



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a Mgr. Vojtěcha Salamánka ve věci

navrhovatele: **M. B.**, narozen X
bytem X
zastoupen advokátem JUDr. Jiřím Rouskem
sídlem Dubská 390/4, 415 01 Teplice

proti
odpůrci: **Magistrát města Teplice**
sídlem náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice

za účasti osob
zúčastněných
na řízení: 1) **Petr Kubík**, IČO: 11448211
sídlem Kladruby 12, 415 01 Kladruby
2) **Truck Pedan s.r.o.**, IČO: 27295117
sídlem Josefská 1979, 415 01 Teplice
obě osoby zastoupeny advokátem Mgr. Michalem Zahutou
sídlem U Soudu 1971/3, 415 01 Teplice

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 15. 8. 2025,
č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T,

takto:

- I. Opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané Magistrátem města Teplice dne 15. 8. 2025 pod č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T **se zrušuje** dnem právní moci tohoto rozsudku.

- II. Odpůrce **je povinen** zaplatit navrhovateli náhradu nákladů řízení ve výši 27 743,70 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Návrhem na zrušení opatření obecné povahy podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) se navrhovatel domáhá zrušení opatření obecné povahy ze dne 15. 8. 2025, č. j. MgMT/145908/2023 OD/Hum/DZ-T (dále obvykle jen „napadené opatření“), jímž odpůrce stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci na úseku silnice č. III/25328 (na p. č. XA, v blízkosti č. p. XB v k. ú. X a na p. č. XC v k. ú. X), v přesné specifikaci a umístění podle vloženého návrhu dopravního značení s názvem „Situace – Kladruby, tranzit“, s cílem umožnit nákladním vozidlům vjezd do areálu provozovny autoservisu a myčky.

Návrh

2. V návrhu navrhovatel namítal rozpor napadeného opatření s rozsudkem zdejšího soudu ze dne 25. 11. 2020, č. j. 40 A 8/2020-204 (dále jen „první zrušující rozsudek“), kterým soud zrušil opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané odpůrcem dne 21. 8. 2020 pod č. j. MgMT/014090/2020 OD/Hum/DZ-T. Odkázal přitom na body 24 až 26 odůvodnění tohoto rozsudku. Dle navrhovatele odpůrce nerespektoval ani závěry rozsudku zdejšího soudu ze dne 12. 7. 2023, č. j. 142 A 5/2023-91 (dále jen „druhý zrušující rozsudek“), kterým soud zrušil opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané Magistrátem města Teplice dne 5. 6. 2023 pod č. j. MgMT/070802/2023 OD/Hum/DZ-T. Navrhovatel konstatoval, že záměrem změny dopravního značení v napadeném opatření opět není zamezení průjezdu nákladních vozidel obcí, ale zcela zjevně umožnění vjezdu klientům autoservisu a myčky. Navrhovatel zdůraznil v předchozích zrušujících rozsudcích soudem zmiňovanou zásadu, že z bezpráví nemůže vzejít právo, protože není možné, aby se odpůrce nebo kdokoli jiný odvolával na to, že nákladní vozidla do autoservisu a myčky přijížděla i za dosavadního dopravního značení.
3. Stávající dopravní značení v obci je podle navrhovatele umístěno na základě rozhodnutí odpůrce ze dne 14. 10. 2004, č. j. ODŽP/54826.2/04/Ro/DztStan, proti čemuž obec Kladruby ani žádný dotčený subjekt jakkoli nebrojil. V tomto směru je třeba vycházet z presumpce správnosti správních aktů.
4. Navrhovatel konstatoval, že Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace (dále jen „Správa a údržba silnic“), ve svém stanovisku (navrhovatel neuvedl datum vydání ani číslo jednací, pozn. soudu) uvedla, že „*předmětná silnice III/25328 šířkově nesplňuje podmínky pro obousměrný provoz pro nákladní vozidla nad 3,5 t. V celém uvedeném úseku jsou nebezpečné krajnice*“. Z uvedeného dle navrhovatele vyplývá, že silnice vedoucí kolem jeho domu není způsobilá pro provoz nákladních vozidel nad 3,5 t. Další stanovisko Správy a údržby silnic (navrhovatel neuvedl datum vydání ani číslo jednací, soud pozn. soudu) je dle navrhovatele neodůvodněné, neboť nijak nevypovídá dřívější stanovisko ohledně nebezpečnosti provozu, opomíjí nebezpečnost provozu nákladních vozidel na mostě a také nedávný propad vozovky v blízkosti domu č. p. XD v důsledku nezpůsobilosti vozovky k provozu nákladních vozidel.

5. V rozporu s předchozími rozhodnutími (nespecifikováno, zda se jedná o stanoviska Správy a údržby silnic či dva zrušující rozsudky, pozn. soudu) se také odpůrce nevypořádává se změnou názoru a nedůvodně ignoruje názor Policie České republiky (dále jen „Policie“), která vydala negativní stanovisko.
6. Dle navrhovatele se Policie vyjádřila jasně proti návrhu místní úpravy provozu a následná polemika odpůrce je zcela irrelevantní. Odpůrcem užitý pojmy „právní jistota“ a „hospodářská soutěž“ jsou dle navrhovatele užity nesmyslně a v nepřiléhavém kontextu. Dle navrhovatele odpůrce opětovně klade důraz na „dopravní realitu“, tedy protiprávní jednání zákazníků, což však již krajský soud označil za nepřijatelné. Úvahy odpůrce jsou dle navrhovatele nevěcné a neodůvodněné.
7. Dle navrhovatele odpůrce vyložil stanovisko obce Kladruby, která uvedla, že nemá připomínky k navržené místní úpravě provozu, jako souhlas, což je zcela zjevnou deformací vyjádření obce.
8. Úvahy odpůrce o důvodu umístění dopravního značení (patrně myšleno dopravní značení z roku 2004, pozn. soudu) jsou dle navrhovatele neodůvodněné, neexistuje jediný důkaz, který by o záměru takto hovořil. Úvahy správního orgánu v tomto směru jsou dle navrhovatele překročením mezí správního uvážení a jeho zneužitím, a jsou nepřezkoumatelné. Jedná se o prosté spekulace ve snaze uspokojit navrhovatele. Vlečné křivky dle navrhovatele rozhodně nejsou klíčovým aspektem, vjezd nákladních vozidel je omezen stávajícím dopravním značením a navrhované značení je samoučelné.
9. Úvahy odpůrce o ukončení činnosti podnikatelů v areálu (spor již trvá 6 let a nikdo neukončil svou činnost) a o přínosu podnikatelů pro obec Kladruby jsou dle navrhovatele čistou spekulací bez empirických dat. Odpůrce tak dle navrhovatele pracuje v testu proporcionality s neověřenými a nepodloženými informacemi.
10. Dále navrhovatel upozornil na to, že kolaudační rozhodnutí dotčeného autoservisu a myčky byla vydána v letech 2006 a 2007, kdy byl na území obce zakázán vjezd vozidel nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy. Vlastníkům nemovitostí, kterými jsou společnost Truck Pedan s.r.o. a pan Petr Kubík, proto nesvědčí žádné legitimní očekávání či domněnka oprávněnosti podnikání ve vztahu k servisu či myčce. Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje (dále jen „Krajská hygienická stanice“) totiž dle navrhovatele stanovilo, že myčka bude využívána pouze vozidly vlastníka a že souhlas bude udělen pouze za podmínky, že myčka bude sloužit k mytí vozů firmy Petr Kubík, nebude využívána ke komerčním účelům, což bylo v souladu s tehdy platným dopravním značením. Podle navrhovatele je stavba využívána v rozporu s kolaudačním rozhodnutím pro účely mytí vozidel třetích osob, což konstatoval rovněž Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, ve svém sdělení ze dne 22. 12. 2021, č. j. KUUK/164985/2021.
11. Rovněž v kolaudačním rozhodnutí, kterým bylo povoleno užívání servisu, je dle navrhovatele uvedeno, že servis je povolován jako značkový servis nákladních vozidel DAF. Společnost Truck Pedan s.r.o. tehdy užívala firmu „DAF Pedan s.r.o.“ a vozidla DAF tvořila velkou část flotily Truck Pedan s.r.o. a Petra Kubíka. Aktuální využití společností Penax - Petr Sýba s.r.o. podle jejích webových stránek však dle navrhovatele spočívá i v servisu návěsů, autobusů, zemědělských i stavebních strojů. Původním účelem přitom podle navrhovatele bylo umožnit využívání kolaudovaných prostor vlastníkem areálu, což opět koresponduje s tehdy platným dopravním značením, které kolaudacím předcházelo.

12. Navrhovatel dále namítl ve vztahu ke znaleckému posudku doc. Ing. Jany Markové, Ph.D., ze dne 12. 7. 2021, č. 109-18/2021 (dále jen „znalecký posudek doc. Markové“), ze kterého vycházel odpůrce, že posudek je zpracován na jiný dům, pročez je nepoužitelný. V posudku se sice uvádí, že se týká domu č. p. XE v Kladrubech, avšak dle navrhovatele vycházela znalkyně ze stavební dokumentace pro dům č. p. XF, resp. č. p. XG v Kladrubech.
13. Dle navrhovatele se odpůrce opomněl v napadeném opatření zabývat odborným vyjádřením Ing. Michala Sedláčka, Ph.D., autorizovaného inženýra v oborech Statika a dynamika staveb, Geotechnika, který ve svém odborném vyjádření ze dne 9. 6. 2022 ke stavebně technickému stavu navrhovatelova domu č. p. XE v Kladrubech uvedl: *„Trhliny v JZ části objektu jsou důsledkem technické seismicity, jejíž příčinou je najíždění kamionové dopravy na silniční obrubníky v místě dopravní šikany. To vyvolává otřesy (dynamické rázy, vibrace), které se přenáší podloží do základů budovy a navazujících konstrukcí (obvodové zdi, stropní klenby). Vzhledem k tomu, že trhliny v JZ části objektu jsou v přímé souvislosti s kamionovou dopravou, doporučuji zakázat provoz vozidel nad 3,5 tuny, mimo dopravní obsluhu.“* Dle navrhovatele odpůrce uvedené odborné vyjádření cíleně ignoroval. Odpůrce dle navrhovatele nemá dostatek odborných znalostí, aby posoudil nedostatky znaleckého posudku doc. Markové. Měl proto nechat zhotovit revizní posudek.
14. K provedenému měření hluku a vibrací Krajskou hygienickou stanicí navrhovatel namítl, že sice naměřené hodnoty jsou zhruba 30 % pod hranicí ohrožující zdraví, ovšem měření bylo prováděno za situace, kdy byl zakázán vjezd okolo domu navrhovatele mimo dopravní obsluhu. Lze předpokládat, že pokud by byl povolen provoz automobilů pro zákazníky autoservisu a myčky, došlo by k nárůstu dopravy. Navrhovatel s ohledem na kapacitu myčky spočetl, že je schopna odbavit nejméně 4 nákladní automobily za hodinu, k čemuž je třeba připočítat zákazníky servisu, jejichž přesný počet by se dal zjistit z účetnictví provozovatele servisu. Navrhovatel však k počtu zákazníků myčky a servisu již v minulosti dokládal odpůrci videozáznamy z kamery na svém domě. Dle navrhovatele odpůrce vycházel otrocky z naměřených hodnot hladiny hluku a vibrací s tím, že nepřekračují povolené limity, aniž by vzal v úvahu argumentaci navrhovatele, že z naměřených hodnot nelze vycházet, nýbrž mělo by se vycházet z hodnot měření hluku a vibrací zjištěných při simulaci zvýšeného počtu nákladních automobilů. Navrhovatel v rámci řízení o vydání opatření obecné povahy navrhoval celou řadu důkazů včetně dalšího znaleckého zkoumání, měření vibrací a hluku při současné realizaci vyšetřovacího pokusu simulujícího provoz po změně dopravního značení. S důkazními návrhy bylo dle navrhovatele naloženo ledabyle, jejich neprovedení není dostatečně odůvodněno. Dle navrhovatele kladl odpůrce důraz na skutečnost, že nebyly překročeny hygienické limity hluku a vibrací, aniž by bral v úvahu pohodu bydlení navrhovatele a dalších občanů; je přitom všeobecně známou skutečností, že pro pobyt v interiéru je pro lidi snesitelný hluk do 35 dB, pro spánek mezi 25-30 dB. Naměřené hodnoty hluku byly podstatně vyšší, byť nepřesáhly hygienické limity. Navrhovatel podotkl, že je možno podat civilní žalobu kvůli rušení hlukem či vibracemi i za situace, kdy nebyly překročeny hygienické limity, pokud by hladiny hluku a vibrací přesahovaly obvyklou míru v lokalitě.
15. Navrhovatel upozornil, že trpí v závislosti na provozu nákladní dopravy, který je zakázán, zdravotními potížemi spojenými s protiprávním jednáním zákazníků myčky a servisu, kdy špatně spí a v důsledku jejich jednání trpí anxiosně depresivní poruchou.
16. Závěry odpůrce týkající se hluku a vibrací jsou dle navrhovatele nepřezkoumatelné a neodůvodněné, a jsou i zcela tendenční ve prospěch osob zúčastněných na řízení, neboť

odpůrce nepředpokládá změnu v počtu zákazníků myčky a servisu, a tedy jasné zvětšení hlukové i vibrační zátěže oproti stavu, kdy nyní vjezd zákazníkům myčky a servisu povolen.

17. Navrhovatel dále namítl k argumentaci odpůrce ekonomickým přínosem podnikání v myčce a autoservisu, že pokud odpůrce zmiňuje zaměstnání občanů obce a příjmy obce z daní, měl by tyto údaje verifikovat. Podle vlastních tvrzení provozovatele myčky tato zaměstnance nemá, příjem obce ze servisu nemůže být žádný (provozovatel nemá sídlo na území obce) a v areálu může probíhat servis i mytí vozidel do 3,5 t. Kolik zaměstnanců je občany obce Kladruby odpůrce též neuvádí.
18. Test vhodnosti, potřebnosti a proporcionality je dle navrhovatele nepřezkoumatelný, navíc byl proveden s neverifikovanými vstupními údaji postavenými na nesprávných úvahách a jejich výsledek je v rozporu s judikaturou správních soudů.
19. Dále navrhovatel zanalyzoval činnost společnosti Truck Pedan s.r.o. a společnosti Penax - Petr Sýba s.r.o. Socioekonomický přínos těchto společností obci označil za spekulativní, ničím nedoložený a odpůrcem navzdory námitkám a důkazům navrhovatele nekriticky přejatý jako pravdivý. Legitimní očekávání podnikatelů ani odpůrcem často zmiňovaný „pokojný stav“ či smysl a účel dosavadního dopravního značení v obci dále nelze dovozovat z protiprávního jednání zákazníků servisu či myčky, kteří dosavadní dopravní značení nerespektují, či z nečinnosti správního orgánu, který nedodržování dopravního značení netrestá. Pro stanovení nového dopravního značení tak podle navrhovatele chybí legitimní důvod.
20. Nepřípustnost vydání napadeného opatření spatřuje navrhovatel také v tom, že jeho adresátem není neurčitý okruh adresátů, neboť odpůrce i osoby zúčastněné na řízení uvádí konkrétní adresáty, a sice provozovatele myčky a servisu a jejich zákazníky.
21. Dle navrhovatele odpůrce uvádí, že původním účelem dopravního značení bylo zamezení průjezdu nákladních vozidel obcí. Jde o spekulaci, kdy sám odpůrce připouští, že mu není známo nic o původním návrhu.
22. S odkazem na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 11. 6. 2015, č. j. 40 A 2/2015-47, navrhovatel konstatoval, že ho odpůrce nevyzval, aby se vyjádřil k obsahu spisu, čímž ho zkrátil na jeho právech. Navrhovatel dále namítal, že mu měl být návrh na vydání napadeného opatření s ohledem na základní principy dobré správy, vývoj situace a jeho známost doručen stejně jako i všem dotčeným osobám vhozením do schránky, příp. v jeho případě advokátovi. Stejně tak navrhovateli nebylo doručeno samotné napadené opatření, kdy o jeho vydání se dozvěděl pouze díky sledování úředních desek odpůrce a obce Kladruby. Dle navrhovatele jde taktéž o vadu.
23. Navrhovatel dále uvedl, že existuje řada podezřelých skutečností, které nasvědčují nestandardním vztahům mezi úřední osobou Ing. H. a společností Dostál & partneři, advokátní kancelář, s.r.o., která zastupuje společnost Penax - Petr Sýba s.r.o. provozující servis v dotčeném areálu. Proběhla mezi nimi řada osobních konzultací a telefonických hovorů ohledně napadeného dopravního značení. Nadstandardní styk podle navrhovatele plyne z vyúčtování právních služeb založeného do spisu sp. zn. 10 C 63/2022 u Okresního soudu v Teplicích. Dle navrhovatele zde proto může existovat pochybnost o nestrannosti a nepodjatosti Ing. H., kdy Penax - Petr Sýba s.r.o., který ani nebyl účastníkem předchozích řízení o změně dopravního značení, udržuje prostřednictvím svého zástupce cíle vztahy s

úřední osobou rozhodující všechna řízení o návrhu dopravního značení, což se projevuje i ve způsobu jednání a rozhodování správního orgánu.

24. Napadenému opatření navrhovatel vytýkal rovněž nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatečném odůvodnění, neboť odpůrce se nevypořádal s jeho věcnou a přesvědčivou argumentací, vycházel toliko ze svých domněnek, veškeré důkazy provedl ledabyle a o vydání napadeného opatření rozhodl i přes rozpor s hmotným právem. Nepřezkoumatelnost navrhovatel spatřoval i v závěru o upřednostnění znaleckého posudku doc. Markové, jehož závěry jsou v rozporu se znaleckým posudkem předloženým navrhovatelem i dalšími odbornými vyjádřeními, a který navíc nesplňuje zákonné podmínky pro posouzení jako znalecký posudek a vychází z nesprávných podkladů.
25. Na jednotlivé námitky navrhovatele odpůrce podle navrhovatele reagoval jen velmi krátce, kdy rozsah odůvodnění je tvořen zejména citacemi těchto námitek, k nimž se odpůrce dostatečně kvalifikovaně nevyjádřil. Zcela opomenuta zůstala tvrzení navrhovatele k části napadeného opatření, kde odpůrce „provádí“ test proporcionality. Nedostatečně odůvodněno je i neprovedení navrhovatelem navrhovaných důkazů včetně dalšího znaleckého zkoumání poškození nemovitostí a znaleckého zkoumání posouzení vlivu dopravy na zdraví a na kvalitní a klidný život navrhovatele a dalších dotčených osob a obyvatel obce Kladruby, výsledků osob podávajících námitky a měření vibrací a hluku při současné realizaci vyšetřovacího pokusu simulujícího provoz po změně dopravního značení. Neobstojí, že vyšetřovací pokus není důvodný z důvodu měření provedeného ze strany Krajské hygienické stanice, neboť měření bylo provedeno za situace, kdy byl vjezd vozidel zakázán a pohyb těchto vozidel byl minimální, přičemž i tak byly naměřené hodnoty schopny zasáhnout do pohody bydlení navrhovatele. Odpůrce si měl také zajistit vyjádření Správy a údržby silnic a Ředitelství silnic a dálnic ohledně aktuálního stavu a možnosti provozu na mostu ev. č. 25328-1, který je mostem přes silnici I/13, je umístěn za výjezdem z obce Kladruby směr Lbín a zejména silnice I/13 směr Teplice/dálnice D8, kudy je veden výjezd většiny návštěvníků servisu a myčky. Tento most je v klasifikaci stavu mostů (dostupné na <https://www.hlidacstatu.cz/data/Index/stav-mostu>) hodnocen stupněm VI – velmi špatný ze sedmi možných, ačkoli před pouhými třemi lety byl ještě hodnocen stupněm V. Faktický stav mostu tak odpovídá nutnosti přísnější regulace nákladní dopravy, nikoliv povolení většího množství nákladních vozidel, která na stav mostu nepochybně mají negativní vliv.
26. Podle navrhovatele tedy odpůrce překročil svou diskreční pravomoc při hodnocení důkazů, neboť existují důkazy, které opomenul, zdevalvoval či deformoval, i když z nich vyplývá, že dojde k poškození nemovitostí a zhoršení kvality života. Navrhovatel odmítl odpůrcův argument, že k důkazům nelze přihlížet, neboť vozidla do servisu stále zajíždějí, a tím je legalizován nezákonný postup zákazníků servisu. Podle navrhovatele odpůrce v podstatě navzdory předchozímu rozhodnutí zdejšího soudu konstatoval, že za situace, kdy veřejná moc rezignovala na dodržování dopravních předpisů v Kladrubech, je zcela v pořádku změnit dopravní značení ve prospěch pachatelů přestupků a těch, kteří je k porušování dopravních předpisů ponoukají za účelem vlastního zisku. Dostatečně odůvodněno podle navrhovatele nebylo ani to, proč odpůrce nepřistoupil k veřejnému projednání námitek, ačkoli to navrhovatel navrhoval a s ohledem na množství dotčených osob a rozsah námitek by to bylo namístě.
27. Navrhovatel současně poukázal na hrozící poškození nemovitého majetku jeho i dalších obyvatel obce, zhoršení životního prostředí v obci a ohrožení života občanů obce v důsledku

nárůstu kamionové dopravy a zvýšeného rizika dopravních nehod, neboť silnice č. III/25328 není svou šířkou uzpůsobena pro zvýšený pohyb kamionů na území. Jde o tak úzkou silnici, že Správa a údržba silnic vylučuje provoz vozidel nad 3,5 t, chybí zde přechody pro chodce, moderní prvky snižující rychlost vozidel a zajišťující ochranu a přístupnost komunikace pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Navrhovatel je toho názoru, že pokud mu z důvodu zvýšení vibrací v rámci obce nebylo umožněno zřízení dlouhého zpomalovacího prahu či krátkého příčného prahu dle § 66 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), ke zvýšení vibrací nad rámec limitů stanovených zákonem by došlo i v důsledku změny dopravního značení dle napadeného opatření. Nezpůsobitelnost komunikace podle navrhovatele vyplývá i z dalšího jednání obce Kladruby, která dne 11. 2. 2012 požadovala umístění značky zákaz stání z důvodu, že je silnice široká cca 4 (pozn. soudu – míněno zřejmě 4 m) s tím, že v případě průjezdu MHD dochází ke zhoršení již tak nebezpečné situace.

28. Podle navrhovatele je napadené opatření diskriminační, neboť dělí obec na dvě části a její občany na dvě kategorie, kdy při vjezdu z Teplic (Nová Ves) až po servis Penax zachovává absolutní zákaz vjezdu kamionů, zatímco ze strany silnice č. I/13 chce umožnit tranzit, tedy i vjezd kamionů do servisu. Zvolené řešení vyžaduje změnu dopravního značení u silnice I. třídy, zatímco v případě změny dopravního značení ve směru z Teplic (Nové Vsi) by šlo o výměnu pouze jedné dopravní značky. Namítal také, že bylo zasaženo do jeho práva na příznivé životní prostředí, neboť hlukové zatížení v důsledku vydání napadeného opatření překročí závazné limity hluku stanovené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“), resp. nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení č. 272/2011 Sb.“). Již nyní jsou hlukové imise velmi vysoké, navrhovatele budí ze spánku a způsobují mu únavu vlivem nedostatečného množství a kvality spánku. V rozporu se zákonem podle navrhovatele již v tuto chvíli nepochybně jsou překročeny také nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Zmínil rovněž zásah do vlastnického práva v důsledku nemožnosti užívat své nemovitosti jím zvoleným způsobem (nemůže nechat otevřená okna a větrat ani pobývat na zahradě kvůli imisím z vozovky); dochází rovněž ke snížení hodnoty nemovitých věcí v blízkosti silnice. Dále navrhovatel odkázal na své námitky, které podal jako dotčená osoba, včetně návrhů na provedení dokazování.
29. Podle navrhovatele napadené opatření absolutně neprochází testem proporcionality. Odpůrce se takovým testem sice zabýval, ale učinil tak vadně a v rozporu s judikaturou správních soudů. Podle navrhovatele nemůže převážit vlastně neexistující právo dvou podnikatelů proti velké většině obyvatel obce. Znovu poukázal na dobu kolaudace servisu a myčky až po dvou či třech letech od stanovení dosavadního dopravního značení. Podle navrhovatele ve věci nejde o žádné omezení práva podnikatelů a nedochází ke stanovení dopravního značení, které by podnikatele jakkoliv omezovalo v podnikatelské činnosti. Jde o nezměnění stavu, který na území obce panuje již takřka 19 let a předcházel zahájení činnosti podnikatelů v této obci. Pokud by tedy nebylo vydáno napadené opatření, nedojde k zásahu do práva podnikatelů na podnikání. Navrhovatel uzavřel, že veřejný zájem na provozu servisu a myčky neexistuje, neboť nejde o provoz, který by jakýmkoliv způsobem uspokojoval potřeby obyvatel obce či zlepšoval život na území obce. Odpůrce v napadeném opatření zcela opominul ústavně garantovaná práva navrhovatele.

Vyjádření odpůrce k návrhu

30. Odpůrce ve svém vyjádření navrhl zamítnutí návrhu pro nedůvodnost. Uvedl, že stanovení místní úpravy provozu v Kladrubech bylo provedeno podle § 77 zákona o silničním provozu. V souladu s § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) odpůrce zveřejnil návrh opatření obecné povahy s odůvodněním na úředních deskách dotčených obcí a vyzval dotčené osoby k uplatnění připomínek či námitek. V průběhu řízení byly obdržené námítky zahrnuty do odůvodnění a odpůrce se s nimi podrobně vypořádal podle § 172 odst. 4, 5 správního řádu.
31. K navrhovatelem namítaným vadám dokazování odpůrce uvedl, že v odůvodnění napadeného opatření shrnul průběh řízení a vysvětlil, proč některým důkazním návrhům nevyhověl, zejména odkazem na podklady, například znalecký posudek. Negativní stanovisko Policie bylo řádně analyzováno. Na tvrzení o selhání v testu proporcionality odpůrce odpověděl, že závěry napadeného opatření stran posouzení proporcionality směřovaly k potřebnému cíli, aniž by trestaly legální podnikání.
32. K námítce navrhovatele, že provoz nákladních vozidel, který v omezené míře v obci nadále probíhá, negativně ovlivňuje jeho zdraví a poškozuje jeho majetek, odpůrce uvedl, že tyto námítky řádně vypořádal. Odpůrce zdůraznil, že podle provedených měření nejsou hygienické limity hluku a vibrací překročeny, tedy není prokázáno žádné objektivní ohrožení zdraví navrhovatele. Subjektivní obtíže navrhovatele nemohou být dle odpůrce samy o sobě měřítkem zákonnosti napadeného opatření. Právní úprava ochrany zdraví stanovuje dle odpůrce objektivní limity a tyto limity, jak bylo prokázáno, dodrženy byly. Odpůrce nezpochybňuje, že absolutní klid by byl pro navrhovatele komfortnější, úplné vyloučení veškeré dopravy však není možné ani odůvodněné. Lidské zdraví je dle odpůrce právem chráněná hodnota, avšak právo garantuje ochranu před nadměrným či neodůvodněným znečištěním, nikoli absolutní absenci jakýchkoli vlivů okolí.
33. Odpůrce dále uvedl, že se podrobně vyjadřoval ke znaleckým posudkům. V průběhu správního řízení předložil navrhovatel znalecký posudek z oboru stavebnictví ze dne 20. 10. 2020 znalce Ing. Jana Doležala č. 4010-80/2020 (dále jen „znalecký posudek Ing. Doležala“). Tento posudek ovšem dle odpůrce neobsahoval žádná měření vibrací ani jiné objektivní důkazy o příčinách trhlin. Sám znalec jej označil za předběžný „informativní“ posudek s tím, že doporučil teprve provést detailní průzkum (měření vibrací a pasportizaci trhlin). Posudek předloženým navrhovatelem tedy dle odpůrce nepotvrdil jednoznačně, že by škody na domě byly způsobeny dopravou, pouze vyslovil obecnou úvahu, že doprava může mít vliv. S ohledem na již uvedené odpůrce konstatoval, že k žádnému protiprávnímu zásahu do vlastnického práva navrhovatele nedochází. Navrhovatelovo vlastnictví nebylo omezeno přímo (má plný přístup a užívání) a nepřímě je ovlivněno jen v míře odpovídající obecným poměrům.
34. K relevanci posudku Ing. Michala Sedláčka, Ph.D. (odpůrce neuvedl bližší údaje ohledně posudku, ve spise se nachází pouze dvě odborná vyjádření Ing. Sedláčka, pozn. soudu) odpůrce uvedl, že tento důkaz vzal v úvahu, avšak posudek Ing. Sedláčka neměl vyšší vypovídací hodnotu než ostatní podklady. Závěry Ing. Sedláčka dle odpůrce do určité míry kolidují se závěry doc. Markové. Odpůrce tento rozpor řešil tím, že posoudil přesvědčivost a metodu obou expertíz. Ing. Sedláček dle odpůrce založil své stanovisko zejména na vizuální prohlídce trhlin a úvaze o dynamických rázech, avšak neprováděl žádné měření vibrací či stavebně-technický průzkum stavu objektu. Jeho závěr o „vysoké míře pravděpodobnosti“

příčinné souvislosti mezi průjezdy kamionů a vznikem trhlin tak zůstává hypotetický, není postaven na důkazech. Naproti tomu doc. Marková posuzovala věc komplexněji z hlediska konstrukce budovy a upozornila na další faktory (stáří a konstrukční změny domu, stávající zpevnění klenby aj.), které mohly ke vzniku trhlin přispět či je podmiňovat.

35. Dle odpůrce nebylo prokázáno, že by trhliny ve zdivu navrhovatelova domu č. p. XE v Kladrubech byly způsobeny nákladními automobily. Jistou roli mohly hrát dynamické účinky projíždějících vozidel, ale dle odpůrce nelze opomenout další faktory, jako je například stáří stavby (objekt z 19. století), historické přestavby a nástavby domu, stav základového zdiva a terénu. Odpůrce zastává názor, že praskliny vzniklé v dlouhodobém horizontu mohou být výsledkem souběhu uvedených okolností.
36. K námitkám navrhovatele ohledně stavu mostu ev. č. 25328-1 odpůrce uvedl, že nosnost mostu pro těžká vozidla dosud nebyla úředně omezena. Příslušný majetkový správce Správa a údržba silnic dosud nepožadoval na mostě zákaz vjezdu vozidel nad určitou hmotnost, z čehož odpůrce dovozuje, že majetkový správce má za to, že most splňuje základní bezpečnostní požadavky pro provoz všech vozidel.
37. K námitce navrhovatele, že mu odpůrce neumožnil vyjádřit se k podkladům rozhodnutí před vydáním napadeného opatření, odpůrce uvedl, že proces vydání opatření obecné povahy nemá určené účastníky řízení. V případě opatření obecné povahy se dle názoru odpůrce práva dotčených osob zajišťují zejména právem podávat připomínky a námitky k návrhu, čehož navrhovatel plně využil a prokazatelně nahlédl do spisové dokumentace.
38. K námitce navrhovatele, že mu nebylo doručeno napadené opatření, odpůrce uvedl, že doručení veřejnou vyhláškou je zákonný způsob doručení. Vyvěšením na úřední desce je návrh opatření obecné povahy oznámen všem potenciálně dotčeným subjektům. Stejným způsobem bylo dle odpůrce doručováno i napadené opatření. Individuální doručení každému adresátovi se neprovádí, což odpovídá povaze opatření obecné povahy jakožto aktu s obecnými adresáty.

Vyjádření osob zúčastněných na řízení

39. Petr Kubík a společnost Truck Pedan s.r.o. soudu sdělili, že budou uplatňovat práva osob zúčastněných na řízení, neboť mají za napadeným dopravním značením umístěny své řádně zkolaudované provozovny, které jsou závislé na možnosti příjezdu nákladních vozidel. Obě osoby zúčastněné na řízení navrhly, aby soud návrh zamítl pro nedůvodnost.
40. Dle osob zúčastněných na řízení je z celkového vyznění návrhu patrné, že navrhovatel má osobní spor s osobami zúčastněnými na řízení. Pouze v důsledku tohoto sporu pak navrhovatel věnuje nadstandardní procesní i jinou aktivitu tomu, aby osobám zúčastněným na řízení maximálním možným způsobem škodil a znepříjemňoval život. Nyní řešený návrh je toho názorným příkladem. Dle osob zúčastněných na řízení je zcela evidentní, že navrhovateli nejde o parametry provozu v obci, nýbrž chce za každou cenu škodit osobám zúčastněným na řízení. Proto navrhovatel nebíjí proti jiným subjektům, jejichž vozidla daný úsek komunikace užívají, naproti tomu provoz osob zúčastněných na řízení se snaží demonizovat. Dle osob zúčastněných na řízení sám navrhovatel u domu, jenž mu poskytuje aktivní legitimaci k podání žaloby, provozuje dopravu vozidel nad 3,5 t, což drtivou většinu jeho námitek činí materiálně zcela vyprázdněnými a přepjatě formalistickými.
41. Napadené opatření bylo dle osob zúčastněných na řízení řádně přijato a řádně odůvodněno, přičemž veškeré výhrady navrhovatele jsou účelové.

42. Osoby zúčastněné na řízení ve vztahu ke konkrétním návrhovým námitkám uvedly, že odpůrce v procesu přijímání napadeného opatření nebral v potaz dřívější užívání areálu, čímž vyhověl stěžejní výhradě krajského soudu v předchozích řízeních. Námitka, že „z bezprávní nemůže vzejít právo“ je dle osob zúčastněných na řízení v nyní projednávané věci irelevantní, protože odpůrce napadené opatření na dřívějším užívání areálu nepostavil.
43. Aktuální technický stav zmíněného mostu nemá dle osob zúčastněných na řízení žádný právní význam. Má-li být aktuální technický stav mostu nedobrý, je povinností správce komunikace jej opravit, a to bez ohledu na skutečnost, jestli po něm těžkých vozidel projede denně 10 nebo 20.
44. Měření Krajské hygienické stanice dle osob zúčastněných na řízení potvrdilo, že provoz nákladní dopravy nepřekračuje relevantní normy, ani s nimi není limitní. Parametr „limit pro pohodu bydlení“ je navrhovatelem smyšlený nepřezkoumatelný nonsens, který nemůže mít jakoukoli relevanci.
45. Ekonomický přínos podnikatelské činnosti v obci Kladruby je dle osob zúčastněných na řízení prakticky notorií, neboť má-li jakýkoli ekonomický provoz zaměstnance a zákazníky, pak se logicky nabízí, že tito mohou svou spotřebou podpořit místní podnikatele. Obě osoby zúčastněné na řízení mají sídlo v obci Kladruby, a proto je opačné tvrzení navrhovatele nepravdivé.
46. K námitce navrhovatele, že mu nebylo osobně doručeno napadené opatření, osoby zúčastněné na řízení uvedly, že adresované doručování je fakultativní a vhodné pouze pro řízení, u kterých dává smysl, což není případ tohoto řízení. Osoby zúčastněné na řízení podotkly, že navrhovatel podal sedmdesátisedmistránkový návrh hned následující den po zveřejnění napadeného opatření povahy, a tudíž zjevně nebyl doručováním prostřednictvím úřední desky jakkoli dotčen.
47. Navrhovatelova námitka podjatosti je dle osob zúčastněných na řízení odůvodňována toliko nesouhlasem navrhovatele s procesním postupem odpůrce, nikoli skutečnostmi, které by byly pro eventuální podjatost odpůrce skutečně relevantní.
48. Ani námitka tvrzené nepřezkoumatelnosti napadeného opatření není dle osob zúčastněných na řízení důvodná. Odpůrce svůj postup řádně odůvodnil a všechny své kroky i úvahy logicky vysvětlil. V rámci svých úvah provedl test proporcionality v širším i užším smyslu. Dle osob zúčastněných na řízení je zjevné, že navrhovatel by shodné námitky vznášel, ať by odůvodnění napadeného opatření bylo jakékoli, a že jeho postup je strojový a účelový a v podstatě nezávislý na obsahu odůvodnění napadeného opatření.
49. Navrhovatelem tvrzené zneužití správního uvážení či údajná deformace důkazů jsou dle osob zúčastněných na řízení obsahově toliko polemikou s provedeným volným hodnocením důkazů ze strany odpůrce, kdy navrhovatel pouze opětovně opakuje své obecné a účelové konstrukce a odpůrci vytýká, že se těmito zavádějícími konstrukcemi neřídil. Dále pak neprovedení navrhovatelem navrhovaných důkazů nebylo způsobilé ovlivnit skutková zjištění odpůrce, který z důvodu hospodárnosti tyto správně neprovedl.
50. Návrhové námitky hrozby poškození majetku, ohrožení životů občanů a nezpůsobilosti silnice jsou dle osob zúčastněných na řízení opět (vedle své obecnosti, spekulativnosti a nedůvodnosti) absurdními za situace, kdy navrhovatelem provozovaná nákladní vozidla by musela mít stejný vliv, jako navrhovatel vyčítá osobám zúčastněným na řízení. Navrhovatel

tedy dle osob zúčastněných na řízení opět ostatním vyčítá to, co sám dlouhodobě činí, a ještě se snaží vytvářet dojem, že bojuje za „veřejný zájem“.

51. Dle osob zúčastněných na řízení se navrhovatel opakovaně snaží vytvářet dojem jakéhosi nároku na věčné zakonzervování jemu vyhovujícího stavu, jakéhosi univerzálního nároku na absolutní zákaz pohybu nákladních vozidel na území obcí (u něhož pomíjí, že sám zde nákladní vozidla provozuje), což jsou však nesprávné premisy, negativně ovlivňující veškeré právní konstrukce navrhovatele.

Replika navrhovatele k vyjádření odpůrce a osob zúčastněných na řízení

52. V replice navrhovatel zdůraznil, že vyjádření odpůrce ani vyjádření osob zúčastněných na řízení žádným způsobem nevyvracejí hlavní argumenty návrhu. Zejména vyjádření osob zúčastněných na řízení je založeno na neoprávněné a subjektivně zabarvené kritice navrhovatele, kterou důrazně odmítá. Dle navrhovatele odpůrce ve svém stanovisku převážně opakuje tvrzení, která již byla v minulosti soudně zpochybněna, přičemž jeho argumentace vykazuje tytéž nedostatky, pro něž bylo obdobné opatření obecné povahy dříve zrušeno (zejména nedostatečné odůvodnění a nevyváženost). Odůvodnění napadeného opatření dle navrhovatele nesplňuje zákonné požadavky – odpůrce opětovně nepřihlédl k námitkám navrhovatele a řádně nezvážil dotčené veřejné i soukromé zájmy, ale jednostranně vyšel vstříc potřebám osob zúčastněných na řízení. Vyjádření osob zúčastněných na řízení pak dle navrhovatele nepřinášejí žádné nové relevantní skutečnosti z hlediska zákonnosti napadeného opatření. Soustředí se převážně na obhajobu vlastních ekonomických zájmů a na polemiku vůči osobě navrhovatele, což dle navrhovatele nemá mít vliv na věčné posouzení souladu napadeného opatření s právem.
53. K argumentaci osob zúčastněných na řízení, že sám navrhovatel provozuje v obci Kladruby dopravu vozidel nad 3,5 t, navrhovatel uvedl, že jeho společnost provozuje v obci činnost, která vyžaduje občasný vjezd nákladního vozidla (odtahové vozidlo), ovšem vždy šlo o legální vjezdy v režimu dopravní obsluhy (např. zásobování), stejně jako tomu je u zúčastněné osoby č. 2, která disponuje několika soupravami kamionů. Navrhovatel nikdy neporušil existující zákaz. Dle navrhovatele je zcela přirozené, že místní obyvatelé (firmy) potřebují občas dovézt materiál či zboží; právě proto dopravní značka “Mimo dopravní obsluhy” vždy povolovala místním vozidlům vjezd. Porovnávat tuto situaci s masivním tranzitem cizích kamionů zákazníků je dle navrhovatele *chucpe*. Navrhovatel připomněl, že jeho argumentace v návrhu směřuje proti zvýšené zátěži, kterou považuje za nebezpečnou, přičemž sám využívá silnici v obci Kladruby jen v nezbytné míře a legálně.
54. Závěrem repliky navrhovatel konstatoval, že vyjádření odpůrce ani osob zúčastněných na řízení dle jeho názoru neovlivnila důvodnost návrhu. Odpůrce i osoby zúčastněné na řízení se dle navrhovatele uchylují často k osobním útokům či bagatelizaci problému, namísto doložení, že napadené opatření je skutečně veřejně prospěšné, přiměřené a zákonné. Naopak z jejich argumentů dle navrhovatele vyplynulo, že hlavním motivem opatření bylo vyhovět tlaku soukromých subjektů, relativizovat dřívější zákaz vjezdu a tolerovat stav, který dlouhodobě odporoval právním předpisům (porušování zákazu).

Vyjádření osob zúčastněných na řízení k replice navrhovatele

55. Osoby zúčastněné na řízení reagovaly na repliku navrhovatele vyjádřením, ve kterém uvedly, že snaha navrhovatele stavět se do role ochránce veřejných zájmů je až úsměvná. Osoby zúčastněné na řízení odkázaly na e-mail zástupce navrhovatele ze dne 18. 8. 2023, z

něhož je zřejmé, jaká je skutečná motivace navrhovatele, a dodaly, že v případě úplaty ze strany osob zúčastněných na řízení [požadavek navrhovatele na jednorázovou platbu 8,3 mil. Kč nebo kombinovaná platba (jednorázově 1,8 mil. Kč a následně platba 50 000 Kč měsíčně po dobu 25 let)] by pro něj veřejný zájem až tak důležitý nebyl. Osoby zúčastněné na řízení zopakovaly, že provoz vozidel nad 3,5 t navrhovatel v obci sám realizuje, přičemž z tohoto provozu navrhovateli údajné poškozování zdraví či majetku nevadí.

Posouzení věci soudem

56. O návrhu soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez jednání, neboť s rozhodnutím bez jednání navrhovatel i odpůrce výslovně souhlasili a ve věci nebylo třeba provádět žádné dokazování, kvůli kterému by soud musel nařídít jednání.
57. Napadené opatření obecné povahy soud přezkoumal v řízení podle části třetí hlavy druhé sedmého dílu s. ř. s., který vychází z dispoziční zásady vyjádřené v § 101b odst. 2 a § 101d odst. 1 s. ř. s. Z této zásady vyplývá, že soud přezkoumává opatření obecné povahy pouze v rozsahu, který navrhovatel uplatnil v návrhu. Obsahuje-li návrh předepsané náležitosti, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Povinností navrhovatele je proto tvrdit, že opatření obecné povahy nebo jeho část odporuje konkrétnímu zákonnému ustanovení, a toto tvrzení zdůvodnit. Nad rámec návrhových bodů musí soud přihlídnout toliko k vadám napadeného opatření obecné povahy, k nimž je nutno přihlížet bez návrhu nebo které vyvolávají nicotnost napadeného opatření obecné povahy podle § 101b odst. 4 ve spojení s § 76 odst. 2 s. ř. s.
58. Soud může shledat, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je důvodný, pokud opatření obecné povahy nebo jeho část jsou v rozporu se zákonem, nebo pokud ten, kdo je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo pokud opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem (srov. § 101d odst. 2 s. ř. s.), avšak pouze v případě, je-li to navrhovatelem ve lhůtě pro podání návrhu stanovené v § 101b odst. 1 s. ř. s. namítáno.
59. Nejprve se soud zabýval otázkou aktivní legitimace navrhovatele k podání tohoto návrhu a shledal, že tato podmínka byla splněna, neboť navrhovatel tvrdil, že byl napadeným opatřením obecné povahy zkrácen na svých právech, a to konkrétně zejména na vlastnickém právu, neboť jeho dům (stavba č. p. XE) přes chodník přímo sousedí se silnicí č. III/25328, a dále byl zkrácen na právu na příznivé životní prostředí. Od aktivní legitimace k podání návrhu, která je založena již pouhým tvrzením o dotčení práv, je třeba odlišovat otázku důvodnosti návrhu, která se odvíjí od toho, zda k tvrzenému dotčení práv skutečně došlo. Navrhovatel se přitom může úspěšně dovolávat výhradně dotčení svých vlastních práv, nikoli práv třetích osob (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, publ. pod č. 2903/2013 Sb. NSS). Pasivně legitimovaným v této věci je odpůrce, který napadené opatření obecné povahy vydal.
60. Na tomto místě soud předesílá, že po přezkoumání skutkového a právního stavu a po prostudování obsahu předložené spisové dokumentace dospěl k závěru, že návrh je důvodný.
61. Nejprve soud připomíná, že v minulosti již ve dvou případech rozhodoval o návrhu kromě jiných i současného navrhovatele na zrušení opatření obecné povahy, kterým odpůrce stejně jako nyní stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci na úseku silnice č. III/25328 v k. ú. Kladruby u Teplic tak, že oproti dosavadnímu dopravnímu značení

umožňujícím nákladním vozidlům vjezd do obce dle dodatkové tabulky E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ ze strany silnice č. I/13 umožnil nákladním vozidlům vjezd do obce dle dodatkové tabulky E 14 „Tranzit“. Tabulka E 14 „Tranzit“ omezuje platnost značky (v tomto případě zákazu odbočování či zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t) na nákladní vozidla, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Oproti tomu dodatková tabulka E 13 „Mimo dopravní obsluhy“ umožňovala vjezd (kromě dalších, nespоровaných a nesouvisejících výjimek) jen nákladním vozidlům fyzických i právnických osob bydlících a sídlících v obci, tedy nikoli obecně všem zákazníkům autoservisu nákladních vozidel a myčky.

62. Rozsudkem ze dne 25. 11. 2020, č. j. 40 A 8/2020-204 (první zrušující rozsudek), zdejší soud popsané opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané odpůrcem dne 21. 8. 2020 pod č. j. MgMT/014090/2020 OD/Hum/DZ-T zrušil pro nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů. Rozsudkem ze dne 12. 7. 2023, č. j. 142 A 5/2023-91 (druhý zrušující rozsudek), soud zrušil opatření obecné povahy „Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích“ vydané odpůrcem dne 5. 6. 2023 pod č. j. MgMT/070802/2023 OD/Hum/DZ-T. Ve druhém zrušujícím rozsudku soud vytkl odpůrci, že se do značné míry neřídil závazným právním názorem a pokyny soudu v prvním zrušujícím rozsudku, pročez zatížil i druhé opatření obecné povahy vadou nepřezkoumatelnosti spočívající v nedostatku důvodů a vnitřní rozpornosti jeho odůvodnění.
63. Již v předchozích zrušujících rozsudcích soud poukázal na to, že podle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu je v odůvodnění opatření obecné povahy nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, jak vyplývá z § 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu. Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, publ. pod č. 1795/2009 Sb. NSS).
64. Odůvodnění opatření obecné povahy přitom nelze redukovat jen na vypořádání námitek a připomínek, které byly uplatněny ze strany dotčených osob a dotčených orgánů. V této souvislosti zdejší soud zdůrazňuje, že podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značky smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, publ. pod č. 1794/2009 Sb. NSS, smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Právě těmito okolnostmi se měl odpůrce v procesu vydávání napadeného opatření obecné povahy zabývat a své závěry měl náležitě popsat v jeho odůvodnění, což však v dostatečném rozsahu neučinil.
65. Z výroku napadeného opatření je zřejmé, že jeho cílem je umožnit zákazníkům legální příjezd do provozoven autoservisu a myčky nákladních vozidel, neboť stávající dopravní značení, konkrétně zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou E13 („mimo dopravní obsluhu“), znemožňuje legální příjezd zákazníkům dotčených provozoven. Proto osoby zúčastněné na řízení požádaly o vydání opatření obecné povahy, kterým by došlo ke změně místní úpravy provozu a *de facto* k nahrazení výše uvedené dodatkové tabulky E13 tabulkou E14 („tranzit“), která by umožnila legální příjezd zákazníkům autoservisu a

myčky. V odůvodnění napadeného opatření pak odpůrce vysvětlil, že veřejný zájem na omezení tranzitní dopravy zůstane zachován, neboť i po změně dodatkové tabulky z E13 na E14 nebude obcí projíždět žádné nákladní vozidlo, které v ní nemá cíl. Dle názoru soudu byl cíl napadeného opatření vysvětlen odpůrcem dostatečně a srozumitelně, na rozdíl od předchozího zrušeného opatření obecné povahy, kde odpůrce ve výroku i odůvodnění zmiňoval jako cíl zamezení průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t obcí a povolení vjezdu vozidlům sídlících obchodních firem, což neodpovídalo skutečnosti, neboť již stávající dopravní značení bránilo průjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t obcí a umožňovalo z titulu dopravní obsluhy vjezd vozidlům sídlících obchodních firem. Tuto nesrovnalost soudem vytýkanou ve druhém zrušujícím rozsudku tedy již odpůrce v napadeném opatření napravil.

66. Soud sice shledal, že odůvodnění cíle napadeného opatření bylo ve výroku i odůvodnění napadeného opatření provedeno dostatečně, nicméně považuje za potřebné na tomto místě uvést, že samotný výrok napadeného opatření, byť je z něj seznatelný cíl napadeného opatření, je uveden ve formě, která neodpovídá povaze opatření obecné povahy, jež je upraveno v § 171 a násl. správního řádu.
67. Podle § 174 odst. 1 správního řádu „*pro řízení podle této části platí obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé*“. V části druhé správního řádu, konkrétně v § 68 jsou uvedeny náležitosti výroku a odůvodnění rozhodnutí. Podle § 68 odst. 2 správního řádu se „*ve výrokové části uvede řešení otázky, která je předmětem řízení*“. Citované ustanovení by mělo být přiměřeně použito pro výrok opatření obecné povahy, přičemž je i z povahy věci zřejmé, že výrok by měl autoritativně určovat výsledné řešení určité otázky - v projednávané věci - řešení místní úpravy provozu. Takovéto autoritativní určení však ve výroku napadeného opatření není obsaženo; ve výroku je toliko popisováno, jaké dopravní značení je navrhováno osobami zúčastněnými na řízení včetně návrhu umístění nových dopravních značek P7 a P8, které by upravily přednost v jízdě na vybraných úsecích silnice v blízkosti areálu, ve kterém se nachází myčka a servis. Až z odůvodnění napadeného opatření lze vyčíst, že návrh na umístění dopravních značek P7 a P8 byl zamítnut. Formulace výroku je tudíž dle soudu zjevně nezákonná a zároveň i nepřezkoumatelná, neboť z výroku není zřejmé, v jaké podobě bylo napadené opatření přijato. Již tato vada řízení je důvodem pro zrušení napadeného opatření soudem.
68. Ve druhém zrušujícím rozsudku soud vytýkal odpůrci nekonzistentnost vymezení referenčního rámce, ve vztahu ke kterému odpůrce měl nově zvažovanou místní úpravu provozu posuzovat. Odpůrce totiž v předchozím (druhém) opatření obecné povahy na některých místech odůvodnění porovnával nově zaváděné dopravní značení se situací bez jakékoli místní úpravy provozu, tedy i bez místní úpravy provozu zavedené opatřením obecné povahy z roku 2004. Na jiných místech předchozího opatření obecné povahy pak odpůrce porovnával nově zaváděné dopravní značení se situací vyplývající z opatření obecné povahy z roku 2004. Soud konstatuje, že odpůrce reflektoval názor soudu ve druhém zrušujícím rozsudku. V napadeném opatření porovnával nově zaváděné dopravní značení se situací vyplývající z opatření obecné povahy z roku 2004, tedy porovnával změnu, dle které v úseku silnice č. III/25328 v Kladruších bude nově zakázán vjezd tranzitujících nákladních automobilů oproti stávající situaci, kdy byl zakázán vjezd nákladních automobilů „mimo dopravní obsluhu“. Tento referenční rámec považuje soud za správný.
69. Navrhovatel namítl v návrhu, že považuje za zcela nepřijatelné úvahy odpůrce v napadeném opatření, podle kterého po nabytí právní moci prvního zrušujícího rozsudku zdejšího soudu „*z právního hlediska neexistovalo v obci platné dopravní značení*“, a podle kterého tak odpůrce

„nyní reaguje na situaci, kdy v obci chybí dopravní značení upravující průjezd nákladních vozidel“. Soud podotýká, že citovaná argumentace se v napadeném opatření nevyskytuje, byla však součástí předchozího opatření obecné povahy, které bylo zrušeno druhým zrušujícím rozsudkem zdejšího soudu. Navrhovatel argumentoval v návrhu, že v důsledku zrušení opatření obecné povahy soudem nemůže nastat stav, kdy by tím zároveň zanikla i místní úprava provozu stanovená v Kladrubech v roce 2004, což však odpůrce v napadeném opatření ani netvrdil, neboť zjevně akceptoval názor soudu ve druhém zrušujícím rozsudku ohledně referenčního rámce posouzení. Soud proto danou námitku neshledal důvodnou.

70. Dále se soud zabýval návrhovými námitkami procesního charakteru. K námitce, že nedošlo k veřejnému projednání námitek, resp. návrhu opatření obecné povahy, soud uvádí, že podle § 172 odst. 3 správního řádu je řízení o návrhu opatření obecné povahy písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. V posuzované věci žádný právní předpis nestanoví povinnost konat veřejné projednání návrhu. Soud přisvědčuje navrhovateli pouze v tom, že odpůrce nijak neodůvodnil v napadeném opatření, proč nepřistoupil k veřejnému projednání návrhu, z čehož soud usuzuje, že takové veřejné projednání nepovažoval odpůrce za potřebné. Navrhovatel argumentoval, že s ohledem na množství dotčených osob a rozsah námitek bylo vhodné, aby se konalo veřejné projednání návrhu, což prý sám v procesu přijímání opatření obecné povahy navrhl. Soud k uvedené argumentaci navrhovatele uvádí, že soud nenalezl v podáních navrhovatele konkrétní žádost o konání veřejného projednání návrhu. Soud podotýká, že navrhovatel v procesu přijímání napadeného opatření zaslal odpůrci několik velmi obsáhlých podání se svými námitkami, ve kterých navíc odkazoval na námitky obsažené ve svých předchozích podáních v rámci procesu přijímání prvního a druhého opatření obecné povahy. Tím se argumentace a požadavky navrhovatele stávají do značné míry nepřehlednými. Obecně soud uvádí, že pokud některá osoba v rámci svých námitek požaduje, aby návrh opatření obecné povahy byl veřejně projednán, měl by se orgán vydávající opatření obecné povahy v něm vyjádřit, proč nepovažoval za potřebné veřejné projednání návrhu. Při absenci takového vyjádření by soud musel posuzovat, zda došlo k zásahu do práv určité osoby, a zda je proto opatření obecné povahy nezákonné. Soud nepovažoval za potřebné podrobněji se touto problematikou zabývat v situaci, kdy je napadené opatření rušeno z jiných důvodů.
71. K návrhové námitce, že navrhovateli nebyl osobně doručen návrh opatření obecné povahy a následně ani napadené opatření, soud uvádí, že odpůrce provedl v obou případech doručení veřejnou vyhláškou v souladu s § 172 odst. 1 a § 173 odst. 1 správního řádu. Jedná se o standardní postup. K argumentaci navrhovatele, že by bylo vhodné, aby mu odpůrce doručil zmíněné dokumenty, neboť odpůrce musel vědět, že se bude navrhovatel bránit navrhovanému opatření obecné povahy, soud uvádí, že povědomost odpůrce například z předchozích procesů přijímání opatření obecné povahy není důvodem k tomu, aby tím byla pro navrhovatele založena jakási výjimka oproti zákonné úpravě doručování. Navrhovatel poukazoval na závěr odborné literatury, která upozorňovala na možnosti i jiných způsobů zveřejnění návrhu opatření obecné povahy, např. místním rozhlasem, či vylepením návrhu na dalších místech než na úřední desce. Navrhovatelem zmíněná odborná literatura konstatovala, že „*vyloučit nelze ani možnost vhození návrhu opatření obecné povahy do domovních schránek nemovitostí, které se v návrhem regulovaném území nacházejí*“. Soud k tomu uvádí, že se stále jedná o možnost doručit návrh opatření obecné povahy do schránky dotčené osoby, předestřenou v odborné literatuře, nikoli povinnost pro odpůrce postupovat

takovým způsobem. Navíc se jedná o možnost doručení zmiňovanou v citaci ve smyslu úplnosti výčtu možných způsobů doručení. Soud proto neshledal námitku důvodnou.

72. K návrhové námitce, že navrhovatel nebyl seznámen s podklady pro vydání rozhodnutí, k čemuž navrhovatel odkazoval na právní názor zdejšího soudu v rozsudku ze dne 11. 6. 2015, č. j. 40 A 2/2015-47, soud uvádí, že ve zmíněném rozsudku šlo o jinou procesní situaci. Ve zmíněném rozsudku podstatná argumentace soudu pro přiměřené použití § 36 správního řádu zní: *„Soud považuje za nepřijatelné, aby žalobkyni, jakožto dotčené osobě, byla v řízení o opatření obecné povahy, které bylo vedeno výlučně v režimu zákona o silničním provozu a správního řádu, tj. kdy je zákonnou úpravou uloženo přiměřené použití právní úpravy obsažené v části druhé správního řádu včetně ust. § 36 odst. 3 správního řádu, upřena možnost seznámit se s podklady a vyjádřit se k podkladům, z nichž bylo vycházeno při vydání opatření obecné povahy a které byly doplněny po lhůtě, v níž měla žalobkyně, jakožto dotčená osoba možnost k návrhu opatření obecné povahy vznášet připomínky a námitky. Pokud dojde po uveřejnění návrhu opatření obecné povahy spočívajícím v místní úpravě provozu na pozemní komunikaci ve smyslu ust. § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu a ust. § 172 odst. 1 správního řádu k doplnění jiných podkladů, než které byly součástí správního spisu v době uveřejnění návrhu a z nichž je vycházeno při vydání opatření obecné povahy, je nutné za přiměřeného použití ust. § 36 odst. 3 správního řádu v návaznosti na ust. § 174 odst. 1 správního řádu, dotčené osoby uvědomit o možnosti seznámit se s podklady a možnosti vyjádřit se k nim před vydáním opatření obecné povahy způsobem uvedeným v ust. § 172 odst. 1 správního řádu.“* Soud konstatuje, že ve zmíněném rozsudku se jednalo o specifickou situaci, kdy došlo k doplnění významných podkladů, na nichž pak následně bylo založeno vydané opatření obecné povahy, aniž by dotčené osoby věděly o této situaci a mohly na ni reagovat. V nyní projednávané věci je však situace odlišná. Je zřejmé, že napadené opatření je v pořadí již třetím pokusem odpůrce o stanovení nové místní úpravy provozu v dané lokalitě obce Kladruby. Navrhovatel neuvádí žádné skutečnosti, ze kterých by bylo zřejmé, že byl zkrácen na svých právech postupem odpůrce, který ho nevyzval k seznámení s podklady pro vydání napadeného opatření. Dle soudu navrhovatel v návrhu zejména netvrdí, že by dodatečně do spisové dokumentace byly založeny pro věc významné listiny, na které nemohl reagovat. Ostatně je zřejmé, že argumentace navrhovatele se ve zmíněných třech procesech přijímání opatření obecné povahy do značné míry opakuje a rovněž odpůrce vychází v napadeném opatření z podkladů opatřených vesměs již v procesu přijímání předchozích opatření obecné povahy, která byla soudem zrušena. Odpůrce ve vyjádření k návrhu upozornil, že navrhovatel do spisové dokumentace nahlédl. Ze spisové dokumentace soud ověřil, že navrhovatel se objednal k nahlížení podáním ze dne 20. 2. 2024, přičemž o den dříve byl vyvěšen na úřední desku návrh na vydání opatření obecné povahy. Soud proto neshledal porušení práv navrhovatele.
73. K návrhové námitce, že napadené opatření nesplňuje zákonný předpoklad, že platí pro neurčitý okruh adresátů, jelikož nejde o změnu dopravního značení pro všechny řidiče, ale toliko pouze pro konkrétní vozidla konkrétních subjektů, soud uvádí, že navrhovatel citoval v návrhu odbornou literaturu k této problematice, že *„může být opatření obecné povahy vydáno pouze v případech, kdy má být daný úkon adresován neurčitě vymezenému okruhu osob, a nikoliv individuálně určeným subjektům“*. Dle názoru soudu je citované kritérium naplněno, neboť dopravní značky nově instalované dle napadeného opatření mají platit pro všechny řidiče. Skutečnost, že změny dopravního značení v důsledku přijetí napadeného opatření by využili zejména zákazníci myčky a servisu, nelze vykládat tak, že by zde existoval nějaký uzavřený okruh adresátů zahrnující zákazníky myčky a servisu spolu s osobami zúčastněnými na řízení. Z napadeného opatření i podkladů ve spisové

dokumentaci je zřejmé, že podnikatelských subjektů, ke kterým může v obci Kladruby přijet zákazník nákladním automobilem nad 3,5 t, je vícero. I pro takové zákazníky a další osoby, které do obce přijedou nákladním automobilem nad 3,5 t, bude určeno nové dopravní značení. Skutečnost, že podnět k vydání napadeného opatření podaly osoby zúčastněné na řízení, neznamená, že by vydané opatření platilo jen pro jejich zákazníky. Navíc se nemusí jednat pouze o zákazníky subjektů podnikajících v obci Kladruby, neboť soud již výše zmiňoval, že zákaz vjezdu nákladních automobilů se bude vztahovat na veškerý tranzit, tedy na nákladní vozidla, pro něž užití takto označeného úseku silnice není nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Z uvedeného je zřejmé, že napadené opatření bude platit pro řadu dalších osob, a jedná se tak o neurčitý okruh adresátů.

74. K návrhové námitce podjatosti úřední osoby odpůrce, Ing. I. H., kdy tuto situaci hodlá navrhovatel řešit i v rámci institutů trestního práva, jelikož dle jeho názoru opakovaně nejsou respektovány závěry zdejšího soudu ve dvou zrušujících rozsudcích, soud uvádí, že námitka podjatosti proti konkrétní osobě je řešitelná za přiměřeného použití § 14 správního řádu. Z obsahu předložené spisové dokumentace plyne, že navrhovatel uplatnil námitku podjatosti v procesu přijímání opatření obecné povahy, které bylo zrušeno druhým zrušujícím rozsudkem. Navrhovatel podal proti rozhodnutí, kterým nebyla shledána podjatost zmíněné úřední osoby, odvolání, ovšem vyloučení zmíněné úřední osoby z projednávání věci nedosáhl. V procesu přijímání napadeného opatření námitku podjatosti navrhovatel neuplatnil. Soudu proto nepřísluší zabývat se v návrhu namítanou podjatostí zmíněné úřední osoby.
75. Soud se dále zabýval námitkami navrhovatele, které se týkaly posouzení jednotlivých znaleckých posudků odpůrcem, kdy navrhovatel považoval odpůrcem provedené posouzení za nepřezkoumatelné, jelikož se údajně odpůrce dostatečně nevypořádal s jeho námitkami vůči znaleckému posudku doc. Markové.
76. Soud se zabýval v první řadě návrhovou námitkou, že znalecký posudek doc. Markové je zpracován na jiný dům, pročez je nepoužitelný, kdy v posudku je uvedeno, že se týká domu č. p. XE v Kladrubech, ale ve skutečnosti šlo o jiný dům. Soud shledal, že na straně 47 návrhu v poznámce pod čarou č. 56 navrhovatel uvedl, že ve skutečnosti vycházela znalkyně ze stavební dokumentace pro dům č. p. XF v Kladrubech, zatímco na straně 26 návrhu uváděl navrhovatel, že znalkyně mylně vycházela z projektové dokumentace pro dům č. p. XG v Kladrubech. Soud shledal, že dle mapových a katastrálních podkladů, jež jsou součástí předložené spisové dokumentace, se v Kladrubech žádný dům č. p. XF nenachází. Soud zkoumal, zda a v jaké podobě uplatnil navrhovatel tuto námitku v procesu přijímání napadeného opatření. V podání ze dne 23. 2. 2024 uplatnil navrhovatel své námitky vůči návrhu opatření obecné povahy, přičemž mimo jiné namítal, že znalkyně doc. Marková vycházela z projektové dokumentace pro jiný dům, kdy místo navrhovatelova domu č. p. XE měla k dispozici projektovou dokumentaci pro dům č. p. XG v Kladrubech, k čemuž navrhovatel ve svých námitkách podrobně argumentoval jak slovně, tak i pomocí obrázků jednotlivých nemovitostí (viz strana 14 a násl. zmíněného podání). V následujícím podání ze dne 3. 4. 2025, kde navrhovatel opětovně uváděl své námitky vůči návrhu opatření obecné povahy, je na straně 12 uvedena znalkyní údajně mylně použitá dokumentace k domu č. p. XF, zatímco na straně 65 je uvedena dokumentace pro dům č. p. XG. Soud shledal, že na rozdíl od domu č. p. XF, který v Kladrubech neexistuje, tak dům č. p. XG existuje, přičemž se jedná o sousední dům s navrhovatelovým domem č. p. XE, kdy oba domy se nachází

u silnice. Dům č. p. XG je ve společném jmění manželů J., kteří v procesu přijímání napadeného opatření rovněž uplatňovali námitky vůči navrhované místní úpravě provozu. Je tedy zřejmé, že námitka navrhovatele v procesu přijímání napadeného opatření i námitka v návrhu se vztahovaly ke znalkyní údajně mylně použité projektové dokumentaci k domu č. p. XG v Kladrubech.

77. Soud shledal, že odpůrce se v napadeném opatření sice věnoval některým námitkám navrhovatele ve vztahu ke znaleckému posudku doc. Markové, nicméně řadou námitek uplatněných v podání navrhovatele ze dne 23. 2. 2024 se nezabýval. Mimo jiné se jedná právě o námitku, že znalkyně vycházela z projektové dokumentace pro jiný dům (č. p. XG v Kladrubech), kdy navrhovatel uváděl, na základě jakých skutečností k uvedenému závěru dospěl. Odpůrce v napadeném opatření pouze obecně uvedl, že neexistuje žádný právní předpis, který by ukládal znalci povinnost spoléhat se výlučně na předanou dokumentaci, že posudek doc. Markové splňuje znaky znaleckého posudku a že výchozím materiálem bylo terénní šetření a fotografie. Soud shledal, že jedním z podkladů, který uvádí znalkyně doc. Marková ve svém znaleckém posudku je „*dokumentace stavby rodinného domu Kladruby č. p. XE z roku 1913*“. V posudku pak znalkyně zmiňuje, že „*dle informací poskytnutých vlastníkem pochází dům z 19. století, na začátku 20. století měla být původně jednopodlažní stavba domu navýšena o druhé podlaží (byla poskytnuta existující projektová dokumentace z r. 1913). Dům byl původně obdélníkového tvaru, později byl rozšířen o dvoupodlažní přístavbu s pultovou střechou orientovanou do dvora.*“ Na straně 6 znaleckého posudku znalkyně dovozuje, že některé zjištěné trhliny mohou být způsobeny sedáním základů stavby v důsledku provedené nadstavby ze začátku 20. století. Navrhovatel přitom ve svých námitkách namítal, že citovaný popis se vztahuje k domu č. p. XG, a nikoli k jeho domu č. p. XE. Z uvedeného je zřejmé, že namítaná údajně nesprávná zjištění znalkyně souvisí bezprostředně se závěry znalkyně ohledně vzniku trhlin domu navrhovatele. Odpůrce se však těmito skutečnostmi nezabýval.
78. Navrhovatel dále ve svém podání ze dne 23. 2. 2024 mimo jiné nesouhlasil se závěry znalkyně doc. Markové ohledně životnosti jeho domu a zpochybňoval její závěry ohledně nového podpěrného sloupu v garáži. Dále namítal, že znalkyní tvrzené sedání domu by muselo být prokázáno měřeními a rozjíždění se krovů by muselo být doloženo viditelnými posuny dřevěných konstrukcí. Dle námitek navrhovatele měla znalkyně posoudit stav krovu, zda má nástavba věnec a krov pozednici, jaká je vaznicová soustava, což znalkyně neprovedla, protože její technické závěry považoval navrhovatel za nesprávné. Ve zmíněném podání dále navrhovatel namítal, že na staré stavby, jako je dům č. p. XE, nemohou platit stejné předpisy a normy, jako jsou platné v současnosti. Důvodem je dle navrhovatele skutečnost, že i metodika statických výpočtů se vyvíjela, což navrhovatel podrobně odůvodnil. Dále navrhovatel ve zmíněném podání nesouhlasil se závěrem znalkyně doc. Markové, která v posudku akceptovala závěry znalce Ing. Doležala ohledně významného statického poškození domu č. p. XE jen ve vztahu ke stropním cihelným klenbám a ve vztahu k trhlíně v severozápadním rohu domu. Navrhovatel namítal, že i pouhé narušení statiky jeho domu může vést k fatálním důsledkům na majetku a zdraví. Navrhovatel nesouhlasil se závěry znalkyně, že ostatní trhliny nepředstavují vážné riziko, což rovněž odůvodnil. Dále navrhovatel ve zmíněném podání nesouhlasil s několika dalšími závěry znalkyně doc. Markové. Soud již nepovažuje za účelné jednotlivé námitky navrhovatele zde interpretovat.
79. Z výše uvedeného je dle soudu zřejmé, že navrhovatel uplatnil v procesu přijímání napadeného opatření konkrétní námitky zpochybňující závěry znalkyně doc. Markové ve

znaleckém posudku. Odpůrci nelze upřít snahu vysvětlit v napadeném opatření, z jakých důvodů se přiklonil k závěrům posudku doc. Markové, která dospěla k závěru, že není prokázán negativní vliv nákladní dopravy na dům navrhovatele, zatímco odpůrce neakceptoval závěry znaleckého posudku Ing. Doležala, který naopak negativní důsledky nákladní dopravy na dům navrhovatele shledal. Odpůrce v tomto směru poukázal na metodologii a jednotlivá zjištění obou znalců, nicméně námitky navrhovatele příkladmo zmíněné v předchozím bodu tohoto rozsudku vůbec nevypořádal, což soud i chápe, jelikož se z velké části jedná o odborné stavebně-technické a stavebně-statické námitky, k jejichž posouzení nemá sám odpůrce odbornost. Nic ovšem nebránilo odpůrci, aby nechal za účelem posouzení navrhovatelových námitek zpracovat revizní znalecký posudek, který ostatně navrhovatel opakovaně navrhoval.

80. Soud shledal, že odpůrce ve vztahu k porovnání posudků znalce Ing. Doležala a znalkyně doc. Markové v napadeném opatření mimo jiné uvedl: *„Znalecký posudek Ing. Doležala neobsahuje experimentální důkazy o tom, že doprava je hlavním viníkem statického poškození budovy. Vychází z vizuálního posouzení a historických faktů, přičemž připouští, že sedání základů a stavební úpravy mohou být hlavním faktorem vzniku prasklin. (...) Dalším důležitým bodem je technická seismika a její aplikace na daný případ. Zatímco posudek Ing. Markové konstatuje, že seismická měření nebyla provedena, a tedy nelze vyloučit ani potvrdit vliv dopravy, posudek Ing. Doležala automaticky předpokládá, že vibrace způsobují poškození budovy, aniž by tuto tezi podložil konkrétními daty. Vědecký přístup velí, že pokud není experimentálně prokázána příčinná souvislost mezi dopravou a statickým poškozením budovy, nelze na jejím základě přijímat rozhodnutí, která by omezovala dopravu na dané komunikaci. (...) Posudek Ing. Markové sice také neobsahuje seismická měření, ale na rozdíl od posudku Ing. Doležala jasně konstatuje, že není možné v současném stavu jednoznačně určit vliv dopravy na statiku budovy, protože neexistují žádná relevantní měření. Tato otevřenost vůči absenci důkazů je znakem odborné objektivity a činí posudek spolehlivějším základem pro rozhodování.“*
81. Soud sice chápe uvedené posouzení odpůrce a považuje ho do určité míry i za logické, nicméně odpůrce přehlédl podstatnou skutečnost, že v procesu přijímání opatření obecné povahy při posuzování změny dopravního značení by měl zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti (§ 3 ve spojení s § 174 odst. 1 správního řádu). Mimo jiné by měl tedy odpůrce dostatečně prověřit, zda a do jaké míry provoz nákladní dopravy v blízkosti domu navrhovatele, současný i předpokládaný v důsledku navrženého opatření obecné povahy, poškozuje či bude poškozovat dům navrhovatele, případně i další domy podél silnice. Sama znalkyně doc. Marková na straně 9 posudku zmiňovala možnost provést měření seizmicity dle normy ČSN 730040 s názvem *Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva*, jehož výsledkem by bylo posouzení vlivu nákladní dopravy na dům navrhovatele. Takové měření vibrací (seizmicity) však znalkyně neprovedla a vycházela jen ze svých zkušeností a odhadů, což považuje soud za nedostatečné. S takto nedostatečně zjištěným skutkovým stavem se odpůrce spokojil, aniž by v napadeném opatření vysvětlil, z jakých důvodů nepřistoupil k vyhotovení revizního znaleckého posudku včetně měření seizmicity, což navrhovatel opakovaně navrhoval.
82. Soud nepřehlédl, že na straně 6 napadeného opatření k měření vibrací v rámci kontroly Krajskou hygienickou stanicí odpůrce uvedl, že *„z měření vyplývá, že vibrace způsobené průjezdem nákladních vozidel nejsou natolik intenzivní, aby překračovaly limity ochrany zdraví. To znamená, že neexistuje objektivní důvod, proč by doprava měla být omezena na základě vibrací. Tento protokol je klíčový, protože podkopává tvrzení, že vibrace z dopravy mohou být*

hlavním důvodem poškození domu. Zároveň to znamená, že silniční správní úřad nemá důvod upravovat dopravní značení s ohledem na vibrace“. Citovaná pasáž naznačuje, že zřejmě odpůrce zastával názor, že měření vibrací provedené v rámci kontroly Krajskou hygienickou stanicí je podkladem i pro závěr, že vibrace z nákladní dopravy nemají zásadní negativní vliv na dům navrhovatele. S takovým závěrem však soud nesouhlasí. Je totiž zřejmé, že měření vibrací z hlediska ochrany zdraví a měření vibrací (seizmicity) z hlediska ovlivnění staveb vibracemi, jsou dvě rozdílná měření, kdy v jednom případě je zkoumán vliv vibrací na zdraví člověka, zatímco ve druhém případě vliv vibrací na stavbu. Znalkyně doc. Marková ve svém znaleckém posudku upozornila na absenci měření seismicity dle výše zmíněné normy ČSN 730040, která platí pro stanovení zatížení technickou seismicitou a odezvy konstrukcí pozemních a inženýrských staveb. Zmíněná norma nijak nesouvisí co do způsobu měření a jeho výsledků s hygienickými limity vibrací. Z výsledku měření, dle kterého nebyl překročen hygienický limit vibrací, tedy nelze činit žádný závěr pro vliv vibrací na stavbu (dům navrhovatele).

83. Navrhovateli lze přisvědčit rovněž v tom, že odpůrce se v napadeném opatření vůbec nezabýval odborným vyjádřením Ing. Sedláčka ze dne 9. 6. 2022 k domu navrhovatele č. p. XE v Kladruzech, ve kterém Ing. Sedláček dovodil vliv nákladní dopravy na vznik trhlin na domě navrhovatele. Odpůrce sice ve vyjádření k návrhu uváděl, že zmíněné odborné vyjádření (odpůrce mylně uváděl posudek, pozn. soudu) bral v úvahu a vypořádal se s ním, avšak nebylo tomu tak. Odpůrce se totiž v napadeném opatření zabýval pouze odborným vyjádřením Ing. Sedláčka ze dne 21. 9. 2023 ke stavu mostu ev. č. 25328-1. Za zmínku stojí skutečnost, že v předchozím opatření obecné povahy, které bylo zrušeno druhým zrušujícím rozsudkem, se odpůrce zmíněným odborným vyjádřením Ing. Sedláčka poměrně obsáhle zabýval, nicméně z aktuálně projednávaného napadeného opatření dotčená pasáž odůvodnění z neznámých důvodů vypadla.
84. Soud považuje odůvodnění napadeného opatření ohledně znaleckých posudků za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, a to s ohledem na nevypořádání námitek navrhovatele včetně odborného vyjádření Ing. Sedláčka ze dne 9. 6. 2022. Jedná se o vadu řízení dle § 76 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 101b odst. 5 s. ř. s.
85. S ohledem na výše popsanou odbornost námitek navrhovatele i jejich rozsah a s přihlédnutím k absenci měření seismicity považuje soud zároveň napadené opatření za vydané na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu ohledně možného poškození domu navrhovatele zejména budoucí nákladní dopravou, jež má být umožněna napadeným opatřením. Pokud bude chtít odpůrce v novém řízení po zrušení napadeného opatření vydat obdobné opatření obecné povahy, bude nezbytné, aby nechal zpracovat revizní znalecký posudek (zahrnující i měření seismicity), který by se zabýval rozpory mezi znaleckými posudky Ing. Doležala, doc. Markové a odborným vyjádřením Ing. Sedláčka. Revizní znalecký posudek by měl obsahovat nejen měření aktuální seismicity (ovlivnění staveb otřesy z dopravy), nýbrž by měl obsahovat i určitou prognózu, jak bude zvýšená nákladní doprava ovlivňovat nemovitost navrhovatele. Soudu se jeví vhodným, aby odpůrce ustanovil znalcem znaleckou kancelář či znalecký ústav, neboť dle § 25 odst. 2 zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech, ve znění pozdějších předpisů, „*orgán veřejné moci ustanoví znalecký ústav nebo znaleckou kancelář především ke zpracování znaleckých posudků ve zvlášť obtížných případech vyžadujících zvláštního posouzení*“. Dle názoru soudu se v tomto případě jedná o zvlášť obtížný případ vyžadující zvláštní posouzení, a to s ohledem na množství odborných námitek navrhovatele a rozpory ve dvou znaleckých

posudcích a jednom odborném vyjádření. Soud podotýká, že znalkyně doc. Marková působí ve znaleckém ústavu České vysoké učení technické v Praze – Kloknerův ústav. Jeví se proto vhodnějším ustanovit za účelem zpracování revizního znaleckého posudku jiný znalecký ústav či znaleckou kancelář, neboť odbornost a nestrannost doc. Markové v minulosti navrhovatel opakovaně zpochybňoval.

86. Soud zdůrazňuje, že při vypracování revizního znaleckého posudku by znalec měl posuzovat nejen aktuální stav, nýbrž i předpokládaný nárůst nákladní dopravy v důsledku změny dopravního značení umožňující legální příjezd zákazníkům autoservisu a myčky. K tomu by měl odpůrce připravit znalci dostatečné podklady.
87. Tím se soud v souladu s návrhovými námitkami dostává k dalšímu deficitu napadeného opatření, jímž je nedostatečně zjištěný skutkový stav ohledně předpokládaného nárůstu nákladní dopravy. Navrhovatel ve svých námitkách v procesu přijímání napadeného opatření opakovaně upozorňoval, že je třeba zkoumat situaci ohledně poškození jeho domu a zvýšení hluku a vibrací s přihlédnutím k předpokládanému nárůstu nákladní dopravy po přijetí napadeného opatření. V tomto směru navrhovatel dokládal své písemné záznamy o počtu nákladních vozidel, které projely kolem jeho domu a dále i videozáznamy z jeho kamery na domě č. p. XE zachycující průjezd nákladních vozidel. Z obsahu předložené spisové dokumentace je zřejmé, že navrhovatel dokládal záznamy o průjezdu vozidel v procesu přijímání aktuálně napadeného opatření, jak je zřejmé ze strany 46 až 60 podání navrhovatele ze dne 3. 4. 2025, ve kterém zároveň navrhovatel odkazoval na dokumenty na flashdisku předložené v řízení o druhém opatření obecné povahy. V podání ze dne 12. 6. 2023 rovněž navrhovatel upozorňoval na písemné záznamy a videozáznamy jízd nákladních automobilů s tím, že je již odpůrci předložil (viz strana 46 podání), přičemž na základě svých záznamů argumentoval, že 99 % nákladních vozidel, která jedou kolem jeho domu, jedou do servisu či myčky, či naopak odjíždí z těchto provozoven. V podání ze dne 3. 4. 2025 navrhovatel upozorňoval, že údaje o předpokládaném počtu nákladních vozidel zákazníků servisu a myčky by se daly zjistit odhadem. Navrhovatel v tomto směru i provedl výpočet s ohledem na kapacitu myčky uváděnou výrobcem a podotkl, že z účetnictví provozovatele servisu by se daly zjistit údaje o počtu návštěvníků servisu (viz strana 78 podání).
88. Dle názoru soudu se jednalo o zcela relevantní argumentaci navrhovatele, navíc zčásti i důkazně podloženou. Přesto odpůrce této argumentaci v napadeném opatření nevěnoval žádnou pozornost, ani sám nezjišťoval předpokládaný nárůst počtu nákladních automobilů v obci v důsledku přijetí napadeného opatření. Odpůrce k argumentaci navrhovatele, že při nárůstu nákladní dopravy dojde ke zvýšení hluku na dvojnásobek, na straně 11 napadeného opatření citoval rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 4. 2023, č. j. 8 As 104/2021-54, že *„hluk se však nesčítá aritmeticky, ale logaritmicky (například dva zdroje hluku, z nichž každý činí 50 dB, dohromady nejsou 100 dB, ale pouze 53 dB)“*. Z toho odpůrce usoudil, že *„pouhé zdvojnásobení počtu vozidel neznamená dvojnásobnou hladinu hluku.“* Dále pak na straně 14 napadeného opatření odpůrce uvedl, že *„kapacita a provozní doba autoservisu a myčky jsou fyzicky omezené, tudíž nepůjde o stovky kamionů denně“*. Závěry odpůrce ohledně logaritmického nárůstu hluku jsou sice správné, nicméně jeho závěry o předpokládaném nárůstu nákladní dopravy, že nepůjde o stovky kamionů denně, jsou zcela nedostatečné. Z odůvodnění napadeného opatření je zřejmé, že odpůrce kladl důraz na skutečnost, že při měření Krajskou hygienickou stanicí v domě navrhovatele nebyly překročeny hygienické limity hluku a vibrací, z čehož dovozoval přípustnost přijetí napadeného opatření při splnění dalších zákonných podmínek (proporcionalita opatření atd.). Z celkového kontextu

odůvodnění napadeného opatření plyne, že odpůrce nepovažoval za potřebné podrobněji zkoumat předpokládaný nárůst nákladní dopravy, což však považuje soud za pochybení. Předpokládaný nárůst nákladní dopravy je totiž velmi významným ukazatelem pro navazující posouzení, zda a v jakém rozsahu bude zvýšená nákladní doprava mít vliv na poškození domu navrhovatele, případně nemovitostí dalších obyvatel Kladrub. Dále se jedná o ukazatel významný i pro posouzení budoucí úrovně hluku a vibrací a případného překročení hygienických limitů. V neposlední řadě je pak zmíněný ukazatel významný pro posouzení budoucí úrovně pohody bydlení.

89. Soud proto dospěl k dílčímu závěru, že skutkový stav, který vzal odpůrce za základ napadeného opatření, vyžaduje zásadní doplnění ve směru zjištění, jaký lze očekávat provoz nákladní dopravy v návaznosti na přijaté (napadené) opatření. Jedná se o vadu řízení dle § 76 odst. 1 písm. b) ve spojení s § 101b odst. 5 s. ř. s.
90. Soud se dále věnoval návrhovým námitkám týkajícím se hluku a vibrací a s tím související pohodou bydlení. Jak již soud zmiňoval výše, odpůrce v napadeném opatření kladl důraz na skutečnost, že nedošlo k překročení hygienických limitů hluku a vibrací. Soud zjistil, že měření hluku a vibrací prováděl Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem na základě objednávky Krajské hygienické stanice. Z protokolu o provedeném měření a protokolu o kontrole Krajské hygienické stanice plyne, že měření hluku proběhlo v období od 16:00 hodin dne 3. 6. do 16:00 hodin dne 4. 6. 2021, tedy po dobu 24 hodin. Bylo provedeno na venkovním měřicím místě vzdáleném 1,5 metru od středu obvodové stěny rodinného domu č. p. XE. Byly zjištěny následující hodnoty hluku:
 - Denní hladina hluku ($L_{Aeq,16h}$) = 55,8 dB, což nepřekročilo hygienický limit stanovený na 70 dB
 - Noční hladina hluku ($L_{Aeq,8h}$) = 49,2 dB, což nepřekročilo hygienický limit stanovený na 60 dB.
91. Z protokolu o měření vibrací v budovách a kontrolního protokolu Krajské hygienické stanice plyne, že měření vibrací proběhlo 21. 5. 2021 mezi 7:35 a 11:15 hodin uvnitř obytného prostoru domu č. p. XE. Měřicí přístroj (akcelerometr) byl umístěn v 1. NP budovy, přímo na podlaze místnosti orientované k silnici III/25328. Byly zjištěny následující hodnoty vibrací v jednotlivých směrech (x, y, z) v denní době:
 - $L_{awT}(x)$ = 66,3 dB
 - $L_{awT}(y)$ = 64,3 dB
 - $L_{awT}(z)$ = 67,3 dB
 Hygienický limit pro chráněný vnitřní prostor stavby je 81 dB (základní limitní hodnota 75 dB plus korekce na druh chráněného prostoru a denní dobu 6 dB).
92. Na straně 10 napadeného opatření odpůrce uvedl, že „*měření hluku a vibrací neprokázalo překročení hygienických limitů, tudíž nejsou prokázány žádné zásadní negativní vlivy na okolí*“. Na straně 11 napadeného opatření odpůrce uvedl: „*Bez překročení hygienických norem a bez dokumentace opakovaných, dlouhodobých hodnot nelze uznat, že by subjekty trvale trpěly nad míru běžného venkovského ruchu. Doložené měřené hodnoty zůstávají pod limity.*“ Na straně 14 napadeného opatření odpůrce uvedl: „*Zmiňovaný hluk a otřesy způsobené průjezdem nákladních vozidel, které narušují pohodu bydlení (klepání nádobí, rušení spánku v noci apod.) právně zajišťuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a prováděcí předpisy (nař. vl. č. 272/2011 Sb., o ochraně před hlukem). Tyto předpisy stanoví limity hluku pro chráněné prostory (např. vnitřní prostory staveb určené k bydlení). V dané lokalitě zatím nebylo*

zjištěno překročení hlukových limitů.“ Na straně 17 napadeného opatření odpůrce konstatoval: „Již výše správní orgán uvedl, že hygienické limity hluku i vibrací nebyly překročeny. To znamená, že zásah do pohody bydlení navrhovatele by měl zůstat v mezích přípustných zákonem. V tuto chvíli však není prokázáno, že by OOP samo o sobě způsobilo nezákonný zásah do vlastnictví. Pokud jde o vlastnické právo na klidné bydlení, je do určité míry dotčeno, nikoli absolutně znemožněno. Omezení dle správního orgánu spočívá v tom, že občas zavře okno kvůli projíždějícímu vozidlu nebo se smíří s tím, že přes den či v podvečer projede kolem několik kamionů. Takové omezení ovšem nelze považovat za porušení vlastnického práva, je to jakési dílčí nepohodlí, které je běžné v mnoha obcích a městech.“

93. Soud si je vědom toho, že argumentace odpůrce v napadeném opatření ohledně hluku, vibrací a pohody bydlení je obsáhlejší, soud však výše citoval signifikantní pasáže, jež jsou určující pro celkový význam odpůrcova odůvodnění dané problematiky.
94. Navrhovatel opakovaně v procesu přijímání napadeného opatření namítal, že dojde k narušení pohody bydlení v jeho domě v důsledku umožnění zvýšeného provozu nákladních automobilů napadeným opatřením. Soud konstatuje, že pojem „pohoda bydlení“ obsahovala v § 4 odst. 1 a § 8 odst. 1 dnes již zrušená vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu. Tento pojem byl nahrazen pojmem „kvalita prostředí“ obdobného obsahu (srov. § 20 odst. 1 a § 25 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, a rovněž rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 10. 2016, č. j. 2 As 174/2016-20). Zmíněná vyhláška č. 501/2006 Sb. byla zrušena zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon, který nepoužívá pojmy „pohoda bydlení“ či „kvalita prostředí“, nýbrž nově zavádí pojem „kvalita vystavěného prostředí“, a to například v souvislosti s umísťováním staveb. Z popsanych skutečností je zřejmé, že navrhovatelem užitý pojem „pohoda bydlení“, nahrazený v právním řádu pojmem „kvalita prostředí“, resp. „kvalita vystavěného prostředí“ vyplývá z předpisů stavebního práva a používá se zejména v rámci územního řízení při umísťování nových staveb, kdy je zkoumáno, zda nedojde k dotčení pohody bydlení stávajících sousedů.
95. Pojem „pohoda bydlení“ je v judikatuře správních soudů (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2006, č. j. 2 As 44/2005-116) vykládán jako souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod. Pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 11. 2012, č. j. 8 As 27/2012-113, publ. pod č. 2776/2013 Sb. NSS).
96. Skutečnost, že pojem „pohoda bydlení“ již delší dobu není součástí právního řádu neznámá, že by bylo možné v procesu přijímání napadeného opatření ignorovat příslušnou námitku navrhovatele, neboť bylo zřejmé, že námitka směřuje k tomu, že v důsledku zvýšené nákladní dopravy u domu navrhovatele dojde ke snížení pohody bydlení kvůli hluku, vibracím a znečištění životního prostředí. Soud zdůrazňuje, že zkoumání zhoršení životního prostředí (snížení pohody bydlení) pro navrhovatele a další obyvatele Kladrub mělo své místo právě v procesu přijímání napadeného opatření. Dle názoru soudu z argumentace odpůrce v napadeném opatření *de facto* plyne, že pro něj byla rozhodující

skutečnost, že aktuální hygienické limity hluku a vibrací nebyly překročeny, a pokud dojde v budoucnu k překročení hygienických limitů v důsledku nárůstu dopravy, tak se případně bude opět řešit změna dopravního značení, aby hygienické limity nebyly překročeny. K tomu soud uvádí, že pokud by v budoucnu skutečně došlo v návaznosti na přijetí napadeného opatření k nárůstu dopravy a překročení hygienických limitů, tak lze předpokládat, že k další změně dopravního značení by již nepostačovalo pouhý požadavek na zvýšení pohody bydlení, jež měla být řádně posouzena v procesu přijetí napadeného opatření, nýbrž další změny dopravního značení by bylo možné dosáhnout skutečně jen kvůli překročení hygienických limitů pro hluk či vibrace. Tím spíše bylo třeba zabývat se v napadeném opatření pohodou bydlení.

97. Soud shledal, že odpůrce se do určité míry pohodou bydlení navrhovatele zabýval, avšak nedostatečně. Argumentace odpůrce v napadeném opatření především pomíjí již výše soudem zmíněnou skutečnost, že není zohledněn nárůst nákladní dopravy v důsledku přijetí napadeného opatření. Tento nárůst dopravy lze přitom předpokládat, jelikož dojde k umožnění legálního příjezdu zákazníků myčky a autoservisu. Naměřené hodnoty hluku a vibrací jsou jen cca 30 % pod zákonnými limity. O to více se jeví nezbytným pečlivě posoudit budoucí nárůst dopravy, který může přinést překročení hygienických limitů hluku a vibrací. Takové posouzení však odpůrce neprovedl.
98. K uvedené problematice soud dále uvádí, že v obou protokolech o kontrole Krajské hygienické stanice (ohledně hluku a ohledně vibrací) je formulován závěr, že nedošlo k porušení § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dle § 30 odst. 1 tohoto zákona správce, popř. vlastník pozemní komunikace je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Krajská hygienická stanice zjevně zkoumala jen aktuální hluk a vibrace, přičemž neshledala porušení hygienických limitů. Měření hluku a vibrací Krajskou hygienickou stanicí tak nepřináší odpověď na otázku, jaký je předpokládaný hluk a vibrace v souvislosti s očekávaným nárůstem dopravy u domu navrhovatele. Již výše soud uváděl, že odpůrce by si měl opatřit podklady, na základě kterých by následně mohl vyhodnotit očekávaný nárůst dopravy. Odpůrce správně uváděl, že hluk se nesčítá aritmeticky, nýbrž logaritmicky, avšak žádný výpočet (odhad) budoucí zátěže hlukem a vibracemi neprovedl, ani si neopatřil podklady ke zjištění předpokládaného nárůstu dopravy. Dle soudu tak odpůrce rozhodoval při nedostatečně zjištěném skutkovém stavu, což představuje další vadu řízení.
99. Ve vztahu k pohodě bydlení soud dále shledal, že navrhovatel na straně 82 podání ze dne 3. 4. 2025 adresovaného odpůrci namítal, že již v současné době jsou překročeny nejvyšší přípustné úrovně znečištění ovzduší a poukazoval na § 3 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), v němž jsou stanoveny imisní limity. Ve zmíněném podání navrhovatel dále argumentoval celosvětovým trendem ochrany životního prostředí včetně ovzduší, trendem omezování vjezdu nákladní dopravy do center obcí atd., a navrhl, aby odpůrce nechal provést „znalecké zkoumání na vliv povolení vjezdu nákladních vozidel na znečištění ovzduší“. K této argumentaci odpůrce na straně 14 napadeného opatření uvedl, že „samotná změna značení žádný nový zdroj znečištění nezavádí, nedochází k povolení nové továrny, pouze se právně ošetří stávající dopravní obsluha“. Na straně 19 napadeného opatření pak odpůrce k dané

problematicy doplnil, že „posouzení vlivů na životní prostředí a práva na čistý vzduch patří do jiné agendy (ochrany ovzduší, stavebního zákona apod.), nikoliv primárně do řízení o místní úpravě provozu. Správní orgán při místní úpravě provozu bere v úvahu obecné hledisko ochrany majetku a bezpečnosti na komunikaci, ale globální témata (např. změny klimatu, emise z dopravy) nezakládají samostatnou překážku pro místní značení“. K citované argumentaci odpůrce soud uvádí, že ji nepovažuje za dostatečné vypořádání námítky navrhovatele. Odpůrce uvádí, že nezavádí nový zdroj znečištění, čímž však dává najevo, že nebere v úvahu očekávané zvýšení nákladní dopravy. Obecně vzato zvýšený provoz nákladní dopravy nepochybně má vliv na kvalitu ovzduší, což však odpůrce pomíjí. Navíc se odpůrce nevypořádal s důkazním návrhem navrhovatele ohledně znaleckého posudku k posouzení budoucího znečištění ovzduší nákladní dopravou, což činí napadené opatření i v tomto rozsahu nepřezkoumatelným. Dle názoru soudu i případné zhoršení ovzduší v důsledku zvýšení nákladní dopravy by měl odpůrce brát v úvahu při testu proporcionality.

100. Dále se soud zabýval návrhovými námitkami, které se týkaly rozdílných vyjádření Správy a údržby silnic. Součástí předložené spisové dokumentace je vyjádření Správy a údržby silnic ze dne 7. 7. 2021, ve kterém se uvádí: „*Předmětná silnice č. III/25328 šířkově nesplňuje podmínky pro obousměrný provoz pro nákladní vozidla nad 3,5 t. V celém uvedeném úseku jsou nebezpečné krajnice.*“ Dále pak je ve spisové dokumentaci k dispozici vyjádření ze dne 19. 3. 2024, ve kterém Správa a údržba silnic uvedla: „*Na základě Posouzení vlečných křivek (f. Valbek, spol. s r.o.) pro tuto lokalitu souhlasíme s navrženou místní úpravou komunikace a osazení nových SDŽ v obci Kladruby u Teplic dle předloženého návrhu zpracovaného firmou Značky Dubí s.r.o.*“ Ze spisové dokumentace je zřejmé, že Správa a údržba silnic změnila svůj názor na dopravní značení poté, co si nechala vyhotovit v citaci zmíněné posouzení vlečných křivek, zatímco své původní vyjádření z roku 2021 neměla podloženo posouzením vlečných křivek. Dle soudu je tedy zřejmé, z jakých důvodů Správa a údržba silnic v aktuálním procesu přijetí napadeného opatření souhlasila s navrhovaným dopravním značením.
101. K námitce navrhovatele, že vyjádření Správy a údržby silnic opomíjí nebezpečnost provozu nákladních vozidel na mostě ev. č. 25328-1, soud uvádí, že problematikou stavu daného mostu se zabýval odpůrce v napadeném rozhodnutí, a to zejména v rámci vypořádání se s odborným vyjádřením Ing. Sedláčka ke stavu mostu (strany 18 a 19 napadeného opatření). Odpůrce mj. upozornil na plánovanou rekonstrukci mostu. Soud shledal, že součástí spisové dokumentace je dokument s názvem *Oprava mostu ev. č. 25328-1 Kladruby (přes I-13), TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 182 Dopravně inženýrské opatření* z listopadu 2022, ze kterého plyne, že Správa a údržba silnic je investorem opravy tohoto mostu, předpokládaná doba trvání stavebních prací je 6 měsíců, přičemž konkrétní termín, ve kterém bude stavba prováděna, určí Správa a údržba silnic v rámci smlouvy se zhotovitelem. Dále se nachází ve spisové dokumentaci listina *Most 25328-1 Kladruby HLAVNÍ PROHLÍDKA* vyhotovená Ing. Jaroslavem Štráchalem, ze které plyne, že jmenovaný provedl prohlídku uvedeného mostu dne 14. 11. 2022 se závěrem: „*Vzhledem k již značnému rozsahu zjištěných závad doporučujeme celkovou opravu nebo rekonstrukci mostu.*“ Ve zmíněném dokumentu bylo doporučeno provedení opravy do dvou let. V dokumentu je zmínka, že byl projednán se Správou a údržbou silnic dne 16. 12. 2022. Soudu není známa aktuální situace, zda již došlo k opravě mostu, či nikoli. Nicméně soud považuje pro účely případného dalšího řízení ohledně přijetí opatření obecné povahy uvést, že pokud stále nebude provedena plánovaná oprava mostu, bude třeba, aby odpůrce vyzval Správu a údržbu silnic (případně i Ředitelství silnic a dálnic), aby se vyjádřila ke stavu mostu a plánované rekonstrukci a byla i konfrontována s odborným vyjádřením Ing. Sedláčka ke stavu mostu a s vyjádřením Ing. Štráchala.

102. Soud se dále zabýval návrhovou námitkou, že nebyly odpůrcem ověřeny ekonomické přínosy podnikání v myčce a autoservisu pro obec Kladruby. Soud shledal, že odpůrce v napadeném opatření obecné povahy posuzoval ekonomické přínosy na stranách 7 a 8 napadeného opatření. Dle soudu se však posouzení odpůrce omezilo jen na obecné závěry o přínosu podnikatelských aktivit pro obec v podobě pracovních míst, o příjmu plynoucím z podnikatelských aktivit do obecního rozpočtu z daně z příjmů, daně z přidané hodnoty a daně z nemovitostí, a dále podílu obce Kladruby na dani z příjmů v obci zaměstnaných osob. Soud přisvědčuje navrhovateli, že z napadeného opatření je zřejmé, že odpůrce nezkoumal například, kolik osob bydlících v obci Kladruby je zaměstnáno u podnikatelských subjektů, jež mají zájem o změnu dopravního značení v obci za účelem umožnění příjezdu svých zákazníků (osoby zúčastněné na řízení, Penax - Petr Sýba s.r.o. a případně další subjekty). Rovněž odpůrce nezkoumal, zda zmíněné podnikatelské subjekty jsou v zisku či ztrátě, v jaké výši platí daně a jaký reálný příjem z daní obec Kladruby od nich získává. Soud podotýká, že je třeba vycházet především ze zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní. Odpůrce obecně v napadeném opatření poukazoval na skutečnost, že zaměstnanci dotčených podnikatelských subjektů mohou využívat služby v obci, například jít na oběd do restaurace, avšak jedná se opět o obecnou úvahu, která není podložena ani zjištěním počtu zaměstnanců dotčených podnikatelských subjektů. Stejně tak odpůrce nevysvětlil, ačkoli to navrhovatel namítal, zda obec Kladruby bude mít příjem z daní placených společnostmi Penax - Petr Sýba s.r.o. provozující v Kladrubech autoservis, neboť zmíněná společnost má sídlo v Bílině, a nikoli v Kladrubech. Dle soudu odpůrce v naznačeném směru nedostatečně zjistil skutkový stav, přičemž skutkový stav vyžaduje zásadní doplnění. Jedná se o vadu řízení dle § 76 odst. 1 písm. b) ve spojení s § 101b odst. 5 s. ř. s.
103. Soud se dále zabýval návrhovou námitkou opomenutí důkazních návrhů. Přitom shledal, že navrhovatel na stranách 67 až 68 a 82 podání ze dne 3. 4. 2025 adresovaném odpůrci mj. navrhl:
- znalecký posudek k vlivu dopravy na osoby žijící v blízkosti silnice III/25328;
 - znalecký posudek ke složení silnice včetně rozboru složení silnice, zda odpovídá zvýšenému provozu nákladní dopravy;
 - vyšetřovací pokus projíždění nákladní dopravy v rozsahu nejméně 70 nákladních vozidel denně;
 - znalecký posudek k posouzení vhodnosti silnice III/25328 pro provoz nákladní dopravy;
 - znalecký posudek k posouzení ekonomického vlivu podnikání (myčka a servis) na obec Kladruby;
 - provedení zkoumání, zda existuje možnost jiné trasy dopravní obslužnosti provedené na náklady osob zúčastněných na řízení.
104. Soud shledal, že na důkazní návrhy zmíněné v předchozím odstavci (posledně jmenované zkoumání je spíše návrhem postupu, byť bylo navrhovatelem označeno jako důkazní návrh, pozn. soudu) odpůrce v napadeném opatření nereagoval, čímž opět zatížil své rozhodnutí nepřezkoumatelností z důvodu opomenutí důkazů. Soud připomíná, že odpůrce je povinen vypořádat veškeré důkazní návrhy učiněné navrhovatelem a vysvětlit, z jakých konkrétních důvodů nepovažoval za potřebné navržené důkazy provádět. V této souvislosti soud zároveň připomíná, že odpůrce při zjišťování skutkového stavu není omezen jen na tvrzení, která uvedou dotčené osoby v procesu přijímání napadeného opatření obecné povahy, a na důkazy, které dotčené osoby označí. Odpovědnost za zjištění skutkového stavu nese odpůrce a měl by být sám aktivní při zjišťování všech relevantních skutečností, aby tak získal celkový

přehled o pozitivních a negativních změnách dopravního značení, a mohl tak řádně provést test proporcionality. Soud směrem k odpůrci dále připomíná, že v testu proporcionality je třeba posuzovat na straně negativ nejen situaci navrhovatele, nýbrž i dalších osob bydlících v blízkosti dotčené silnice, neboť i pro ně představuje nárůst nákladů dopravy snížení pohody bydlení (nárůst hluku, vibrací, znečištění životního prostředí atd.). Soud podotýká, že dle údajů navrhovatele je dotčeno celkem cca 11 domů u silnice, které jsou potenciálně ohroženy zvýšenou dopravou, přičemž řada majitelů těchto domů uplatnila své námitky proti napadenému opatření (viz strany 19 a 20 návrhu).

105. Na základě výše uvedeného proto soud dospěl k jednoznačnému závěru, že napadené opatření obecné povahy je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a pro nesrozumitelnost, a bylo vydáno na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu, který vyžaduje zásadní doplnění. Soud proto napadené opatření obecné povahy podle § 76 odst. 1 písm. a), b) s. ř. s. ve spojení s § 101b odst. 5 téhož zákona pro vady řízení zrušil, a to dnem právní moci tohoto rozsudku.
106. Dalšími námitkami navrhovatele se soud nezabýval, neboť se jednalo o argumentaci, která bezprostředně souvisela s provedeným testem proporcionality. Dříve však bude třeba odstranit vytýkanou nepřezkoumatelnost a zásadním způsobem doplnit skutkový stav, a teprve poté bude moci odpůrce přistoupit k provedení testu proporcionality. Bylo by proto předčasné, aby se soud nyní vyjadřoval k jednotlivým námitkám navrhovatele stran testu proporcionality.
107. Soud v souladu s § 52 odst. 1 s. ř. s. pro nadbytečnost neprovedl navržené dokazování, neboť jeho výsledky by na shora uvedených závěrech nemohly nic změnit.
108. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatel měl ve věci plný úspěch, a proto soud uložil procesně neúspěšnému odpůrci povinnost zaplatit mu do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu důvodně vynaložených nákladů řízení ve výši 27 743,70 Kč. Náhrada se skládá ze zaplaceného soudního poplatku za návrh na zrušení opatření obecné povahy ve výši 5 000 Kč, ze zaplaceného soudního poplatku za úspěšný návrh na vydání předběžného opatření ve výši 1 000 Kč, z částky 16 170 Kč za čtyři úkony právní služby zástupce navrhovatele po 4 620 Kč (v případě úkonu – návrh na vydání předběžného opatření – je odměna poloviční) podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 7 a § 9 odst. 5 vyhlášky Ministerstva spravedlnosti č. 177/1996 Sb., advokátní tarif, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „AT“) [převzetí a příprava zastoupení – § 11 odst. 1 písm. a) AT; podání návrhu ve věci samé – § 11 odst. 1 písm. d) AT; podání návrhu na vydání předběžného opatření – § 11 odst. 2 písm. a) AT; podání repliky ve věci samé – § 11 odst. 1 písm. d) AT], z částky 1 800 Kč jako náhrady hotových výdajů advokáta [čtyři režijní paušály po 450 Kč podle § 35 odst. 2 s. ř. s. ve spojení s § 13 odst. 1 a 4 AT] a z částky 3 773,70 Kč představující 21% DPH, kterou byl zástupce navrhovatele podle zvláštního právního předpisu povinen odvést z vyčíslené odměny za zastupování a náhrady hotových výdajů.
109. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť podle § 60 odst. 5 s. ř. s. má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil, a v tomto řízení soud osobám zúčastněným na řízení žádné povinnosti neuložil.
110. K požadavku navrhovatele na přiznání náhrady nákladů řízení vůči osobám zúčastněným na řízení, kdy navrhovatel požadoval přiznat odměnu za dva úkony právní služby (příprava a převzetí věci a replika k vyjádření osob zúčastněných na řízení k návrhu na vydání

předběžného opatření), dva režijní paušály a DPH, soud uvádí, že o nákladech řízení soud rozhoduje jen ve vztahu mezi účastníky řízení. Osoba zúčastněná na řízení není účastníkem řízení, proto jí nemůže být uložena povinnost zaplatit některému z účastníků řízení náhradu nákladů řízení, a naopak osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu svých nákladů řízení od účastníků řízení. § 60 odst. 5 s. ř. s. omezuje právo osoby zúčastněné na řízení na náhradu nákladů řízení pouze na náklady, které této osobě vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, která jí byla soudem v řízení uložena. Prakticky se jedná o povinnost vydat listinu, kterou má osoba zúčastněná na řízení u sebe, předložit předmět, který má být ohledán, soudu nebo povinnost dostavit se k jednání soudu za účelem provedení jejího výslechu. Jde tedy o náhradu nákladů dle § 58 odst. 1 věty poslední s. ř. s. Osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu těchto nákladů souvisejících s dokazováním vůči soudu. Soud pak za podmínek § 60 odst. 4 s. ř. s. může uložit náhradu těchto nákladů placených soudem účastníkům řízení (srov. *Soudní řád správní: Komentář*, autorů Kühn, Kocourek, Mikeš, Dienstbier a kol., nakladatelství Wolters Kluwer, právní stav k 31. 5. 2019, dostupný v informačním systému ASPI, komentář k § 60 odst. 5 s. ř. s.). Osoby zúčastněné na řízení podporovaly v tomto soudním řízení odpůrce. Je nepřípustné, aby navrhovatel účtoval dvakrát přípravu a převzetí věci, a to v jednom případě vůči odpůrci a ve druhém případě vůči osobám zúčastněným na řízení, neboť se pořád jedná o jedinou věc. Co se týče druhého navrhovatelem účtovaného úkonu (replika k vyjádření osob zúčastněných na řízení k návrhu na vydání předběžného opatření) soud konstatuje, že se ani nejednalo o účelně vynaložený úkon právní služby, jelikož replika nepřinesla žádnou novou relevantní argumentaci.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí **lze** podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). 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.

Ústí nad Labem 3. listopadu 2025

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.