmětným opatřením obecné povahy stanovil, je důvodná, odpovídá potřebám daného místa, tj. úpravě provozu v dané lokalitě a potřebná k úpravě nadále nevyhovujícího dopravního značení v daném místě a přijetím opatřením obecné povahy nedošlo k nezákonnému zásahu do práv navrhovatelky. Odpůrce má rovněž za to, že napadené opatření obecné povahy ob stojí i v testu zákonnosti ve smyslu naplnění zákonných požadavků jeho obsahu i procesu přijímání.
33. Dále uvedl, že navrhovatelka v závěru strany 2 svého návrhu rekapituluje varianty, které odpůrce při stanovování místní úpravy zvažoval, a namítá, že se nezabýval variantou, kdy by byla zákazová značka na místě ponechána, ovšem doplněna dodatkovou tabulkou E 13 umožňující porušení zákazu dopravní obsluhy. Takové řešení by ve své podstatě dovolovalo třetím osobám, jejichž důvodem vjezdu na pozemek by ve své podstatě byla obsluha buď kontejnerů na separovaný odpad, nebo přilehlých nemovitostí, vjezd na dotčené pozemky. Jednalo by se tedy svou podstatou o řešení totožné s variantou odstranění stávajícího dopravního značení a ponechání dané lokality bez jakéhokoli dopravního značení, neboť dle názoru odpůrce nemá veřejnost jiný rozumný a reálně existující důvod předmětnou lokalitu vozidlem využívat než za účelem obsluhy kontejnerů na separovaný odpad nebo přilehlých nemovitostí. Za danou lokalitou se nachází již jen rozsáhlá travnatá plocha s vodní nádrží, sloužící potřebám hasičského sboru. Danou lokalitou neprochází žádná významná komunikační cesta, kterou by bylo pro veřejnost smysluplné využívat. Odpůrce tak nepovažoval za nutné se touto alternativou shora uvedené varianty výslovně zabývat a má za to, že takový postup byl a je správný.
34. Dále navrhovatelka polemizuje se zdůvodněním zamítnutí varianty místní úpravy bez dopravního značení, kdy v souvislosti s úvahou odpůrce o tom, že by místní úprava provozu bez dopravního značení umožňovala parkování vozidel, což by mohlo ohrozit

například průběh hasebního zásahu, namítá, že odpůrce opomíjí skutečnost, že předmětné místo již nyní funguje právě tímto způsobem, tedy že na něm parkují vozidla. Odpůrce tuto skutečnost nepopírá, ostatně to konstatuje i v posuzovaném opatření obecné povahy, nicméně považuje za nezbytné v této souvislosti zdůraznit, že jde o fungování nezákonné, neboť dosavadní dopravní značení zakazovalo vjezd všem vozidlům. Dle názoru odpůrce nelze při úvahách o vhodnosti místních úprav jednotlivých variant vycházet z ustáleného stavu, který je však stavem nelegálním.

35. Navrhovatelka v následujícím odstavci uvádí, že odpůrce v předmětném opatření obecné povahy na straně 9 a 10, uvádí, že značení je na daném místě umístěno protiprávně. Takové tvrzení je účelově vytrženo z kontextu. Odpůrce nemá za to, že by dosavadní dopravní značka „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ byla nezákonná. Dle odpůrce byla předmětná dopravní značka na daném místě umístěna v souladu s tehdejší právní úpravou a případná neexistence podkladového rozhodnutí nemá vliv na platnost a závaznost takového dopravního značení. Pojmu protiprávní stav odpůrce užil v souvislosti s tím, že toto dopravní značení v současnosti již nevyhovuje požadavkům na použití dopravního značení dle § 78 zákona o silničním provozu. Ani tato skutečnost však dle odpůrce nevede k neplatnosti a nezávaznosti stávajícího dopravního značení, jak se navrhovatelka mylně domnívá.
36. V následujícím odstavci navrhovatelka tvrdí, že „*představa správního orgánu o zaplnění předmětného prostoru parkujícími vozidly, znemožňující reálné užití daného místa, pak nemá oporu v žádných tvrzeních, důkazech ani jiných skutečnostech*“, přitom sama dva odstavce výše uvádí, že předmětná lokalita je využívána k parkování vozidel a sama v čl. III. návrhu tvrdí, že bude zasaženo do jejích práv „*tím, že jí nebude umožněno například složení dřeva před vjezdem na svou zahradu, v době delší než nezbytně nutné, když tak navrhovatelka může chtít ponechat u svého pozemku, zahrady, zaparkovaný svůj vůz například přes noc tak, aby následně dříví uložila, či aby zde u svého plotu zaparkovala svůj vůz, když není jiného místa poblíž domu navrhovatelky, kde by pak mohla navrhovatelka parkovat svůj vůz tak, aby zároveň nestála na obecním pozemku nebo zaparkovaný vůz nepřekážel v provozu na pozemních komunikacích*“. Tuto argumentaci navrhovatelka užívala i ve svých předchozích podáních. Odpůrci je tak z „*podání žalované*“, zpráv Městské policie Přestice o prověřování oznámení o spáchání přestupku (parkováním v dané lokalitě) a konečně i z vlastní činnosti správního orgánu známo, že místo bylo vozidly užíváno k parkování, a tvrzení navrhovatelky, že jde o nepodloženou představu odpůrce, je tak zcela mylné a vyvrací ho sama navrhovatelka.
37. Navrhovatelka dále tvrdí, že pokud by došlo k odstranění stávající zákazové značky „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“, nedovoloval by ani takový stav parkování vozidel na místě samém, a to s ohledem na například § 25 či § 27 zákona o silničním provozu. Jinými slovy navrhovatelka tvrdí, že i v případě varianty bez dopravního značení by nebylo možné v dané lokalitě parkovat. Sama však jednak porušuje stávající místní úpravu na pozemních komunikacích v daném místě, kdy na dotčené pozemky navzdory zákazové značce vjíždí a parkuje za ní svá vozidla, jednak vedle prosazování řešení bez místní úpravy dopravního značení současně prezentuje své záměry v daném místě parkovat (viz citace výše). Pak je ovšem zcela jednoznačně účelné předmětným opatřením obecné povahy stanovenou novou místní úpravou provozu na pozemních komunikacích účastníkům provozu jednoznačně deklarovat možnost v dané lokalitě pouze zastavit a nikoliv stát. Řešení bez místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, které

navrhovatelka prosazuje, by (dle jejího výkladu) de facto zachovalo stávající stav, kdy dochází k porušování zákazu vjezdu a souvisejícímu páchání přestupků, a nic by na této situaci nezměnilo, protože navrhovatelka deklaruje, že bude na daném místě parkovat i nadále navzdory omezením (dle jejího výkladu) vyplývajícím z § 25 a § 27 zákona o silničním provozu.

38. V každém případě odpůrce názor navrhovatelky o tom, že v daném místně nelze s ohledem na § 25 a § 27 zákona o silničním provozu parkovat, nesdílí a považuje jej za nesprávný, kdy má naopak za to, že v daném místě lze vzhledem k podmínkám § 25 a § 27 zastavovat a odstavovat vozidla. Řešení bez místní úpravy provozu na pozemních komunikacích by tak nedosáhlo cíle, jehož naplnění je důvodem změny místní úpravy na pozemních komunikacích, jímž je jednak zajištění obslužnosti kontejnerů na separovaný odpad a obslužnosti budovy sboru dobrovolných hasičů a zde umístěné techniky, při proporcionálním zachování obslužnosti přilehlých nemovitostí, neboť naplnění těchto zájmů by ohrožovala a znemožňovala stojící vozidla (navrhovatelky, členů SDH, vlastníků přilehlých nemovitostí, třetích osoby z řad veřejnosti).
39. Navrhovatelka dále namítá, že předmětné místo není obratištěm, protože se nachází za dopravní značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“. Odpůrce má nicméně za to, že je třeba brát ohled na parametry obratišť, protože je nezbytné zajistit obslužnost vývozu kontejnerů na separovaný odpad a obslužnost hasičské zbrojnice, a tedy zachovat možnost otáčení vozidel, protože je navrhováno, aby navazující komunikace směrem k vodní nádrži nebyla průjezdná. Stojící vozidla (když ostatně i sama navrhovatelka uvádí, že v daném místě chce a bude parkovat) by mohla obracení vozidel ztížit a případně znemožnit. Úvahy odpůrce opřené o normové parametry obratišť jsou tudíž opodstatněné, a to i s ohledem na skutečnost, že má být stávající dopravní značka „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ posunuta až na úroveň hasičské zbrojnice, čímž se de facto v dané lokalitě obratiště vytvoří.
40. Z výše uvedeného je dle odpůrce patrné, že tvrzení navrhovatelky jsou nekonzistentní, zmatečná a neopodstatněná.
41. Odpůrce dále uvedl, že v části III. návrhu navrhovatelka opakuje své námitky, jejichž podstatou je námitka, že předmětnou místní úpravou na pozemních komunikacích bude zasaženo do jejího vlastnického práva, kdy jí nebude umožněno „*například složení dřeva před vjezdem na svou zahradu, v době delší než nezbytně nutné, když tak navrhovatelka může chtít ponechat u svého pozemku, zahrady, zaparkovaný svůj vůz například přes noc tak, aby následně dříví uložila, či aby zde u svého plotu zaparkovala svůj vůz, když není jiného místa poblíž domu navrhovatelky, kde by pak mohla navrhovatelka parkovat svůj vůz tak, aby zároveň nestála na obecním pozemku nebo zaparkovaný vůz nepřekážel v provozu na pozemních komunikacích*“.
42. Odpůrce namítá, že například právě složení dřeva před vjezdem na její zahradu navrhovatelce umožněno bude. Odpůrce neshledává důvod, proč by mělo být navrhovatelce umožněno stání po dobu delší než nezbytně nutnou, když sama uvádí, že takové stání by (podle jejího výkladu) bylo v rozporu s povinnostmi dle § 25 a § 27 zákona o silničním provozu. V okolí nemovitostí navrhovatelky jsou dostatečná místa k legálnímu odstavení jejích vozidel, a to například na náměstí obce Ž. v docházkové vzdálenosti nebo dokonce i v nemovitostech navrhovatelky, které přímo sousedí s pozemní komunikací III/18031. Ostatně navrhovatelka svá vozidla na pozemní komunikaci III/18031 u svých

nemovitostí odstavuje a z této komunikace své nemovitosti obsluhuje. Navrhovatelka tedy nebude dotčena na výkonu jejího vlastnického práva a její námitky jsou zcela nedůvodné.

43. Odpůrce dle svého přesvědčení v předmětném opatření obecné povahy popsal a vypořádal se hlavními variantami řešení místní úpravy v dané lokalitě. Vyložil, že dle jeho názoru by bez stanovení místní úpravy bylo možné v daném místě parkovat, když považuje případné zastavení či stání vozidel v dané lokalitě v souladu s § 25 a § 27 zákona o silničním provozu za možné a takové řešení by dle jeho názoru nepředstavovalo porušení uvedených povinností. Vyložil dále, že vzhledem k stanovenému posunutí svislé dopravní značky „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ až na úroveň hasičské zbrojnice dojde fakticky k vytvoření obratiště. Vyložil dále, že za takové situace nelze dle jeho přesvědčení umožnit trvalé stání vozidel v dané lokalitě, ať již vymezením parkovacích stání či bez takového vymezení, neboť v takovém případě nemohou být i s ohledem na rozměry komunikací (viz měření založené ve správním spisu) splněny normové hodnoty pro otáčení vozidel, když v tomto případě bylo uvažováno s otáčením vozidel odpadového hospodářství a hasičů.
44. Odpůrce tak v předmětném opatření obecné povahy vyložil, že nutné zajištění zachování obslužnosti kontejnerů na separovaný odpad (tedy systému odpadového hospodářství) a budovy SDH Ž., včetně v ní umístěné zásahové techniky pro potřeby IZS, považuje za veřejné zájmy, ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, vyžadující změnu stávající místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Odpůrce nepovažuje posuzovaným opatřením obecné povahy stanovenou místní úpravu provozu na pozemních komunikacích za šikanózní či samoúčelnou, nýbrž za racionální a opodstatněnou výše uvedenými zájmy a situací na místě samém. Zájem na stanovení místní úpravy spatřuje odpůrce také v zajištění obslužnosti přilehlých nemovitostí, což nebylo dosud možné, jak je patrné z posuzovaného opatření obecné povahy. Předmětným opatřením obecné povahy bude rovným a nediskriminujícím způsobem umožněn legální vjezd do dotčené lokality za účelem obsluhy kontejnerů na separovaný odpad, přilehlých nemovitostí a budovy SHD, a to vše za současného naplnění preferovaných veřejných zájmů na ochraně životního prostředí realizováním systému odpadového hospodářství a na ochraně života, zdraví a majetku obyvatel České republiky v případech, kdy je třeba využití složek IZS. Jak uvedeno, veřejný zájem je spatřován i v ochraně vlastnického práva vyplývající z ústavních norem, kdy posuzovaným řešením se rozšiřuje možnost obsluhy přilehlých nemovitostí.
45. Odpůrce má dále za to, že přijatá místní úprava je ve vztahu k veřejným zájmům proporcionální, když umožňuje obsluhu sousedních nemovitostí, ale současně zachovává možnost obsluhy budovy SDH Ž., včetně v ní umístěné zásahové techniky pro potřeby IZS a kontejnerů na separovaný odpad. Odpůrce má proto za to, že přijatá místní úprava je v souladu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, a je tudíž zákonná.
46. Odpůrce má dále za to, že předmětné opatření obecné povahy je zákonné i z hlediska procedury jeho přijetí, když má za to, že v průběhu jeho přijímání nedošlo k žádným vadám, které by vedly k závěru o jeho nezákonnosti.
47. Odpůrce dále uvedl, že navrhovatelka se návrhem domáhá rovněž uložení povinnosti odpůrci odstranit dopravní značku B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X, a to do 3 dnů od právní moci tohoto rozsudku. Jedná se o dosavadní dopravní značení, proti němuž navrhovatelka rovněž brojí. S

ohledem na obsah § 101a odst. 1 a § 101d odst. 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s.ř.s.“), má odpůrce za to, že takový návrh není přípustný, když jednak dosavadní dopravní značení v podobě značky B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěné na pozemku parc. č. X. v k. ú. X nebylo stanoveno opatřením obecné povahy, ale nejpravděpodobněji rozhodnutím okresního dopravního inspektorátu Veřejné bezpečnosti dle § 38 odst. 2 vyhlášky č. 80/1966 Sb. a navazujících právních předpisů v době komunistického režimu, a tedy se nelze domáhat zrušení takového rozhodnutí návrhem dle § 101a odst. 1 s.ř.s. na zrušení opatření obecné povahy, jednak v rámci řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy může soud předmětné opatření obecné povahy toliko zrušit (viz § 101d odst. 2 s.ř.s.) a nikoliv současně rozhodovat o ukládání povinností v souvislosti s jinými správními akty, které předmětem přezkumu vůbec nejsou a ani již býti nemohou.

IV.

Replika navrhovatelky

48. Navrhovatelka podala k vyjádření odpůrce repliku. Uvedla, že odpůrce v první řadě namítá, že vydané opatření obecné povahy, nyní pečlivě zdůvodněné, již ob stojí v testu zákonnosti ve smyslu naplnění zákonných požadavků kladených na jeho obsah i proces přijetí. S tím však navrhovatelka nesouhlasí, když má naopak za to, že ani toto opatření obecné povahy nemůže v tomto testu obstát, když se k námitkám odpůrce vyjadřuje následovně.
49. Hned na začátku svého vyjádření se odpůrce dle názoru navrhovatelky podstatně mylí, když považuje dopravní značku zákaz vjezdu opatřenou dodatkovou tabulkou umožňující vjezd dopravní obsluhy za stejné řešení jako ponechání tohoto místa zcela bez dopravního značení. Tak v první řadě je zřejmé, že ten, kdo není dopravní obsluha, bude mít vjezd stále zakázán. Byť samozřejmě kdokoliv může na toto místo vjet s úmyslem vyhodit odpad, kdy by tak naplnil svou povahou podstatu dopravní obsluhy, potom však by místo opustil. Pokud by zde setrval, může správní orgán posoudit, zda i v jeho setrvání je důvod naplňující podmínky „*dopravní obsluhy*“, např. obsluha přilehlých nemovitostí, nebo by setrvání v tomto zákazu již tento zákaz porušilo. Správně si však odpůrce všímá, že by bylo jednodušší zde žádnou značku neumístit, neboť obecné podmínky zakazující stání nebo zastavení v předmětné lokalitě jsou dány již obecnou právní úpravou, a tak dle názoru navrhovatelky není nezbytné v tomto místě stanovovat něco nad rámec, místní úpravou dopravního značení.
50. Pokud odpůrce namítá, že správní orgán správně vyhodnotil, že by v předmětné lokalitě docházelo k parkování vozidel, neboť je mu z vlastní činnosti zřejmé, že právě navrhovatelka v této lokalitě má zájem své vozidlo parkovat, pak toto samo o sobě nemůže být dle navrhovatelky argumentem, proč není možné parkovat na celé ploše. Navrhovatelka v návrhu polemizuje s argumentem odpůrce v tom směru, že existuje důvodná obava, že by bylo místo zaplněno parkujícími vozidly. Pokud odpůrce současně odkazuje na to, že tuto obavu zakládá jediné parkující vozidlo navrhovatelky, pak rozhodně nelze souhlasit s námitkou odpůrce, že tedy sama navrhovatelka vyvrací svůj argument tím, že tam chce své vozidlo odstavit. Odpůrce totiž v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy neuvádí, kolik parkujících vozidel by již bylo příliš, nebo že by snad odpůrce měl informace o tom, že se na tomto místě shromáždí desítky vozidel od občanů obce. Právě na to mířily námitky navrhovatelky, když tato uváděla, že odpůrce svou úvahu nijak nerozvádí. V tomto směru má tak navrhovatelka za to, že její jediné

zaparkované vozidlo u jejího plotu v těsné blízkosti nikomu nepřekáží, nikomu neznemožňuje nikam vjezd, a je tedy značně neproporční z této skutečnosti vyvodit úvahu, že reálně hrozí, že bez předmětné dopravní značky (dopravní zóna zákazu stání) dojde k zaplnění předmětného prostoru vozidly.

51. V tomto směru má navrhovatelka za to, že by bylo na místě, pokud je odpůrce toho názoru, že se daný prostor bez dopravního značení de facto zhroutí a nastane dopravní kolaps, ponechat toto místo určitý přiměřený čas, např. 1 - 2 týdny zcela bez dopravního značení současně za přísného monitoringu využití tohoto prostoru. Navrhovatelka je přesvědčena, že by takový test jasně prokázal, že v případě neumístnění žádného dopravního značení by se nestalo naprosto nic. V opačném případě by pak snahy odpůrce byly podloženy relevantními argumenty, které by samy o sobě prokázaly nutnost umístnění předmětného dopravního značení. Takové argumenty ale aktuálně nejsou k dispozici, a tudíž je napadené opatření obecné povahy nedůvodné, neboť je založeno na dohadech a domněnkách odpůrce.
52. Odpůrce dále rozporuje úvahu navrhovatelky v tom směru, že by se na předmětném místě již tak jako tak v celém prostoru nedalo stát, a to s ohledem na platnou obecnou úpravu (§ 25 a § 27 zákona o silničním provozu). Odpůrce svou úvahu staví právě na té skutečnosti, že v předmětném místě staví své vozidlo právě navrhovatelka, a proto je zřejmé, že tedy obecná právní úprava nepostačí. Taková úvaha dle navrhovatelky v prvé řadě prozrazuje, že odpůrci jde zejména o to, aby navrhovatelka nemohla parkovat u své nemovitosti, a potom je nutno upozornit na to, že skutečným účelem zmíněných ustanovení není stanovit zákaz všude, ale pouze tam, kde takový zákaz odpovídá podmínkám těchto ustanovení a smyslu a účelu zákona. Proto navrhovatelka tato obecná ustanovení neporuší, pokud bude stát se svým vozidlem u svého vjezdu na zahradu. Porušila by je však tehdy, odstavila-li by své vozidlo před vrata hasičské zbrojnice. Nebo by tato ustanovení porušila jiná osoba, která by před vrata navrhovatelky odstavila své vozidlo nebo starý traktor. Na tyto skutečnosti mířila navrhovatelka v návrhu, když uváděla, že odůvodnění opatření obecné povahy tyto skutečnosti nezohledňuje a nijak nevysvětluje, proč tato obecná úprava v předmětném místě nepostačí a je nutné na tomto místě stanovit úpravu místní.
53. Koneckonců i argumenty odpůrce nyní obsažené ve vyjádření již mělo obsahovat samotné odůvodnění napadeného opatření obecné povahy, „*kdy toto se však těmito argumenty*“, kdy odpůrcova povinnost se s nimi vypořádat vyplývá dle názoru navrhovatelky z již zmiňovaného rozhodnutí Krajského soudu v Plzni č.j. 55 A 33/2022-75.
54. Navrhovatelka dále uvedla, že bere zpět návrh na uložení povinnosti odpůrci k odstranění předmětné dopravní značky B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel*“ navrhovaný výrokem II. návrhového petitu. Nečiní tak na základě úvahy odpůrce, že takový výrok soud není oprávněn vyslovit, jako spíše na základě faktického skutkového stavu, kdy odpůrce po podání tohoto návrhu v období mezi 22. 8. – 26. 8. sám předmětnou dopravní značku odstranil, jak dokládá navrhovatelka fotografií z předmětného místa ze dne 26. 8. 2024. Ačkoliv došlo současně k realizaci nové místní úpravy dopravního značení, je zřejmé, že tak došlo po podání návrhu. Závěrem navrhovatelka uvedla, že je přesvědčena, že návrh byl podán oprávněně, kdy argumenty pro tento výrok byly v návrhu dostatečně přesvědčivé proto, aby odpůrce začal jednat. Navrhovatelka tak bere tento výrok zpět pro jednání odpůrce, který návrhu vyhověl, a tak odpadla v této části nutnost, aby soud takovou povinnost ukládal.

V.

Vyjádření účastníků řízení při jednání

55. Účastníci při jednání setrvali na svých dosavadních tvrzeních.

VI.

Posouzení věci soudem

56. V souladu s § 101b odst. 3 a § 101d odst. 1 s.ř.s. soud přezkoumal napadené opatření obecné povahy v rozsahu a z důvodů uvedených v návrhu a vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.

A.

57. Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu 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.
58. Nejvyšší správní soud k tomu v rozhodnutí rozšířeného senátu ze dne 7. 1. 2009, č.j. 2 Ao 3/2008-100, uvedl: *„Je tak zřejmé, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoúčelný či dokonce šikanózní, nýbrž že musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně.“*
59. Podle § 76 odst. 1 věta první zákona o silničním provozu místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.
60. Místní úprava provozu na pozemních komunikacích tedy vylučuje obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích. S ohledem na ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu pak může místní úprava na pozemních komunikacích obstát pouze tehdy, pokud se podaří prokázat, že její stanovení buď *„nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích“* nebo *„jiný důležitý veřejný zájem“*. Tedy že jsou zde relevantní důvody pro to, aby obecná úprava provozu na pozemních komunikacích neplatila. Či jinak, pokud by platila, byla by nebezpečná a současně by ohrožovala plynulost provozu anebo by ohrožovala nějaký jiný důležitý veřejný zájem.

B.

61. Krajský soud v Plzni se stanovením místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v předmětné lokalitě již zabýval při přezkumu předchozího opatření obecné povahy, které bylo zrušeno rozsudkem ze dne 28. 7. 2022, č.j. 55 A 33/2022-75.
62. Krajský soud v Plzni v tomto zrušujícím rozsudku uvedl: *„Na podkladě odůvodnění opatření obecné povahy je nutné dospět k závěru, že odpůrce neprokázal existenci konkrétních skutečností, které by odůvodňovaly stanovení předmětné místní úpravy provozu na pozemní komunikaci. Není zřejmé, v čem by měla být spatřována nezbytnost stanovení místní úpravy pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo a pro jaký jiný důležitý veřejný zájem. V tomto směru v odůvodnění opatření obecné povahy absentují důvody jeho výroku, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se odpůrce řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů. Opatření obecné povahy je tedy nezákonné.“*

63. Krajský soud dále uvedl: „*Nad rámec uvedeného je vhodné upozornit na to, že pokud by snad měl být důvod pro stanovení místní úpravy provozu na předmětné komunikaci spatřován ve snaze předejít páchání opakovaných přestupků, které spočívaly i ve stání v rozporu s předchozí místní úpravou, tak novým zákazem stání tato hrozba odstraněna být nemůže. Stále totiž bude hrozit porušení takového zákazu. Místní úprava provozu na místní komunikaci nemůže sama o sobě zamezit jejímu porušení některým z účastníků silničního provozu. Současně je nutné mít na paměti, že opatření obecné povahy musí v testu zákonnosti obstát samo o sobě. Jeho nezákonnost není způsobila zhojit toliko skutečnost, že předchozí místní úprava byla přísnější než místní úprava současná. Konečně, pokud by důvodem pro stanovení místní úpravy provozu na předmětné komunikaci, resp. zákazu stání na celé této komunikaci, měla být snaha umožnit užívat kontejnery na tříděný odpad, popřípadě provoz hasičské zbrojnice, bylo by nezbytné například přesným měřením v místě prokázat, že realizace těchto zájmů zde zcela vylučuje možnost stání byť i jednoho vozidla. Tedy že pro existenci těchto zájmů není objektivně vůbec možné kdekoli na předmětné komunikaci stání ve smyslu ustanovení § 25 a následující zákona o provozu na pozemních komunikacích.*“

C.

64. Jak vyplývá z obsahu opatření obecné povahy, snažil se jím odpůrce vyřešit tři jím deklarované zájmy v řešeném území.
65. Zaprvé, zájem SDH Ž. na možnost nerušeného výjezdu z garáže, ve které je umístěn pojízdný požární přívěs, který lze zapřáhnout za traktor nebo nákladní vozidlo.
66. Zadruhé, zájem na možnosti vjezdu vozidel za účelem vhození odpadu do umístěných kontejnerů na tříděný odpad a možnosti vjezdu vozidla, které provádí svoz tohoto odpadu.
67. Zatřetí, zájem na možnosti obsluhy pozemku, který je ve vlastnictví navrhovatelky.
68. Povinností odpůrce tedy bylo posoudit a odůvodnit, proč tyto tři deklarované zájmy v řešeném území vylučují použití obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. proč je nezbytné namísto toho přijmout zvláštní úpravu.

a)

69. Jak soud naznačil již v předchozím zrušujícím rozsudku, bylo za tím účelem nutné provést „*přesné měření v místě*“. A to proto, aby bylo například možné dospět k závěru, že „*realizace těchto zájmů zde zcela vylučuje možnost stání byť i jednoho vozidla*“.
70. Žádné takové „*přesné měření v místě*“ však provedeno nebylo.
71. Jak vyplývá z odůvodnění opatření obecné povahy, odpůrce provedl pouze zevrubné měření z ortofoto snímku katastrální mapy s tím, že „*prostor, který mají otáčející se vozidla k dispozici na předmětném pozemku lze vyjádřit kružnicí o průměru 11,6 m*“.
72. Dlužno doplnit, že pro činění jakýchkoli závěrů je nejprve nezbytné znát přesnou polohu objektů určujících deklarované zájmy v území. Ty jsou v případě objektu garáže a hranice pozemku navrhovatelky dány pevně, a to polohou objektu garáže a vlastní hranicí pozemku navrhovatelky.
73. V případě kontejnerů na tříděný odpad tomu však není. Jejich přesné umístění není deklarováno v obsahu opatření obecné povahy, nevyplyvá ani ze žádné listiny, která by jejich přesné umístění vymezovala a která by byla součástí obsahu správního spisu.

74. Pokud pak odpůrce při soudním jednání sdělil, že se pozemní komunikace nenachází v celém prostoru předmětné lokality, tedy až ke krajům pozemků v předmětné lokalitě, jak vyplývají z katastrální mapy, bylo nezbytné provést „přesné měření v místě“ o to více. Není-li totiž jednoznačně zdokumentován průběh komunikace, zejména její délka či šířka, lze stěží například posoudit, zda zde je či není prostor ani pro jedno parkovací místo v odpůrcem deklarované šíři 2,5 m.
75. Současné nelze pominout, že pokud by se kontejnery na tříděný odpad nacházely na komunikaci, bylo by nezbytné, aby zde bylo povolení příslušného správního orgánu. V opačném případě by byly na komunikaci umístěny neoprávněně a zájem na ochranu jejich využívání by byl pro řízení zcela nepodstatný.
76. Zde je nutné zmínit, že podle § 29 odst. 1 a 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace mohou být umístěny pouze dopravní značky a zařízení kromě zábradlí, zrcadel a hlásek; ostatní předměty tvoří pevnou překážku. Pevnou překážku lze umístit na pozemní komunikaci pouze na základě povolení silničního správního úřadu vydaného po projednání s vlastníkem dotčené pozemní komunikace a se souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky. Povolení lze vydat pouze za předpokladu, že nebude ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu a že žadatel o vydání povolení zajistí na svůj náklad všechna potřebná opatření.
77. I v případě, že by se jednalo o užití dálnice, silnice nebo místní komunikace a silničního pomocného pozemku pro umístění, skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužících k údržbě nebo opravám těchto komunikací, nebudou-li neprodleně odstraněny (zařízení staveniště, skládka stavebních hmot nebo paliva apod.) podle § 25 odst. 6 písm. c) bod 2 zákona o pozemních komunikacích, i pro takové užití by bylo třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky.
78. Pokud by bylo vycházeno pouze z odpůrcem v opatření obecné povahy deklarované kružnice pro otáčení vozidel o průměru 11,6 m a odpůrcem deklarované nejmenší délky úvratového obratiště (ve stísněných podmínkách) 9 m, stále by zde zbývalo 2,6 m, což je více než požadovaných 2,5 m požadovaných pro jedno parkovací místo.
79. Tvrdí-li odpůrce, že dopravním značením bylo vymezeno úvratová obratiště, není vůbec zřejmé, o jakého z příkladmo uvedených typů obratišť se má jednat. Ze zvoleného dopravního značení nic takového nevyplývá. Má-li pak obratiště podle odpůrce sloužit i k obracení vozidel pro svoz odpadu a provoz vozidla hasičských záchranných sborů, lze o možnosti otáčení těchto vozidel v předmětném prostoru bez „přesného měření v místě“ vážně pochybovat, když podle údajů, ze kterých vycházel odpůrce, sotva stačí pro otáčení vozidel osobních.
80. Tedy ze zvoleného dopravního řešení ani stavebně technického řešení předmětného prostoru nevyplývá, že by došlo k vymezení úvratového obratiště a již vůbec ne jakého z příkladů úvratových obratišť uvedených v odůvodnění opatření obecné povahy. Nebylo

tedy namístě, aby odpůrce tvrdil, že vlastně celý prostor je úvraťovým obratištěm, a proto „nelze v dané lokalitě umisťovat parkovací či odstavné stání“.

81. Nebylo-li provedeno „přesného měření v místě“ nelze objektivně vůbec posoudit, zda by po odstranění dosavadního zákazu vjezdu do předmětné lokality nepostačovala obecná úprava provozu na pozemních komunikacích.
82. Tedy například zabránění zastavení či stání před vjezdem do garáže SDH Ž. existencí ustanovení § 27 odst. 1 písm. s) zákona o silničním provozu, podle kterého řidič nesmí zastavit a stát na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel. V případě kontejnerů na tříděný odpad, pokud stojí mimo komunikaci nebo s povolením příslušného orgánu na ní, zákazu stání vedle nich například brání § 25 odst. 3 téhož zákona, podle kterého při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.
83. Je tedy evidentní, že bez „přesného měření v místě“ nelze objektivně správně posoudit, jaké dopravní řešení je či není nutné přijmout. Odpůrce se tedy dopustil porušení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, podle kterého nevyplývá-li ze zákona něco jiného, postupuje správní orgán tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2. Toto procesní pochybení mohlo mít vliv na zákonnost opatření obecné povahy, neboť není vyloučeno, že na základě měření by odpůrce mohl dospět ke zcela odlišným závěrům, než ke kterým dospěl.

b)

84. Nad rámec shora uvedeného je vhodné uvést, že otázkou, zda je vyloučeno použití obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. zda je nezbytné namísto toho přijmout zvláštní úpravu, měl odpůrce řádně vypořádat při posuzování hodnocení jím uváděné „vhodnosti varianty I.“.
85. Jak vyplývá z odůvodnění opatření obecné povahy, odpůrce nedospěl k závěru, že by použití obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích nezbytně vyžadovala bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem, nýbrž pouze k závěru, že by její použití „nebylo vhodné“. Nevhodnost obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích ale sama o sobě nepostačuje k přijmutí zvláštní úpravy. Zákon s pojmy „vhodnosti či nevhodnosti“ vůbec nepracuje, resp. nejsou důvodem pro přijetí zvláštní úpravy.
86. Odpůrce zcela rezignoval na právní hodnocení řešeného případu, nepřistoupil k hodnocení obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. jednotlivých obecných povinností stanovených zákonem o silničním provozu, ve vztahu ke konkrétním skutkovým okolnostem na místě samém, které však, jak uvedeno shora, „přesným měřením v místě“ řádně nezjistil.
87. Skutečnosti, že docházelo k porušování dosavadního zákazu vjezdu do předmětné lokality a obecné tvrzení, že by i místní úprava bez dopravního značení by byla nadále předmětem sporů, jsou skutečnostmi zcela nepodstatnými. Na to soud upozornil odpůrce již v předchozím zrušujícím rozsudku.

88. O naplnění podmínek nevypovídá nic ani skutečnost, že SDH Ž. vlastní pojízdný požární přívěs a že dochází k využívání nedaleké vodní nádrže.
89. Tvrzení odpůrce, že by varianta I. „*dovolovala využívat k parkování celé pozemky p.č. XA. a p.č. XB. v k.ú. X, a to zcela bez omezení*“, je nejen neodůvodněné ale současně zjevně nesprávné. K důsledkům, která z tohoto nesprávného závěru podle odpůrce vyplývají, pak logicky nelze přihlížet. Jak soud naznačil shora, zákon o silničním provozu stanoví řadu povinností, které upravují zákaz zastavení a stání, přičemž dva z nich, které se jistě dotýkají předmětné lokality, zmínil výslovně. Je samozřejmé, že k možnosti správného právního posouzení bylo nezbytné provést „*přesné měření v místě*“, k čemuž však nedošlo. Teprve poté by bylo možné správně posoudit, jak by se na místě uplatnila obecná úprava vyplývající ze zákona o silničním provozu.

VII.

Rozhodnutí soudu

90. Vzhledem k tomu, že soud došel k závěru, že opatření obecné povahy je v rozporu se zákonem, opatření obecné povahy výrokem I. rozsudku zrušil, a to dnem právní moci tohoto rozsudku (§ 101d odst. 2 s.ř.s.).
91. Pokud jde o výrok II. rozsudku, zde soud řízení ve vztahu k části návrhu, v níž se navrhovatelka domáhala, aby byla odpůrci stanovena povinnost odstranit dopravní značku B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X, v souladu s § 47 písm. a) s.ř.s. zastavil, neboť navrhovatelka vzala v této části návrh zpět.

VIII.

Odůvodnění neprovedení důkazů

92. Soud neprovedl žádný další z navrhovatelkou/odpůrcem navržených důkazů, neboť jejich provedení nebylo nezbytné k posouzení důvodnosti či nedůvodnosti návrhu.

IX.

Náklady řízení

93. Navrhovatelka podala návrh na zrušení opatření obecné povahy. Byť v rámci tohoto návrhu současně požadovala, aby byla odpůrci stanovena povinnost odstranit dopravní značku B 1 „*Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*“ umístěnou na pozemku parc. č. X. v k. ú. X, kterýžto požadavek následně vzala zpět a řízení tak bylo v této části zastaveno, byla ve věci návrhu na zrušení opatření obecné povahy zcela úspěšná, proto jí soud v souladu s § 60 odst. 1 s.ř.s. přiznal proti neúspěšnému odpůrci právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložila. Náklady řízení spočívají v zaplaceném soudním poplatku za návrh na zrušení opatření obecné povahy výši 5 000 Kč a v odměně advokáta za čtyři úkony právní služby, a to za jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. a), dva úkony právní služby podle § 11 odst. 1 písm. d) a jeden úkon právní služby podle § 11 odst. 1 písm. g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif), když advokát (i) převzal a připravil zastoupení navrhovatelky, (ii) jménem navrhovatelky podal návrh na zrušení opatření obecné povahy a (iii) repliku a (iv) účastnil se jednání před soudem. Podle § 9 odst. 4 písm. d) a § 7 bod 5 advokátního tarifu činí sazba za jeden úkon právní služby ve věcech projednávaných podle soudního řádu správního částku 3 100 Kč. Za čtyři úkony právní

služby tak navrhovatelce náleží částka ve výši 12 400 Kč. Podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu má advokát za jeden úkon právní služby nárok na paušální částku ve výši 300 Kč, tj. za čtyři úkony na částku ve výši 1 200 Kč. Vzhledem k tomu, že zástupce navrhovatelky je advokát, který je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšují se náklady řízení o částku odpovídající této dani. Částka daně z přidané hodnoty činí 2 856 Kč. Náklady řízení tedy včetně DPH činí částku ve výši 21 456 Kč. Lhůtu k plnění určil soud podle § 160 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen „o.s.ř.“) ve spojení s § 64 s.ř.s. Místo plnění určil soud v souladu s § 149 odst. 1 o.s.ř. ve spojení s § 64 s.ř.s.

94. Soud nepřiznal navrhovatelce jí požadovanou náhradu nákladů řízení za úkon označený jako „*Sepis sdělení k výzvě soudu ze dne 2. 8. 2024*“ a dále za úkon označený jako „*Porada s klientkou dne 2. 10. 2024*“. Pokud jde o první z úkonů, podání ze dne 2. 8. 2024 se netýká věci samé [srov. § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu], jedná se jen o průvodní přípis v rozsahu dvou vět, se kterým byl navrhovatelkou k výzvě soudu předložen chybějící opis napadeného opatření obecné povahy. S ohledem na uvedené nepovažuje soud předmětné podání za samostatný úkon právní služby ve smyslu § 11 advokátního tarifu, a tudíž za něj nenáleží odměna. Pokud jde o druhý z úkonů, je nárokována odměna za poradou s klientem přesahující jednu hodinu podle § 11 odst. 1 písm. c) advokátního tarifu. Ačkoli bylo v rámci vyčíslení nákladů řízení navrhovatelkou avizováno předložení „*Potvrzení o poskytnutí právní porady*“, žádné potvrzení dokládající uskutečnění porady advokáta a navrhovatelky dne 2. 10. 2024 soudu fakticky předloženo nebylo. Jelikož nebylo doloženo ani samotné uskutečnění porady s klientkou, nemohl se soud dále zabývat tím, zda případně byla předmětná porada uskutečněna důvodně a zda se tedy jedná o úkon právní služby, za který navrhovatelce vzniká nárok na náhradu nákladů řízení vůči neúspěšnému odpůrci. S ohledem na uvedené nemohla být navrhovatelce v tomto rozsahu náhrada nákladů řízení přiznána.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost. Kasační stížnost musí být podána do dvou týdnů po doručení rozsudku. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu; lhůta je zachována, byla-li kasační stížnost podána u Krajského soudu v Plzni.

Plzeň 3. října 2024

Mgr. Alexandr Krysl v.r.
předseda senátu