



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

navrhovatele: **T. H.**
bytem X
zastoupený Štěpánem Holubem, advokátem
sídlem Za Poříčskou bránou 21, Praha 8

proti

odpůrci: **Úřad městské části Praha 1**
sídlem Vodičkova 18, Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 4. 9. 2023, č. j. ÚMČ P1 216912/2023/ODOP/046/KT,

takto:

- I. Návrh na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 4. 9. 2023, č. j. ÚMČ P1 216912/2023/ODOP/046/KT, se zamítá.
- II. Navrhovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se nepřiznává náhrada nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět sporu

1. Navrhovatel se podaným návrhem, doručeným soudu dne 18. 9. 2024, domáhal zrušení v záhlaví uvedeného opatření vydaného odpůrcem podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tj. ve znění účinném od 1. 4. 2024 (dále jen „zákon o silničním provozu“) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, tj. ve znění účinném od 1. 1. 2024 dosud (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“).
2. Napadeným opatřením odpůrce stanovil místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v Praze 1, spočívající ve změně svislého stálého dopravního značení a stálého vodorovného dopravního značení na místní komunikaci III. tř., v lokalitě Nerudova ul. č. 226/46, Praha 1 - Malá Strana, dle dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy. Opatřením bude provedena změna způsobu stání vozidel, a to na kolmé či šikmé stání částečně na chodníku, jenž je v celé délce ukončení stání vozidel opatřen sloupky pro vymezení konkrétní povolené vzdálenosti stání vozidel na pozemní komunikaci do chodníku a bezpečného oddělení plochy pro stání vozidel a plochy pro pohyb pěších.

II. Návrh

3. Navrhovatel v podaném návrhu uvedl, že je obyvatelem Prahy. Ulice Nerudova je jednou z nejvíce frekventovaných ulic vedoucích k Pražskému hradu a navrhovatel touto ulicí při svých procházkách historickým centrem Prahy prochází.
4. Napadeným opatřením je dotčen na svých subjektivních právech tím, že v rámci úpravy provozu došlo zavedením částečného stání automobilů na chodníku ke snížení šířky pásu pro chodce, a tím ke snížení bezpečnosti navrhovatele, jakožto chodce. Úprava stanovená tímto opatřením proto představuje nepřiměřený zásah do práva navrhovatele na ochranu zdraví a také do principu zajištění bezpečnosti účastníků dopravního provozu, který je chráněn zákonem o silničním provozu. Vysvětlil, že zavedením částečného stání vozidel na chodníku došlo ke snížení šířky pruhu pro chodce a ke snížení bezpečnosti chodců. Snížením šíře pruhu pro chodce se chodci, včetně navrhovatele, musí vzájemně vyhýbat vstoupením do parkovacích stání, čímž je snížena jejich bezpečnost.
5. Napadené opatření obecné povahy dle navrhovatele vykazuje vady ve třetím, čtvrtém a pátém kroku algoritmu přezkumu opatření obecné povahy dle definice obsažené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98.
6. Co se týče navrhovatelem napadeného třetího kroku dotčeného algoritmu, tj. vad v procesním postupu odpůrce při vydání napadeného opatření, tyto navrhovatel spatřoval v tom, že se odpůrce nevypořádal s jeho připomínkami, resp. nevyjádřil se k nim dostatečně. Navrhovatel totiž uplatnil připomínku, že je nutno vyžádat si závazné stanovisko orgánu památkové péče, jelikož zřízení parkovacích míst může zasáhnout do prostředí kulturních památek. Přesto si odpůrce takovéto stanovisko nevyžádal a ani nezdůvodnil, proč tak neučinil, toliko stručně uvedl, že orgán památkové péče není účastníkem řízení podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Navrhovatel však upozornil na § 11 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (dále jen „zákon o

památkové péči“). Byl přesvědčen, že ve smyslu shora zmíněného zákonného ustanovení se „prostředím kulturní památky“ rozumí i místo před domem. V této souvislosti navrhovatel akcentoval, že kulturní památkou je nejen každý dům v okolí, nýbrž i Královská cesta (na seznamu památek UNESCO), na které bylo parkoviště přímo zřízeno. Navrhovatel tak shrnul, že zájmy památkové péče mohou být napadeným opatřením dotčeny; odpůrce tedy byl povinen vyžádat si závazné stanovisko památkové péče; navíc jeho absenci řádně nevypořádal. V tomto směru odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46, bod 36, a na navazující rozsudek Městského soudu v Praze, č. j. 8 A 113/2017-106, ze dne 6. září 2018, ve kterém Městský soud v Praze uvedl: *„Pod oblouky Negrelliho viaduktu a v jeho bezprostředním okolí bylo zřízeno parkoviště, aniž pro to byly splněny zákonné podmínky. Jelikož Negrelliho viadukt je registrován jako nemovitá kulturní památka č. 47337/1-1554, měl odpůrce povinnost vyžádat si závazné stanovisko orgánu památkové péče, což se nestalo, resp. není vydání takového stanoviska patrné z odůvodnění OOP 2017. Tím, že si odpůrce nevyžádal závazné stanovisko památkového úřadu, tak porušil § 9 odst. 3, § 11 odst. 2 a § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Pokud se odpůrce domníval, že na něj uvedená ustanovení nedopadají, měl uvést, proč tomu tak je.“*

7. Navrhovatel dále nesouhlasil s účelem napadeného opatření, jelikož ten nelze jednoznačně zjistit. Předně upozornil, že pokud odpůrce podporoval zřízení více parkovacích míst požadavkem veřejnosti, navrhovatel toto tvrzení sporoval, jelikož připomínky občanů, zejména paní P. směřovaly k tomu, že již zřízená parkovací místa v opatření dotčené lokalitě jsou zde využívána coby přechodná parkovací místa turisty ubytovanými v hotelech místo rezidentů. Naopak výsledky jednání s veřejností a závěry dopravní komise neodpovídají nutnosti zvýšení parkovacích míst.
8. Odpůrce se dle navrhovatele rovněž nevypořádal s jeho námitkou, že navýšení parkovací kapacity o 6 míst nevyřeší problém nedostatku parkovacích míst s ohledem na enormní množství turistů, hotelových hostů a návštěvníků Prahy. Dále měl za to, že odpůrce nevysvětlil, proč je zapotřebí zřídit parkoviště na Královské cestě a na mozaikové dlažbě. Dle navrhovatele zde absentuje souvislost mezi cílem úpravy opatření a zvoleným řešením zvýšením parkovací kapacity právě na Královské cestě.
9. Navrhovatel namítal neproporcionalitu opatření, jelikož vytvoření parkování na chodníku neodpovídá důležitosti místa. Byť se odpůrce v opatření vypořádal s technickými parametry, tj. šířkou chodníku, počtem pietních událostí, pominul podstatu jeho uplatněné připomínky, tj. otázku, zda je důstojné zřídit na takovém místě parkoviště a otázku proporcionality, když opatřením došlo k upřednostnění zájmu několika jednotlivců nad zájmem deseti tisíců návštěvníků Prahy chodících pěšky.
10. Taktéž nebyla vypořádána námitka navrhovatele, v níž namítal nevhodnost nákladné rekonstrukce chodníku, když do dané lokality není omezen vjezd vozidel nad 3,5 t a tato vozidla mohou dlažbu poničit.
11. Navrhovatel namítal i rozpor opatření s normou ČSN 736110, bod 8.1.2, i tato připomínka navrhovatele totiž nebyla odpůrcem řádně vypořádána; navrhovatel v této souvislosti odkázal na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 10. 2022, č. j. 18 A 58/2022-47, jenž byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, a dovodil, že se i v tomto případě jednalo o nezákonný postup při přijímání opatření.

12. Navrhovatel rovněž uplatnil námitku nesouladu opatření se strategickými dokumenty Hl. m. Prahy, zejména se Základní tezí kvality veřejného prostoru a veřejných prostranství Strategie rozvoje veřejných prostranství Hl. m. Prahy a s Manuálem tvorby veřejných prostranství. Připustil, že na ni odpůrce sice reagoval, ale toliko tím, že ji v obecné rovině zamítl, neboť bez dalšího uvedl, že tyto dokumenty nemají schopnost řešit detailní situace. Konkrétně se však odpůrce s meritem námitky nevypořádal.
13. V případě navrhovatelem napadeného čtvrtého kroku dotčeného algoritmu, tj. materiálního kritéria rozporu s hmotným právem napadeného opatření, tento navrhovatel spatřoval v tom, že opatření zasahuje do jeho práva na ochranu zdraví dle čl. 31 Listiny základních práv a svobod, jelikož aktuální úprava parkovacích stání v Nerudově ulici snížila šířkové poměry pruhu pro chodce a zároveň umožnila parkování automobilů na chodníku, čímž je navrhovatel ohrožován v situacích, kdy automobily vjíždí při parkování do pruhu pro chodce. Dále měl za to, že opatření rezignuje na zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, což zahrnuje i bezpečnost chodců, tudíž je v rozporu se zákonem o silničním provozu. Opatření označil i za rozporné se zákonem o památkové péči, jak uvedl již shora. Zásadně nesouhlasil s tím, že opatření staví „právo na parkování“ nad „právo na zdraví a bezpečnost chodců“.
14. A co se týče navrhovatelem napadeného pátého kroku dotčeného algoritmu, tj. kritérium přiměřenosti právní regulace, navrhovatel s odkazem na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 39/2016 a sp. zn. 10 As 336/2017 akcentoval, že v opatření zcela absentuje odůvodnění, proč obecný „nedostatek rezidenčních parkovacích míst“ je třeba řešit právě zřízením 6 parkovacích míst na mozaikové dlažbě chodníku na Královské cestě. Přitom bude dle názoru navrhovatele lépe tento problém řešen prostřednictvím Usnesení Rady Hl. m. Prahy č. 49 ze dne 15. 1. 2024, jímž dojde k zásadní redukci parkování pro elektromobily a zrušení přenosných parkovacích oprávnění. Odpůrce se nezabýval tím, jaký dopad by mělo, kdyby parkování bylo zachováno podélně; ani jinými možnostmi parkování; opatření je tak nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Navíc opatření omezuje adresáty více než je nutné a nevyhovuje tak požadavku na minimalizaci zásahů (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46). Naopak opatření zhoršuje bezpečnost chodců, kteří se po ulici Nerudova pohybují; odpůrce tak pominul vzít v potaz proporcionalitu opatření, když se zabýval jen zavedením parkovacích míst a ignoroval chodce, kteří mají být dle normy ČSN 736110, bod 8.1.2. respektováni na prvním místě.
15. Navrhovatel závěrem zdůraznil, že z napadeného opatření není zřejmé, proč je vydáváno.
16. S ohledem na shora uvedené navrhovatel navrhl, aby soud opatření zrušil devadesátým dnem nabytí právní moci rozsudku.

III. Vyjádření odpůrce

17. Odpůrce ve vyjádření ze dne 2. 10. 2024 k návrhu uvedl, že se jedná pouze o změnu způsobu stání na současných vyhrazených místech. Odmítl námitku navrhovatele, že má právo na vlastní jedinečnou pěší trasu; změnou způsobu stání vozidel nemohlo být dotčeno žádné jeho subjektivní právo. Možnost pohybu navrhovatele nebyla nikterak úpravou v opatření omezena, naopak mu ponechává neomezenou možnost pohybu. Taktéž úprava v opatření není způsobilá zasáhnout navrhovatele na jeho právo na ochranu zdraví. V českém právním řádu je právo na ochranu zdraví spojeno s Listinou základních práv a

svobod, kde se v článku 31 uvádí, že každý na právo na ochranu zdraví; občané mají současně právo na bezplatnou zdravotní péči dle zákona. Odpůrce tak dovodil, že právo na ochranu zdraví je spojeno s poskytováním zdravotní péče a se zdravotním pojištěním a s bezpečností a ochranou zdraví při práci. Navrhovatel ani nespécifikoval tvrzený zásah do jeho práva na zdraví. Nad to navrhovatel bydlí v Praze 8, tudíž zde nelze nalézt spojení navrhovatele a úpravou obsaženou v opatření, jenž se týká ulice v Praze 1, tím pádem ani navrhovatelem deklarovaným právem na respektování soukromého a rodinného života. Opatření proto nemůže zasahovat do svobody pohybu navrhovatele (viz čl. 14 Listiny základních práv a svobod). Dále měl odpůrce za to, že navrhovatel v návrhu nespécifikoval míru dopadu opatření na množství pěších, kteří s provedenou úpravou nesouhlasí, dovodil tak, že je jediným, který se cítí být dotčen. Navíc upozornil, že Nerudova ulice není jedinou možnou trasou, po kterou lidé chodí na Hradčanské náměstí atp.

18. Dále odpůrce uvedl, že navrhovatel v návrhu demonstroval toliko subjektivní náhled na situaci. Hlavním účelem opatření je však uspokojit v daném uličním prostoru všechny nezbytné dopravní potřeby, tj. pohyb chodců a stání vozidel v komunikaci. Pohyb vozidel v hlavním dopravním prostoru je z hlediska zákona o provozu na pozemních komunikacích pokládán za bezpečný. Za bezpečný jej pokládají i Pražské stavební předpisy, tj. prováděcí předpis stavebního zákona. Potřeba zajistit oboustranné parkování vozidel plyne z množství cílů v Nerudově ulici a primárně vyplývá z toho, kdo je dle Hl. m. Prahy (zřizovatel zóny placeného stání) oprávněn získat dlouhodobé či krátkodobé oprávnění k parkování na území Pražské památkové rezervace.
19. Nesouhlasil ani s námitkami navrhovatele, jimiž sporoval splnění kritérií minimalizace zásahů a proporcionality opatření. Zdůraznil, že opatřením není navrhovateli bráněno v chůzi žádným směrem; tedy jeho právo na užití komunikace nebylo žádným způsobem omezeno, čímž je naopak kritérium minimalizace zásahů splněno. Přijaté opatření poskytuje vyváženou nabídku uspokojení všech potřeb využití uličního prostoru, tj. pro chodce i na stání vozidel, včetně dopravní obsluhy. Pro zabezpečení bezpečnosti pěších a nemožnosti zajištění vozidel do hloubky chodníku za povolenou linii stání vozidel na chodníku, bylo vybudováno 16 ks antiparkovacích sloupků ohraničující možné stání vozidel. V ulici tak byly zachovány všechny předchozí dopravní funkce a řešení odpovídá běžným pražským zvyklostem.
20. Odpůrce odmítl výtku navrhovatele na nedostatečné vypořádání se s odkazem navrhovatele na bod 8.1.2. ČSN 736110, kterou označil za zaváděcí, neboť úprava v opatření se týká „příčného uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích ...“. Norma upravuje pojem rekonstrukce, kdy tímto je míněn zásah do stavebního stavu komunikace, k čemuž však v dané věci nedošlo. Odpůrce proto shrnul, že napadeným opatřením k porušení kritérií vhodnosti, potřebnosti a minimalizace zásahů a proporcionality nedošlo.
21. Odpůrce akcentoval, že místní úpravy dle opatření nezměnily důležitost či atraktivitu žádného z míst v dotčené lokalitě. Úpravami došlo jen k žádoucímu přeskupení dopravy v klidu, přičemž objem dopravy se nezměnil. Připomněl, že kolmé nebo šikmé stání vozidel bylo v daném místě zavedeno řadu let, až do roku 2018, kdy byl chodník rozšířen a následně proběhla změna stání vozidel na podélné. V roce 2022 byl zpět zaveden způsob stání vozidel na kolmé nebo šikmé s částečným stáním na chodníku, a to na základě požadavků osob zde žijících. Upozornil, že tato úprava stání vozidel je v souladu s legislativou, přičemž místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena

obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Akcentoval, že v celé délce stání vozidel je komfortní zbývající šíře chodníku pouze pro pěší v rozmezí od 6,0 m do 9,0 m.

22. Zásadně odmítl námitku navrhovatele, že v opatření nebyla vypořádána jeho připomínka k normě ČSN a konkrétně ocitoval příslušné znění opatření, kde se s ní vypořádal: „*Bod č. 3 – Dle příslušné technické normy, ČSN 73 61 10 – Projektování místních komunikací, by pro uvedenou denní intenzitu pěšího provozu bylo třeba zajistit šíři chodníku min. 434 cm. Šíře obou chodníků (chodci užívají oba) v místě úpravy je v součtu 9 m. Nadto je v tomto místě zřízena obytná zóna a pěší tak mohou legálně užívat pro svůj pohyb průchozí profil v šíři 13 m. Technický požadavek je tak překročen téměř 3násobně. V situaci, kdy prostor pro pohyb pěších je dimenzován takto komfortně, je uspokojování potřeb místních obyvatel na místě.*“
23. Taktéž odpůrce nesouhlasil s výtkou navrhovatele, že by opatřením došlo ke snížení bezpečnosti chodců. Měl za to, že šíře chodníku v místě úpravy stání je největší v celé ulici Nerudova a je i kapacitně nadstandardní. Chodci tu nejsou kapacitou průchozího profilu nikterak omezováni. K bezpečnosti provozu dodal, že cca do poloviny celkové délky ulice Nerudova ve směru k horní části ulice je od roku 2007 v dopravním režimu sdíleného prostoru všech účastníků provozu obytnou zónou. Tato organizace dopravy obytné zóny je zcela bezpečným režimem s ohledem na pěší účastníky provozu. Provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně je taxativně stanoven v § 39 zákona o provozu na pozemních komunikacích. V obytné zóně např. smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce (vozovku i chodník), děti si mohou hrát na pozemní komunikaci, je upravena povolená rychlost vozidel max. 20 km/hod a musí přitom dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit a v případě nutnosti zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. Dále je pro tuto lokalitu platné dopravní značení č. B 1 (Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech) s dodatkovou tabulkou č. E 13 (Text nebo symbol) s textem „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU A“ dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, která určuje, že za toto dopravní značení může vjet pouze vozidlo zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby atp., neumožňuje tak vjezd vozidel návštěv, konzumentů služeb či zákazníků prodejen, zaměstnanců, klientů zařízení či obchodních partnerů.
24. Odpůrce shrnul, že opatření bylo vydáno zákonem stanoveným postupem, návrh byl vyvěšen formou veřejné vyhlášky na úřední desce Městské části Prahy 1 od 23. 6. 2023 do 24. 7. 2023 (32 dní), dále bylo vydáno dne 4. 9. 2024 opatření (po 42 dnech), vyvěšeno bylo na úřední desce Městské části Prahy 1 od 4. 9. 2024 do 20. 9. 2024 (17 dní). K realizaci bylo odesláno společnosti technické správě komunikací Hl. m. Prahy, a.s., tudíž procesní postup pro jeho vydání byl v souladu se zákonem.
25. Odpůrce proto navrhl soudu, aby nedůvodný návrh na zrušení opatření zamítl a uložil mu uhradit odpůrci náklady řízení.

IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

26. Soud ověřil, že navrhovatel podal návrh včas. Napadené opatření obecné povahy soud přezkoumal na základě skutkového i právního stavu v době jeho vydání a v mezích uplatněných návrhových bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti (§ 101b odst. 2, 3 a 4 s. ř. s.). O podaném návrhu soud rozhodl v souladu s § 76 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 101b odst. 4 a § 51 odst. 2 s. ř. s. bez nařízení jednání.
27. Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování, neboť soud shledal, že veškeré listiny potřebné pro posouzení a rozhodnutí věci jsou součástí správního spisu,

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

jímž se dokazování neprovádí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008–117). Soud proto pro nadbytečnost neprováděl navrhovatelem navržené důkazy článkem publikovaným na serveru CistaDoprava.cz, jímž navrhovatel měl v úmyslu prokázat tvrzení, že v Praze a Středočeském kraji je registrováno 19 669 bezemisních vozidel (elektromobilů), což je více než parkovacích míst v Praze 1 a 2 dohromady, jelikož toto tvrzení se míjí s předmětem daného řízení. Taktéž soud nepřistoupil k dokazování Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 49 ze dne 15. 1. 2024, neboť se jedná o právní předpis veřejně dostupný, jak sám navrhovatel v návrhu uvedl, na internetu, navíc nebyl navržen k prokázání skutkových okolností.

28. Soud při právním posouzení dané věci vycházel z následující právní úpravy.
29. Podle § 25 odst. 1 zákona o silničním provozu řidič smí zastavit a stát jen a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo, b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě.
30. Podle § 39 zákona o silničním provozu obytná zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Obytná zóna" a konec je označen dopravní značkou "Konec obytné zóny" (odst. 1). Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Pěší zóna“ a konec je označen dopravní značkou „Konec pěší zóny“ (odst. 2). V obytné a pěší zóně smí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně (odst. 3). V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště (odst. 5).
31. Podle § 40 odst. 1 zákona o silničním provozu není-li v tomto oddílu stanoveno jinak, platí pro provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně ostatní ustanovení tohoto zákona.
32. Podle § 53 odst. 2 zákona o silničním provozu jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak nebo pokud nejde o užití chodníku vozidlem základní složky integrovaného záchranného systému nezbytné k plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností nebo vozidlem obecní policie při plnění jejích úkolů.
33. Podle § 61 zákona o silničním provozu obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena tímto zákonem (odst. 1). Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními (odst. 2). Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními (odst. 3).
34. Podle § 62 zákona o silničním provozu svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle (odst. 2). Vodorovné dopravní značky jsou stálé a přechodné. Vodorovné dopravní značky mohou být doplněny

dopravními knoflíky (odst. 3). Prováděcí právní předpis stanoví význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů (odst. 5).

35. Podle § 63 odst. 1 písm. e) zákona o silničním provozu svislé dopravní značky jsou informativní značky, které poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem nebo zvláštním právním předpisem.
36. Podle § 64 zákona o silničním provozu vodorovné dopravní značky se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě s dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují. Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny barvou nebo jiným srozumitelným způsobem; přechodná změna místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je vyznačena žlutou nebo oranžovou barvou.
37. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností.
38. Podle § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu dotčenými orgány při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace jsou policie, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace.
39. Podle § 77 zákona o silničním provozu návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace podle odstavce 1 projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány. Nevyjádří-li se dotčený orgán do 30 dnů ode dne doručení návrhu stanovení, má se za to, že s návrhem stanovení souhlasí (odst. 3). Hrozí-li nebezpečí z prodlení, může příslušný správní orgán stanovit přechodnou úpravu provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích nebo veřejně přístupných účelových komunikacích bez projednání s dotčenými orgány a bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy, nejdéle však na dobu 60 dnů (odst. 4). 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 účastníku 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 (odst. 5).
40. Podle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu obecní úřad obce s rozšířenou působností stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci. Místně příslušný je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se pozemní komunikace nachází.

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

41. Podle § 1 vyhlášky č. 294/2015 Sb. stálé dopravní značky se upevňují na sloupky, budovy nebo jiné konstrukce pevně spojené se zemí (odst. 1). Červené a bílé pruhy na sloupku (stožánku), na němž je umístěna přenosná dopravní značka, mají šířku 100 až 200 mm a retroreflexní provedení (odst. 2). Proměnné dopravní značky jsou značky, jejichž provedení se může měnit. Barevné provedení proměnných dopravních značek může být odlišné od stálých dopravních značek, a to tak, že podklad proměnných dopravních značek je tmavý a nápisy, symboly a ohraničení světlé (odst. 3).
42. Podle § 8 odst. 4 vyhlášky č. 294/2015 Sb. provedení, význam, popřípadě užití informativních značek je uvedeno v příloze č. 5 k této vyhlášce.
43. Podle přílohy č. 5 vyhlášky č. 294/2015 Sb. označuje
- Informativní značka č. IP 11c „Parkoviště podélné stání“ místo, kde je dovoleno zastavení a stání. Symbol uvedený ve spodní části značky vyznačuje stanovený způsob stání.
- Informativní značka č. IP 11f „označuje místo, kde je dovoleno zastavení a stání; symboly ve spodní části značky, které mohou být obráceny, vyznačují stanovené způsoby stání na parkovišti; tyto symboly mohou být vyznačeny i na dodatkové tabulce; poloha vozidla při kolmém nebo šikmém stání musí odpovídat poloze vyjádřené symbolem uvedeným na značce nebo na dodatkové tabulce; na místech, kde je dovoleno stání na chodníku, nesmí zastavit ani stát vozidlo o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jednonápravový traktor, motorový ruční vozík a pracovní stroj samojízdný.
- Informativní značka č. IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ místo, kde je dovoleno zastavení a stání pouze některých vozidel. Případný stanovený způsob stání se vyznačuje obdobně jako na značkách „Parkoviště“ vyznačujících způsob stání.
44. Podle § 11 vyhlášky č. 294/2015 Sb. vodorovné dopravní značky se vyznačují na vozovku nebo jinou zpevněnou část pozemní komunikace (odst. 1). Přechodné vodorovné dopravní značky vyjadřující čáry nebo šipky nebo označující přechody pro chodce nebo jízdní pruhy pro cyklisty jsou provedeny žlutou nebo oranžovou barvou. Mohou být provedeny také v podobě obrysu příslušné vodorovné dopravní značky (odst. 2). Dočasná neplatnost vodorovných dopravních značek se vyznačuje přeškrtnutím žlutými nebo oranžovými čarami (odst. 3).
45. Podle § 12 vyhlášky č. 294/2015 Sb. označení stání a parkovišť se užívají k vyznačení uspořádání zastavení a stání a popřípadě stanovení způsobu stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace nebo uspořádání prostoru parkoviště (odst. 2). Provedení, význam, popřípadě užití vodorovných dopravních značek je uvedeno v příloze č. 8 k této vyhlášce (odst. 3).
46. Podle přílohy č. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. vyznačuje
- Vodorovná značka č. V 10d „Parkovací pruh“ vyznačuje dovolené zastavení a stání. Při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat do vozovky vyznačenou plochu.
- Vodorovná značka č. V 10g „Omezené stání“ dovolené zastavení a stání a stanovuje způsob stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace. Při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat do vozovky vyznačenou plochu. V úseku vyznačeném touto značkou je stání dovoleno za podmínek stanovených svislou dopravní značkou.

47. Podle § 172 správního řádu 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 obvodů se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námitky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklém. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů (odst. 1). Není-li vzhledem k rozsahu návrhu možno zveřejnit jej na úřední desce v úplném znění, musí být na úřední desce uvedeno, o jaké opatření obecné povahy jde, čímž zájmů se přímo dotýká a kde a v jaké lhůtě se lze s návrhem seznámit. Úplné znění návrhu včetně odůvodnění však musí být i v takovém případě zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup (odst. 2). Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. Doba a místo konání veřejného projednání správní orgán oznámí na úřední desce nejméně 15 dnů předem; oznámení zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se má opatření obecné povahy týkat. Hrozí-li nebezpečí z prodlení, je možné tuto dobu zkrátit; nestanoví-li zákon jinak, musí zkrácená doba činit nejméně 5 dní (odst. 3). K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění (odst. 4). 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 námitky 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). Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy (odst. 5).
48. Podle § 173 odst. 1 správního řádu 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 obvodů 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.
49. Podle § 174 odst. 1 správního řádu pro řízení podle této části platí obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé.

50. Soud konstatuje, že návrh opatření obecné povahy byl vyvěšen formou veřejné vyhlášky na úřední desce Městské části Prahy 1 od 23. 6. 2023 do 24. 7. 2023, tj. 32 dní, opatření obecné povahy bylo vydáno dne 4. 9. 2023, a vyvěšeno na úřední desce Městské části Prahy 1 od 4. 9. 2023 do 20. 9. 2023. Ze správního spisu dále vyplynulo, že úprava provozu stanovená napadeným opatřením byla před jeho vydáním projednána s dotčeným orgánem podle § 77 odst. 2 písm. b) a odst. 3 zákona o silničním provozu, Policií České republiky, Krajským ředitelstvím police hlavního města Prahy, odborem služby dopravní policie, který k němu dne 13. 6. 2023 vydal souhlasné stanovisko.
51. Městský soud v Praze přezkoumal napadené opatření obecné povahy v intencích algoritmu, který v minulosti vymezil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, a vycházel z něj i ve své další judikatuře. Tento algoritmus sestává z pěti na sebe navazujících kroků: 1) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; 2) přezkum otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*); 3) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup správního orgánu při vydávání opatření obecné povahy); 4) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium); 5) 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. Návrhové body navrhovatele se týkají toliko kroků 3 až 5 výše zmíněného algoritmu a pouze těmi se bude soud v rozsahu návrhových bodů zabývat.

Procesní postup při vydání napadeného opatření obecné povahy

52. Navrhovatel předně namítal vadný procesní postup při vydání předmětného opatření obecné povahy. Konkrétně namítal, že zřízení parkovacích míst může zasáhnout do prostředí kulturních památek, a že odpůrce si tak musel vyžádat závazné stanovisko orgánu památkové péče, což neučinil, a ani nezdůvodnil, proč není potřeba. Navrhovatel uvedl, že v daném případě je kulturní památkou nejen každý dům v okolí, ale zvláštní význam má i samotná Královská cesta, jež je na seznamu kulturních památek. Prostředím kulturní památky je dle navrhovatele nutné rozumět „místo před domem“, přičemž odkázal na § 11 zákona o státní památkové péči. Navrhovatel v této souvislosti rovněž citoval z rozsudku Městského soudu v Praze, č. j. 8 A 113/2017-106, ze dne 6. 9. 2018, ve kterém se zdejší soud vyjádřil ke zřízení parkoviště v bezprostřední blízkosti kulturní památky Negrelliho viaduktu.
53. Podle § 11 odst. 2 zákona o památkové péči: „*Správní úřady a orgány krajů a obcí vydávají svá rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů, jimiž mohou být dotčeny zájmy státní památkové péče na ochraně nebo zachování kulturních památek nebo památkových rezervací a památkových zón a na jejich vhodném využití, jen na základě závazného stanoviska obecního úřadu obce s rozšířenou působností, a jde-li o národní kulturní památky, jen na základě závazného stanoviska krajského úřadu.*“
54. K výše uvedené námitce soud konstatuje, že ji shledal nedůvodnou. Předně soud akcentuje, že případné dotčení zájmu památkové péče není veřejným subjektivním právem navrhovatele a navrhovatel v tomto bodě ani nespojil svou argumentaci s tvrzením specifikujícím dotčení jeho veřejných subjektivních práv. Soud podotýká, že navrhovatel

nemůže v řízení o zrušení opatření obecné povahy podávat žalobu ve veřejném zájmu. Soud v tomto směru odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 5. 2011, č. j. 8 Ao 2/2011-72, kde soud jednoznačně uvedl, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nelze koncipovat jako *actio popularis*, nýbrž jako nástroj k ochraně vlastního subjektivního práva navrhovatele. Soud dodává, že dle usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 5. 2011, č. j. 8 Ao 2/2011-72, „z ničeho přitom nelze dospět k názoru, že by Nejvyšší správní soud musel nad rámec uplatněného návrhu dohledávat jednotlivé skutečnosti, které by svědčily ve prospěch existence aktivní legitimace navrhovatele.“ K uplatnění této námitky tak navrhovatel není nadán aktivní věcnou legitimací.

55. Navrhovatel spatřoval v nevypořádání dané námitky uplatněné jím ve správním řízení nepřezkoumatelnost napadeného opatření obecné povahy. Soud uvádí, že není pravdou, že by se odpůrce k dané námitce navrhovatele v návrhu nevyjádřil. Odpůrce na ni reagoval, když vysvětlil, že příslušný orgán památkové péče, v daném případě orgán památkové péče hl. města Prahy, není ze zákona účastníkem řízení o místní úpravě silničního provozu; z čehož odpůrce dovodil, že nebylo zapotřebí zjišťovat stanovisko orgánu památkové péče v dané věci. Námitku nepřezkoumatelnost soud posoudil jako nedůvodnou.
56. Soud neshledal ani poukaz navrhovatele na rozsudek Městského soudu v Praze, č. j. 8 A 113/2017-106, ze dne 6. 9. 2018, za přílehlavým. Předně soud připomíná, že tento rozsudek byl zdejším soudem vydán poté, co byl rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46, zrušen předchozí rozsudek Městského soudu v dané věci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 8 A 113/2017-51, a to pro nepřezkoumatelnost. Nejvyšší správní soud v bodě 36. zrušujícího rozsudku zavázal osmý senát zdejšího soudu ke konkrétnímu vypořádání mj. námitky navrhovatele „*zda je k zřízení sporného parkování třeba vyjádření či stanoviska orgánu památkové péče*“, neboť odůvodnění zdejšího soudu vystavěné na obsahu vyjádření odpůrce shledal nepřijatelným. Zdejší soud pak v navrhovatelem odkazovaném rozsudku, č. j. 8 A 113/2017-106, ze dne 6. 9. 2018, tuto námitku navrhovatele vypořádal věcně, nicméně pátý senát zdejšího soudu není tímto vypořádáním osmého senátu vázán; naopak setrvává na shora předestřeném právním názoru, že navrhovatel, jenž svou aktivní procesní legitimaci odvozuje od subjektivního veřejného práva na svou bezpečnost v postavení chodce není bez dalšího nadán aktivní věcnou legitimací k uplatnění námitky směřující svou podstatou do veřejného práva na ochranu kulturních památek. Nad rámec shora uvedeného soud toliko dodává, že rozsudek zdejšího soudu sp. zn. 8 A 113/2017 se navíc týká odlišných skutkových okolností, osmý senát zdejšího soudu totiž posuzoval případ zřízení parkoviště pod oblouky Negrelliho viaduktu a v jeho těsné blízkosti, tj. za situace, kdy mohlo dojít i k fyzickému kontaktu automobilů s viaduktem. Oproti tomu v nyní posuzovaném případě nedošlo napadeným opatřením obecné povahy ke zřízení parkovacích stání v těsné blízkosti kulturních památek, tudíž zájmy památkové péče na ochraně kulturních památek tak ani ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2 zákona o památkové péči nemohly být dotčeny. Byť dotčená parkovací místa obklopují kulturní památky, jedná se např. o měšťanský dům U Zeleného jelínka č.p. 231/51, dům U Bílé labutě č.p. 232/49, dům U Dvou slunců č.p. 233/47, jež jsou zapsány na seznamu kulturních památek; tyto jsou od sporovaného parkovacího místa odděleny chodníkem, navíc parkovací stání jsou umístěna po obou stranách od vozovky, u domu č.p. 233/47 a č.p. 232/49 je přitom povoleno podélné parkování (nikoli nyní přezkoumávaným opatřením obecné povahy). Soud připomíná, že se napadeným opatřením obecné povahy změnil jen způsob parkování z podélného na kolmé či šikmé, nejednalo se však o zřizování nového parkoviště.

57. Navrhovatel dále namítal, že účel přijetí opatření obecné povahy není jednoznačně zjištěitelný. Navrhovatel upozornil na to, že z jednání s veřejností ohledně problematiky nedostatku parkovacích míst na Malé straně, zejména z připomínek paní P. vyplývá, že parkovací místa jsou v této lokalitě hodně využívána coby přechodná parkovací místa turisty, hosty v hotelech a návštěvníky Prahy namísto rezidentů. Navrhovatel tak namítal, že výsledky jednání s veřejností nikterak neodpovídají nutnosti navýšení parkovacích míst. Navrhovatel měl rovněž za to, že navýšení parkovací kapacity o 6 míst je zcela nezpůsobitelné problémem „nedostatku parkovacích míst“ vyřešit s ohledem na enormní množství turistů. Mezi cílem opatření obecné povahy a zvoleným řešením tak dle navrhovatele chybí jakákoliv souvislost. Soud k výše uvedenému konstatuje, že z odůvodnění opatření obecné povahy vyplývá, že k navýšení počtu parkovacích míst došlo na základě interpelací místních trvale žijících občanů na jednání Zastupitelstva MČ Praha 1 ze dne 18. 6. 2019 a opakovaně dne 17. 5. 2022, změna byla také projednána a potvrzena dopravní komisí Rady MČ Praha 1 dne 19. 1. 2023. Ze zápisu z jednání Komise pro dopravu Rady MČ Praha 1 ze dne 19. 1. 2023 vyplývá, že autorkou interpelace za navýšení parkovacích míst byla paní P., interpelaci podepsalo okolo 70 obyvatel z dané lokality. Soud konstatuje, že k navýšení počtu parkovacích míst došlo v Zóně placeného stání – Rezidentní. Je tak zřejmé, že primárně parkovací místa mají sloužit právě rezidentům Prahy 1 neboli osobám disponujícím trvalým bydlištěm na Praze 1. Nelze samozřejmě vyloučit, aby na parkovacích stáních krátkodobě neparkovaly jiné osoby nedisponující trvalým bydlištěm v dané lokalitě. Nicméně tato skutečnost dle názoru soudu nepopírá účel přijetí opatření obecné povahy, tj. účelem zůstává navýšení parkovacích míst pro rezidenty Prahy 1. Soud tak nevěšel na námitku navrhovatele, že účel přijetí opatření obecné povahy není zjištěitelný, ani na námitku, že mezi účelem a zvoleným řešením chybí jakákoliv souvislost.
58. Co se týče argumentu navrhovatele, že problém parkování je řešitelný jiným způsobem, a to prostřednictvím přijatého Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 49 ze dne 15. 1. 2024, na základě kterého došlo k ukončení možnosti bezplatného parkování pro elektromobily a zrušení přenosných parkovacích oprávnění k 31. 12. 2024, konstatuje soud, že předmětné opatření obecné povahy bylo přijato dne 4. 9. 2023, tj. ještě před přijetím Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 49 ze dne 15. 1. 2024; nicméně není oprávněním navrhovatele vnucovat svou představu vhodnějšího řešení parkovacích míst odpůrci a navíc i na tomto místě soud akcentuje, že i tato námitka je nepřipustnou variantou námitky *actio popularis* ze strany navrhovatele.
59. Navrhovatel dále namítal, že opatření obecné povahy je v rozporu s normou ČSN 736110, bod 8.1.2, ve kterém se uvádí, že: *„Příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“* Navrhovatel namítal, že tuto jeho připomínku odpůrce zcela ignoroval a nevypořádal. Soud však ověřil, že k připomínce navrhovatele se odpůrce vyjádřil na stranách 33 až 34 odůvodnění opatření obecné povahy, k námitce ohledně rozporu s normou ČSN 736110 přitom uvedl: *„Dle příslušné technické normy ČSN 73 61 10 – Projektování místních komunikací, by pro uvedenou denní intenzitu pěšího provozu bylo třeba zajistit šíři chodníku min. 434 cm. Šíře obou chodníků (chodci užívají oba) v místě úpravy je v součtu 9 m. Nadto je v tomto místě zřízena obytná zóna a pěší tak mohou legálně užívat pro svůj pohyb průchozí profil v šíři 13 m. Technický požadavek je tak překročen téměř 3 násobně. V situaci, kdy prostor pro pohyb pěších je dimenzován takto komfortně, je uspokojování potřeb místních obyvatel na místě.“* Rozhodně tak uplatněná námitka navrhovatelem byla řádně vypořádána nikoli

opomenuta, čímž nelze opatření mít za nepřezkoumatelné. Navíc ve vyjádření k návrhu odpůrce rovněž poukázal na to, že technická norma ČSN 73 61 10 se týká uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích, a že v rámci řešení přijatého opatřením obecné povahy k žádnému stavebnímu zásahu do prostoru komunikace nedochází. Soud se i s tímto názorem, a i vypořádáním námitky navrhovatele ztotožňuje a konstatuje, že jednak norma ČSN 73 61 10 se vztahuje k uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích, v daném případě se ovšem jedná o úpravu v rámci existujícího stavebního řešení, tj. nikoli o rekonstrukci. Za druhé i z materiálního hlediska, tj. zda jsou zajištěny příznivé podmínky v první řadě chodcům, řešení přijaté daným opatřením obecné povahy je dle názoru soudu v souladu s tímto požadavkem. Soud konstatuje, že parkovací místa zabírají 2,58 metru chodníku, zbývající šíře chodníku, jež mohou využít chodci, je v daném místě 6 až 9 metrů, z druhé strany od vozovky je šíře chodníku 3,2 metry. Soud tak souhlasí se závěrem odpůrce, že v daném místě je pro chodce k dispozici nadstandardní šíře chodníku. Námitku navrhovatele, že se odpůrce nezabýval jeho připomínkou ohledně dodržení požadavku normy ČSN 73 61 10 soud shledává nedůvodnou.

60. Navrhovatel rovněž namítal, že odpůrce nevypořádal jeho připomínky ohledně nesouladu se strategickými dokumenty hlavního města Prahy, zejména rozporu se Základní tezí kvality veřejného prostoru a veřejných prostranství, Strategie rozvoje veřejných prostranství Hl. m. Prahy a s Manuálem tvorby veřejných prostranství. Navrhovatel namítal, že odpůrce se k těmto připomínkám vyjádřil zcela nedostatečně, a že nevypořádání připomínek způsobuje vadu nepřezkoumatelnosti opatření obecné povahy. Odpůrce se k výše uvedené námitce navrhovatele vyjádřil následovně: „*Strategické materiály udávají obecně směry rozvoje města. Nejsou schopné (a není to jejich účelem) řešit takto malý detail.*“ Soud konstatuje, že strategické materiály jako je Manuál tvorby veřejných prostranství a Strategie tvorby veřejných prostranství, oba vydané Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, slouží orgánům státní správy jako doporučení či inspirace při přípravě projektů, vytváření koncepcí, a realizacích veřejného prostoru, je ovšem zřejmé, že tyto dokumenty nejsou obecně závazné. Vypořádání dané připomínky odpůrcem soud považuje za zcela dostatečné a připomíná, že dle judikatury Nejvyššího správního soudu je pro nepřezkoumatelnost nutno zrušit rozhodnutí tehdy, jestliže správní orgán neuvede konkrétní důvody, o něž se jeho rozhodnutí opírá (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2006, čj. 2 As 37/2006 – 63, č. 1112/2007 Sb. NSS), nevypořádá se se všemi odvolacími námitkami (rozsudek ze dne 19. 12. 2008, čj. 8 Afs 66/2008 – 71), či neuvede důvody, proč nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení a proč námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené, (rozsudek ze dne 14. 7. 2005, čj. 2 Afs 24/2005, č. 689/2005 Sb. NSS). Pokud však vyloží, proč se s danou námitkou neztotožňuje, nelze již hovořit o nepřezkoumatelnosti, byť by se závěr vyslovený správním orgánem jevil zcela mylný a nepřijatelný (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45, a ze dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016-64). Zrušení správního rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tak vyhrazeno těm nejzávažnějším vadám správních rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů skutečně nelze správní rozhodnutí meritorně přezkoumat. V daném případě se odpůrce k námitce navrhovatele vyjádřil a byť se tak stalo velmi stručně, rozhodně zde nelze shledat o vadu nepřezkoumatelnosti opatření.
61. Soud shrnuje, že neshledal důvodnými námitky navrhovatele zařazené pod třetí krok algoritmu přezkumu opatření obecné povahy, jak jej definoval Nejvyšší správní soud

v rozsudku ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, tj. námitky k přezkumu otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem.

Přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem

62. Pod čtvrtý krok algoritmu přezkumu opatření obecné povahy navrhovatel zařadil námitku rozporu s hmotným právem, konkrétně s Listinou základních práv a svobod, zákonem o silničním provozu a správním řádem. Navrhovatel tvrdil, že opatření zasahuje do jeho práva na ochranu zdraví dle článku 31 Listiny základních práv a svobod, jelikož úprava parkovacích stání snížila šířkové poměry pruhu pro chodce a zároveň umožnila parkování automobilů na chodníku. Tvrdil, že automobily vjíždí do pruhu pro chodce, a že je nucen při vyhýbání se dalším chodcům vstupovat do parkovacích stání. Soud k tomuto konstatuje, že širší chodníku, jež mohou využít chodci je v daném místě 6 až 9 metrů, celý prostor parkovacích stání směrem k průchozímu chodníku je ohraničen trvale instalovanými sloupky, k zajištění automobilů do prostoru pro chodce tak skutečně vzhledem k této překážce nemůže dojít. Soud nevešel na argumentaci navrhovatele, že předmětnou úpravou parkování může dojít k ohrožení navrhovatele na zdraví, když prostor pro chodce v šíři 6 až 9 metry je dle názoru soudu skutečně velkorysý a rozhodně jej nelze považovat za nebezpečný ani pro chodce. Dle názoru soudu k objektivnímu ohrožení navrhovatele automobily nemůže dojít, a to ani s přihlédnutím ke skutečnosti, že se jedná o turisticky vytiženou trasu (Královskou cestu).
63. Co se týče námitky, že opatření zcela rezignuje na zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jež navrhovatel blíže nerozvedl, konstatuje soud, že ji shledává nedůvodnou. Bezpečnost chodců je dle názoru soudu řádně zajištěna, k návrhu opatření obecné povahy bylo rovněž vydáno souhlasné stanovisko dotčeného orgánu podle § 77 odst. 2 písm. b) a odst. 3 zákona o silničním provozu, Policie České republiky, Krajského ředitelství police hlavního města Prahy, odboru služby dopravní policie. Námitky ke čtvrtému kroku algoritmu (materiálního kritéria rozporu s hmotným právem) soud shledal nedůvodnými.

Přezkum z hlediska proporcionality

64. Navrhovatel v rámci pátého kritéria přezkumu opatření obecné povahy namítal, že z odůvodnění opatření není vůbec zřejmé, proč obecný nedostatek parkovacích míst je třeba řešit právě zřízením 6 parkovacích míst na mozaikové dlažbě na chodníku na Královské cestě. Opatření dle navrhovatele omezuje adresáty více než je nutné a nevyhovuje tak požadavku na minimalizaci zásahů. Opatření dle navrhovatele pouze zhoršuje bezpečnost chodců a není ve vztahu k chodcům proporcionální.
65. Soud připomíná závěry Nejvyššího správního soudu ohledně testu proporcionality, uvedené v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, věc *T-Mobile Czech Republic*. Nejvyšší správní soud vyslovil, že soud vnímá proporcionalitu „dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

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)“.

66. Soud ve smyslu výše citovaného rozsudku Nejvyššího správního soudu posoudí, zda předmětné opatření obecné povahy odpovídá testu proporcionality. První kritérium, tj. zda opatření umožňuje dosáhnout sledovaného cíle soud považuje za splněné. Napadené opatření mění způsob parkování z podélného na kolmé či šikmé a tím dosahuje rozšíření kapacity parkovacích míst na ulici Nerudova o 6 parkovacích míst, přičemž celkový počet parkovacích míst na ulici Nerudova činí 67 míst. Soud považuje zvolené řešení za způsobilé dosáhnout sledovaného cíle zvýšení počtu parkovacích míst pro rezidenty dané lokality. Mezi zvoleným řešením a sledovaným cílem je nepochybně logická souvislost, neboť změnou způsobu parkování dochází k navýšení parkovacích míst. Co se týče otázky, zda cíle nelze dosáhnout jiným legislativním prostředkem, považuje soud zvolené řešení za potřebné, a to s ohledem na danou lokalitu, v dané lokalitě nelze rozšíření parkovací kapacity dosáhnout jinými prostředky, např. nelze zřídit podzemní parkování či rozšířit parkovací kapacitu na jiném místě ulice Nerudova, neboť jinde je tato ulice mnohem užší. Obecně se jedná o lokalitu Malé strany, kde, jak je obecně známo, jsou úzké uličky. Odpůrce dle názoru soudu využil místa na ulici Nerudova, kde se nachází nejširší chodník v okolí, tj. po záboru 2,5 metru pro parkovací stání, chodcům zbývá prostorných 6 až 9 metru chodníku k užívání. Zvolené řešení tak odpovídá i kritériu minimalizace zásahů. Rovněž jsou parkovací stání od chodníku odděleny antiparkovacími sloupky. Jak soud uvedl výše, automobily nemůžou vjet do zóny pro chodce a nemůže tak ani dojít k ohrožení bezpečnosti chodců. Konečně je dle soudu splněno i kritérium proporcionality v užším smyslu, tj. následek opatření obecné povahy je úměrný sledovanému cíli. Následkem je v daném případě omezení chodců, konkrétně zúžení chodníku pro chodce o 2,58 metru. S ohledem na zbývající šířku chodníku 6 až 9 metru, považuje soud zvolené řešení za přiměřené.
67. K poslední námitce navrhovatele, že z odůvodnění opatření není vůbec zřejmé, proč obecný nedostatek parkovacích míst je třeba řešit právě zřízením 6 parkovacích míst na mozaikové dlažbě na chodníku na Královské cestě, sděluje soud nad rámec již shora uvedeného následující. Odpůrce v odůvodnění opatření uvedl: „... V celé délce možného stání vozidel je velice komfortní zbývající šíře komunikace pro pěší v rozmezí od 6,0 m do 9,0 m, kdy je tímto zajištěna nadstandartní bezpečnost chodců. V nižší části ulice Nerudova, Praha 1 mají komunikace pro pěší místy šíře pouhé 1,2 m. Šíře komunikace pro pěší v místě úpravy stání vozidel je největší v celé ulici Nerudova a je rovněž kapacitně nadstandartní. Chodci zde na rozdíl od jiných částí ulice nejsou kapacitou průchozího profilu nikterak omezováni. Nejširším místem je právě tento úsek ulice Nerudova, Praha 1 se sdílenou šíří komunikace 23 m...“ Soud tak nesouhlasí s navrhovatelem, že by v odůvodnění opatření nebylo zcela přezkoumatelným způsobem vysvětleno, proč rozšíření kapacity parkovacích míst bylo zvoleno právě na daném místě. Soud nepochybně, že Královská cesta slouží jako hlavní turistická trasa hlavního města Prahy, jež vede od Náměstí Republiky až na Pražský hrad, a že nově vzniklá parkovací místa jsou umístěna na mozaikové dlažbě, opět však i v tomto případě soud zdůrazňuje, že navrhovatel nemůže v řízení vystupovat jako obhájce cizích práv, či podávat návrh ve veřejném zájmu. V případě výtky navrhovatele, že vozidla budou parkovat na Královské cestě, nad to na mozaikové dlažbě, soud upozorňuje, že již netvrdí, jakým způsobem jsou tyto námitky způsobilé zasáhnout do navrhovatelových veřejných subjektivních práv. Soud proto znovu odkazuje na rozhodnutí Nejvyšší správní soud

Shodu s prvopisem provedla: S. K.

v rozhodnutí ze dne 3. 5. 2011, č. j. 8 Ao 2/2011–72, kde soud jednoznačně uvedl, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nelze koncipovat jako *actio popularis*, nýbrž jako nástroj k ochraně vlastního veřejného subjektivního práva navrhovatele. Přesto, jak soud v předchozím bodě rozsudku konstatoval, soud dospěl k závěru, že konkrétní řešení provedené opatřením obecné povahy je řešením přiměřeným.

V. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

68. Lze tak uzavřít, že návrhem napadené opatření obecné povahy bylo vydáno v souladu se zákonem i judikaturou soudů; zároveň soud ve věci neshledal taková procesní pochybení, která by měla za následek nezákonnost napadeného opatření obecné povahy, proto soud nedůvodný návrh na jeho zrušení podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
69. Výrok o nákladech řízení pod bodem II. a III. rozhodnutí je odůvodněn § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť navrhovatel nebyl ve věci samé úspěšný a úspěšnému odpůrci prokazatelné náklady řízení nad rámec běžných činností správního úřadu nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno, a to v tolika vyhotoveních (podává-li se v listinné podobě), aby jedno zůstalo soudu a každý účastník dostal jeden stejnopis. 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší 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 26.11.2024

Mgr. Gabriela Bašná v.r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem provedla: S. K.