



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Olgy Stránské a soudců Mgr. Ing. Petra Šuránka a Mgr. Jana Čížka ve věci

navrhovatele: **a) d., IČO: X**

sídlem X

**b) A. M. C. R., IČO: X**

sídlem X

zastoupeny advokátem Mgr. Bc. Pavlem Kozelkou

sídlem Velké náměstí 7/12, 397 01 Písek

proti

odpůrci: **Městský úřad Český Brod**

sídlem Husovo náměstí 70, 282 01 Český Brod

v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 30. 7. 2018, č. j. MUCB 48361/2018/Ka, sp. zn. S-MUCB 44145/2018,

**takto:**

- I. Návrh se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**
- III. Soud přiznává znalci J. H., sídlem X, za podaný znalecký posudek**
  - a. odměnu za 68 hodin práce po 350 Kč,**
  - b. náhradu za 21 % DPH ve výši 4 998 Kč****tj. znalečné v celkové výši 28 798 Kč.**
- IV. Navrhovatelky jsou povinny ve lhůtě třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku společně a nerozdílně zaplatit státu na náhradě nákladů řízení částku ve výši 28 798 Kč.**

**Odůvodnění:**

1. Návrhem podle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) se navrhovatelky domáhají zrušení opatření obecné povahy ze dne 30. 7. 2018, č. j. MUCB 48361/2018/Ka, sp. zn. S-MUCB 44145/2018 (dále jen „napadené OOP“), jímž odpůrce podle § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění

zákona č. 199/2017 Sb. (dále jen „zákon o silničním provozu“) stanovil přechodnou úpravu spočívající v instalaci svislého dopravního značení, které zakazuje vjezd vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 12 tun (mimo bus), na propustek na silnici č. X mezi obcemi H. a M. v kilometru 3,540 a které na tento zákaz s předstihem upozorňuje ve vzdálenostech 2 km a 1 km na silnicích č. X, X a X.

2. Navrhovatelky předně ke své aktivní procesní legitimaci uvádějí, že navrhovatelka a) je vlastnící nemovitých věcí tvořících skladový areál přiléhající k obci H. (zapsáno na listu vlastnictví č. X pro k. ú. a obec P.), v němž provozuje podnikání spočívající ve skladování a v pronájmu parkovacích míst a skladovacích prostor třetím osobám zabývajícím se kompletní logistikou a mezinárodní a vnitrostátní expedicí. Skladový areál, v němž je zaměstnáno asi 50 zaměstnanců, má zapsán jako provozovnu v živnostenském rejstříku. Navrhovatelka b) vlastní nemovité věci tvořící výrobně obchodní komplex (zapsáno na listu vlastnictví č. X pro k. ú. a obec P.), v němž realizuje výrobu produktů pro oblast péče o domácnost, hygienu, péči o tělo, lepidel a tmelů a zaměstnává více než 80 zaměstnanců. Obě navrhovatelky potřebují pro řádné fungování svých areálů zajistit jejich dopravní dostupnost pro kamionovou nákladní dopravu (nad 12 tun) s efektivním napojením na silniční síť tak, aby bylo možné zajistit jak jejich zásobování, tak distribuci zboží.
3. Navrhovatelky v první řadě pro účely kontextu popisují dlouhodobé neplnění cíle stanoveného vládou České republiky dokončit realizaci Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen „SOKP“), což společně se zavedením a zvyšováním mýtného pro nákladní dopravu vede k navyšování tranzitní dopravy mimo zpoplatněné úseky. Dále připomínají, že dne 5. 10. 2017 bylo v Ř. podepsáno memorandum zástupců měst, městských částí a obcí dotčených intenzivní dopravou, v jehož závěru mj. tito zástupci avizovali, že doufají, že v případě neplnění cíle vydání územního rozhodnutí pro SOKP do poloviny roku 2018 nebudou muset přistoupit k hraničnímu řešení situace a k protestům. V navazující tiskové zprávě ze dne 30. 10. 2017 přitom starosta Ř. uvedl, že jen čekají na dokončení rekonstrukce ulice P. a že se již v řádu týdnů objeví značky omezující tranzit kamionů, byť je jasné, že neodstraňují příčinu situace, kterou je nedokončení jihovýchodní části SOKP. V té souvislosti dne 24. 7. 2017 Městský úřad Ř. požádal o stanovení místní úpravy silničního provozu, která by omezila tranzitní nákladní dopravu na silnici X, a dne 9. 11. 2017 byl návrh takového opatření obecné povahy zveřejněn veřejnou vyhláškou. Společný záměr Městského úřadu Ř. a odpůrce ohledně přijetí této úpravy však zmařily námitky navrhovatelek, a to zejména navrhovatelka a) uplatněním námitek systémové podjatosti.
4. Za dané situace odpůrce s cílem omezit tranzitní dopravu přistoupil s poukazem na špatný stavební stav propustku dne 30. 7. 2018 k vydání napadeného OOP. Skutečnost jeho vydání nebyla navrhovatelkám známa, přičemž i v době podání tohoto návrhu nebylo možné předmětnou veřejnou vyhlášku dohledat na úřední desce odpůrce, a to ani v seznamu právních předpisů, ačkoliv zde jiné vyhlášky dostupné jsou. Navrhovatelé byli s napadeným OOP konfrontováni až dne 3. 9. 2018 prostřednictvím dopravního značení, které jim znemožňuje realizaci podnikatelské činnosti, protože se k nim jejich zákazníci nedostanou jinak, než absolvováním objížďky přesahující 50 kilometrů. Žádná oficiální objížďka přitom nebyla nařízena, a to ačkoliv dopravní cesta navrhovatele a) byla schválena Městským úřadem v Ř.
5. Pracovník odpůrce, který zpracovával napadené OOP, přitom telefonicky zástupci navrhovatelek dne 5. 11. 2018 sdělil, že s ohledem na nedostatek finančních prostředků předpokládá, že propustek opraven nebude a že platnost napadeného OOP bude opakovaně prodlužována. Jednáním odpůrce tak byl podle navrhovatelek fakticky realizován postup avizovaný starostou města Ř., že se po dokončení rekonstrukce ulice P. objeví značky omezující tranzit v celé lokalitě.
6. Odpůrce tak navrhovatelky systematicky vytěsňuje z možnosti užívat vlastní majetek, neboť totožně postupoval již v případě silnice č. X, která sloužila jako přístupová trasa k provozovně navrhovatelek po silnici I. třídy z Ř. (trasa Ř. – K. – S. – Z. – Š. – P.), a stávající komunikace k ní byla objížďnou trasou (Ř. – M. – Ž. – Š. – D. – M. – H. – P.). I tam byl důvodem zneprůjezdnění

stavebně technický stav mostku (ve S.), na jehož opravě není zájem, protože by se obnovila nákladní doprava. Logickou alternativu v současné situaci představuje trasa Ř. – M. – Ž. – H. – P., nicméně té brání technické zařízení na komunikaci v D., které znemožňuje jízdu po silnici X a dále X do H. a následně P. Po odstranění technického zařízení by se jednalo o technicky způsobilou komunikaci, avšak takové řešení by neodpovídalo záměru odpůrce znemožnit navrhovatelům užívat přístupovou silnici k jejich areálům.

7. Navrhovatelky namítají, že znemožněním dopravní obslužnosti jejich nemovitých věcí a znemožněním výkonu podnikatelské činnosti v důsledku postupu odpůrce jsou jim odírána základní práva a svobody spočívající v právu vlastnit a pokojně užívat majetek a právu podnikat. Postup odpůrce podle nich představuje zneužití veřejnoprávního oprávnění na jejich úkor. Poukazují přitom na ustanovení § 24 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), podle něž má silniční správní úřad při svém rozhodování dbát na to, aby uzavírka byla omezena vždy na nejkratší možnou dobu a byla z hlediska provozu vyhovující.
8. V situaci, kdy opravu propustku je dle odborného vyjádření možné provést v době kratší tří měsíců, mají navrhovatelky za to, že neexistuje žádný prostor pro toleranci zásahu do jejich práv po dobu jednoho roku, popřípadě pro jeho další prodlužování. Navrhovatelky proto navrhly ustanovit soudního znalce, který by stanovil dobu potřebnou pro opravu propustku na silnici X tak, aby mohl sloužit svému stavebně technickému účelu, a dobu potřebnou pro administrativní zajištění stavby s tím, že uplynutím této doby počítané od okamžiku nezákonného zásahu (tj. 3. 9. 2018) by bylo napadené OOP zrušeno.
9. Odpůrce konstatoval, že obdržel od Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvkové organizace (dále jen „správa silnic“), žádost o stanovení přechodné úpravy silničního provozu odůvodněnou řádně doloženým nevyhovujícím stavem propustku mezi obcemi M. a H. Jelikož stav propustku vyžadoval přijmout nezbytná opatření a omezit průjezd nákladních vozidel nad 12 tun, odpůrce vydal napadené OOP, a protože nebyl znám termín, kdy dojde k opravě propustku, stanovil dobu jeho platnosti na jeden rok od data nabytí účinnosti, tj. od 6. 8. 2018 do 6. 8. 2019 s tím, že tuto dobu odpůrce považoval za reálnou a dostatečně dlouhou k provedení nezbytné opravy a navrácení dopravního režimu do původního stavu. Napadené OOP bylo podle něj zveřejněno dne 1. 8. 2018 veřejnou vyhláškou na jeho úřední desce v souladu s § 77 odst. 5 silničního zákona a dne 31. 7. 2018 bylo odesláno dotčeným obcím M., H. a D. S ohledem na to odpůrce navrhl zamítnutí návrhu.
10. Dalším podáním se odpůrce omluvil z nařízeného jednání, aniž by požadoval jeho odročení, a předložil soudu vyjádření správce silnic ze dne 18. 1. 2019, který (patrně k dotazům odpůrce) uváděl, že v době podání žádosti o vydání napadeného OOP stav propustku ohrožoval bezpečnost silničního provozu, což potvrzuje zápis mostního technika ze dne 25. 4. 2018. Při prohlídce byly zjištěny zejména vypadené kameny z opěry I, v důsledku jejíž destrukce došlo k poklesu kamenných překladů tvořících nosnou konstrukci propustku v jeho středové části v ose vozovky. Popsaný havarijný stav odůvodňuje omezení spočívající v zákazu vjezdu vozidel o celkové hmotnosti převyšující 12 tun, v důsledku čehož příslušný orgán Policie České republiky po projednání se správcem silnic navrhoval instalaci přechodného dopravního značení na dobu nezbytně nutnou, nejdéle do 31. 7. 2019, aby se zabránilo dalšímu zhoršování stavebního stavu propustku, které by vedlo až k jeho celkovému zborcení. Správce silnic připravuje podklady k zadání projektových prací s tím, že zahájení soutěže na vyhotovení projektové dokumentace předpokládá v polovině března 2019 a zahájení stavebních prací (s ohledem na lhůty pro zpracování projektové dokumentace, majetkoprávní přípravu a vydání stavebního povolení) na přelomu září a října 2019. Tyto termíny jsou však závislé na přidělení finančních prostředků a majetkoprávním vypořádání před získáním stavebního povolení.

11. V průběhu jednání navrhovatelky zdůraznily, že veřejná správa má chránit veřejné zájmy a sloužit veřejnosti, a ne partikulárním politickým zájmům zvolených zastupitelů, vybočujícím ze zákonem svěřené pravomoci. V rámci toho by veřejná správa měla zajistit mj. i to, že silnice včetně mostů a propustků sloužící veřejnosti budou opravovány, aby sloužily svému účelu. Povinností správce silnic, vlastníka komunikace, ale i odpůrce bylo předcházet poškozování oprávněných zájmů adresátů činnosti veřejné správy, v tom však odpůrce selhal. Kromě toho, že navrhovatelkami předloženým výpisem vyvěšených předpisů je zpochybněna pravost odpůrcem předloženého dokladu o vyvěšení napadeného OOP na elektronické úřední desce, je třeba poukázat též na nepochopitelnou prodlevu mezi okamžikem zjištění závady propustku v dubnu 2018 a okamžikem přijetí napadeného OOP až v závěru července 2018 a samotným osazením dopravního značení v terénu v září 2018. Navrhovatelky navrhovaly dále doplnit dokazování o zápisy z hlavních prohlídek týkajících se mostu ve S., který byl uzavřen již v roce 2010 a u nějž obec S., ačkoliv má potřebné prostředky, bez sdělení nějakého důvodu neustále odkládá jeho opravu. V souvislosti s tím pak jako důkaz předkládaly i technickou normu ČSN 73 6221 z března 2011 včetně doplnění z dubna 2013, která vymezuje povinnosti při pravidelných prohlídkách mostů. Uvedenými listinami navrhovatelky hodlaly prokázat, že správce silnice i odpůrce neplní své veřejnoprávní povinnosti, přičemž zdůrazňovaly, že jeho postup je nutné vnímat v širším kontextu než jen jednoho sporného propustku. Soud by měl v tomto případě zasáhnout a kultivovat veřejnou správu, která řádně neplní své úkoly a naopak při svém jednání vybočuje z mezí, které jí stanovil zákonodárce. Navrhovatelky se nedožadují toho, aby se vpustila doprava na vadnou komunikaci, ale žádají, aby napadené OOP soud zrušil ke dni, který umožní řádné provedení opravy propustku, aniž by tím však bylo nadměrně zasahováno do práv navrhovatele.
12. Z předloženého správního spisu soud zjistil, že správce silnic požádal dne 12. 7. 2018 odpůrce o stanovení místní nebo přechodné úpravy silničního provozu na silnici X z důvodu špatného stavu propustku mezi obcemi H. – M.
13. K žádosti byl přiložen zápis z prohlídky propustku ze dne 25. 4. 2018, v němž mostní technik, jehož platné osvědčení k výkonu běžných prohlídek mostních objektů pozemních komunikací bylo též přiloženo, konstatoval zjištěné závady spočívající v tom, že zdivo čel a opěr propustku má rozvolněné kameny, chybí spárová malta, opěra I se ve střední části bortí a kameny z opěry jsou vypadené. Jako vhodné opatření mostní technik navrhl připravit opravu přestavbou na trubní propustek včetně zřízení nových čel a do doby opravy pravidelně, alespoň dvakrát ročně monitorovat stavební stav propustku, zejména stav opěr, a rovněž snížit zatížení od nákladní silniční dopravy omezením zatížitelnosti na 12 tun.
14. Žadatel předložil také stanovisko Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje ze dne 26. 7. 2016, jehož dopravní inspektorát v K. souhlasil se záměrem místní úpravy dopravního značení za předpokladu, že přechodné dopravní značení bude instalováno po nabytí právní moci na dobu nezbytně nutnou, maximálně do 31. 7. 2019, a po uplynutí stanovené doby bude dopravní značení bezodkladně odstraněno. Dále pak byla předsána pravidla pro technické parametry umístění dopravního značení. Součástí stanoviska byla schematická mapa potvrzená dopravním inspektorátem označující jednotlivé svislé dopravní značky (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 12 tun, s dodatkovou tabulkou „mimo bus“ a případně dodatkovými tabulkami vyznačujícími směr a vzdálenost k dopravnímu omezení) a jejich zamýšlené umístění.
15. Následně jsou již ve spise jen dva výtisky napadeného OOP datované dnem 30. 7. 2018, jímž byla s odkazem na § 77 odst. 5 silničního zákona stanovena od data nabytí účinnosti do 6. 8. 2019 přechodná úprava provozu na silnicích X, X a X z důvodu havarijního stavu propustku na silnici X mezi obcemi H. a M. spočívající v umístění svislých dopravních značek zákazu vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 12 tun, s dodatkovou tabulkou „mimo bus“ na obou stranách propustku a dále s dodatkovými tabulkami vyznačujícími vzdálenost a případně i směr k dopravnímu omezení, a to na silnici X v D. z obou stran před křižovatkou se silnicí X (2 000 m), na silnici X v H. z obou stran před křižovatkou se silnicí X (2 000 m), na silnici X v D. za

křižovatkou se silnicí X (2 000 m), na silnici X v H. za křižovatkou se silnicí X (1 000 m) a na silnici X před M. za křižovatkou s účelovou komunikací od obce Š. (1 000 m). K prvnímu výtisku je připojen zpáteční lístek, ve kterém je jako adresát uvedena úřední deska a na němž se nachází razítko odpůrce a ručně vyplněné údaje o přijetí dne 31. 7. 2018 a vyvěšení od 1. 8. 2018. Druhý zažloutlý výtisk, jehož součástí je i schematická mapa, obsahuje na poslední straně razítko odpůrce potvrzující ručně vyplněné údaje o vyvěšení dne 1. 8. 2018 a o předpokládaném a skutečném sejmutí dne 17. 8. 2018, přičemž samostatně je razítkem odpůrce potvrzen i připojený údaj, že listina byla současně vyvěšena na elektronické úřední desce. Vyvěšení na úředních deskách dotčených obcí H., M. a D. není ve správním spise doloženo, je však připojena tabulka vykazující doručení těmto obcím ve dnech 31. 7. 2018, 1. 8. 2018 a 3. 8. 2018.

16. V odůvodnění napadeného OOP je stručně uvedeno, že správce silnic podal dne 12. 7. 2018 z důvodu špatného stavebního stavu propustku na silnici X mezi obcemi H. a M. návrh na úpravu dopravního značení a že odbor dopravy a živnostenského úřadu odpůrce tento návrh po obdržení vyjádření Policie České republiky ze dne 26. 7. 2018 posoudil podle silničního zákona, přičemž v souladu s jeho § 77 odst. 5 vydal toto opatření obecné povahy.
17. Na požadavek soudu (v době rozhodování soudu totiž elektronická úřední deska neobsahovala veřejně přístupný archiv v minulosti uveřejněných, avšak již svěřených písemností) ještě odpůrce samostatně zaslal soudu chybějící doklad o zveřejnění napadeného OOP na úřední desce v podobě výstupu z informačního systému GINIS, z nějž vyplývá, že veřejná vyhláška s návrhem napadeného OOP byla vyvěšena i způsobem umožňujícím dálkový přístup v době od 1. do 17. 8. 2018.
18. Nahlédnutím do katastru nemovitostí na webové stránce nahlizenidokn.cuzk.cz (včetně průhledu katastrální mapy na ortofotomapu) soud ověřil, že i k datu jeho rozhodnutí jsou navrhovatelky vlastnicemi jimi popsaného skladového areálu vedeného na listu vlastnictví č. X pro k. ú. a obec P. a výrobního areálu vedeného na listu vlastnictví č. X pro k. ú. a obec P. Dále navrhované důkazy výsledkem předsedy představenstva navrhovatelky a), její účetní závěrkou a výpisem z obchodního rejstříku a výsledkem jednatele navrhovatelky b) a její účetní závěrkou a výpisem z obchodního rejstříku soud neprováděl pro nadbytečnost, stejně jako doklady o kolaudaci a stavebně technickém určení jimi vlastněných staveb, neboť povaha těchto staveb a činností navrhovatelek, pro niž je potřebné i zajištění dopravní obslužnosti areálů kamionovou dopravou, není mezi účastníky sporná a povaha těchto nemovitostí.
19. Po porovnání s mapovými podklady soud z obtížně čitelné kopie nedatované listiny označené jako řešení dopravní situace H. – Ř. zjistil, že dopravní odbor Městského úřadu v Ř. navrhovatelce a) odsouhlasil dopravní cestu vedenou od silnice X z Ř. po ulici Ř. s odbočením přes P. a S. zpět na silnici X až do M., dále po silnici X přes Ž., Š. a D. a dále po silnici X přes M. (a problematický propustek) do H. Místní šetření, dotaz na dopravní inspektorát Policie České republiky ani znalecký posudek za účelem prokázání alternativ dopravních cest a jejich omezení již soud nepovažoval za potřebné k důkazu provádět, neboť ze schválené dopravní cesty navrhovatelky a) a sousedství obou areálů navrhovatelek lze bezpochyby dovodit, že stejná trasa je dopravně významná pro obě dvě.
20. Soud neprovedl důkaz návrhem rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, harmonogramem tohoto rozvoje a usneseními vlády České republiky č. 741 ze dne 21. 7. 1999 a č. 145 ze dne 14. 2. 2001 spolu se znaleckým posudkem z oboru dopravy. Tyto důkazní návrhy soud považoval za nadbytečné, neboť zdržení výstavy SOKP oproti původním plánům i s tím spojené komplikace považuje za obecně známou skutečnost, kterou není nezbytné dokazovat, ostatně ani odpůrce v tomto směru žádnou polemiku nevede.
21. Z Memoranda pro Pražský okruh do roku 2022 podepsaného zástupci obcí Středočeského kraje městských částí Prahy, soud zjistil, že bylo podepsáno starostou města Ř., město Č. B. se na něm však neúčastnilo. V závěru memoranda dožadujícího se vydání územního rozhodnutí na části 511

SOKP do poloviny roku 2018, přitom byla uvedena věta: „Zároveň tím doufáme, že nebudeme muset přistoupit k hraničnímu řešení této situace či k protestům.“

22. Z tiskové zprávy města Ř. ze dne 30. 10. 2017 soud zjistil, že město Ř. deklarovalo, že hodlá ochránit své obyvatele před důsledky intenzivní tranzitní dopravy dopravním opatřením zakazujícím tranzit vozidel nad 12 tun po ukončení objízdné trasy stanovené z důvodu opravy komunikace P. s tím, že dopravní značky se mají objevit již v řádu týdnů. Listinami pocházejícími ze správního spisu týkajícího se opatření obecné povahy oznamovaného veřejnou vyhláškou města Ř. ze dne 9. 11. 2017, č. j. 59188/2017-MURI/OSAD, bylo dále prokázáno, že na žádost správce silnic a odpůrce měla být stanovena místní úprava provozu, která by zakázala tranzitní přepravu vozidel s okamžitou hmotností přesahující 12 tun na silnici X v obci M. a X v obci L., s čímž souhlasily dopravní inspektoráty Krajského ředitelství policie Středočeského kraje v K. a pro P. venkov – jih. Proti tomu se však navrhovatelky bránily dne 9. 11. 2017 podáním námitek, a to včetně námitek systémové podjatosti Městského úřadu Ř.
23. Soud v řízení v souladu s požadavkem zadal zpracování znaleckého posudku za účelem potvrzení, zda stavebně technický stav propustku skutečně vyžaduje omezení silniční dopravy (a v jakém rozsahu), a zjištění, jaká je přibližná doba nezbytná k administrativní přípravě a stavebnímu provedení oprav, jež by umožnily na propustku provoz nákladní dopravy nad 12 tun. Znalec z oboru stavebnictví, odvětví dopravní stavby, J. H., , který se souhlasem soudu přizval ke zpracování posudku statika M. D., ve zpracovaném znaleckém posudku ze dne 16. 1. 2019 (do datové schránky soudu doručen dne 28. 1. 2019) na základě provedeného ohledání na místě samém vyhodnotil stavební stav předmětného propustku podle ČSN 73 6221 jako velmi špatný (stupeň VI) s tím, že stupni VI odpovídá stav tělesa násypu (nevyhovující uspořádání a akutní nebezpečí utržení krajnice) a spodní stavby (rozvolnění zdiva s úplným rozpadem zdiva opěry I přibližně v ose komunikace) a stupni IV (uspokojivý) odpovídá stav nosné konstrukce (zatékání, uložení na částečně rozpadlé opěře I). Shledal též závady týkající se narušení funkčnosti svodidel a chybějícího dopravního značení, jež by upozorňovalo na zúžení komunikace na propustku. Na základě podrobného statického výpočtu znalec určil normální a výhradní zatížitelnost propustku na 12 tun a maximální přípustný tlak na jednu nápravu na 8,9 tuny s tím, že v případě vhodných opatření, jako je snížení rychlosti, by bylo možné hodnoty zatížitelnosti navýšit cca o 25 %. Z hlediska použitelnosti propustku hodnocené podle ČSN 73 6221 posudek zhodnotil jako omezeně použitelný (stupeň 4), a to za předpokladu provedení potřebných opatření v podobě vyloučení provozu v krajních částech vozovky např. betonovými vodicími stěnami zužujícími průjezdnou šířku na 3,25 m a doplnění dopravních značek snižujících maximální povolenou rychlost na 30 km/h, omezujících průjezd vozidel na vozidla s maximálním nápravovým tlakem do 8,9 tuny a upozorňujících na zúžení silnice a stanovících přednost protijedoucích vozidel. V horizontu 5 let pak znalec považuje za nutné provést kompletní opravu propustku, která by měla zahrnovat rozšíření vozovky v úseku cca 40 m na minimální hodnoty vyžadované právními předpisy, nahrazení stávajícího propustku trubním propustkem s monolitickými čely a římsami a provedení nových svodidel podél komunikace, což bude spojeno s úplným vyloučením provozu v daném místě. Pokud jde o časovou náročnost, stavba nebude vyžadovat územní rozhodnutí, bude však nutné získat stavební povolení. Minimální dobu realizace díla v případě, že nedojde k administrativním zdržením, znalec odhadl na 16 měsíců, z čehož 6 měsíců zabere zpracování projektové dokumentace pro stavební řízení včetně inženýrských činností, 3 měsíce stavební řízení, 1 měsíc zpracování dokumentace pro zadání stavby, 2 měsíce výběr dodavatele a 4 měsíce samotná stavba.
24. K dotazu soudu dále znalec ústně vysvětlil, že doba 6 měsíců na zpracování projektové dokumentace je odůvodněna tím, že správce silnic je povinen se řídit zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, musí si navíc v dané věci vyžádat stanovisko správce povodí, ale i památkového úřadu (propustek se nachází v památkově chráněném území) a též situací na trhu. Takto malá zakázka je nezajímavá a při nastavení striktních

lhůt v zadávacím řízení lze očekávat, že by se žádný zájemce o zakázku nepřihlásil. K dotazům navrhovatele pak znalec uvedl, že zjištěná závada v podobě vypadení kamene z opěry mohla vzniknout náhle, ale pokud jde o ostatní závady, ty bylo možné identifikovat i s předstihem. Konkrétně hrozící zhoršení stavu propustku z třídy V (špatný stav), která ještě umožňovala provoz na propustku, na třídu VI (velmi špatný stav) bylo možné zjistit již s předstihem cca 5 let. Ovšem samotný přepočítatelnost se při běžných prohlídkách neprovádí, ten se činí jen při hlavních prohlídkách. Podotkl též, že kamenné propustky se v současnosti již nestaví a takový propustek neodpovídá současně platným technickým normám. To však lze říci i o většině délky samotné komunikace X, která nevyhovuje požadavkům na komunikaci s obousměrným provozem těžké nákladní přepravy.

25. Soud nejprve zkoumal, zda jsou splněny podmínky řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části. Mezi tyto podmínky patří především existence opatření obecné povahy, aktivní žalobní legitimace navrhovatele a formulace žalobního návrhu (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008-34).
26. Podle § 77 odst. 5 silničního zákona stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.
27. Podle § 171 obsaženého v části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 225/2017 Sb. (dále jen „správní řád“) podle této části postupují správní orgány v případech, kdy jim zvláštní zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím.
28. Podle § 26 odst. 1 správního řádu, který se s ohledem na § 174 odst. 1 správního řádu užije přiměřeně, každý správní orgán zřizuje úřední desku, která musí být nepřetržitě veřejně přístupná. Pro orgány územního samosprávného celku se zřizuje jedna úřední deska. Obsah úřední desky se zveřejňuje i způsobem umožňujícím dálkový přístup.
29. Z citovaného ustanovení § 77 odst. 5 silničního zákona plyne, že přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích se vydává formou opatření obecné povahy, které nabývá účinnosti pátým dnem od vyvěšení. Napadené OOP bylo podle obsahu správního spisu vyvěšeno dne 1. 8. 2018, a to i elektronicky, a proto nabylo účinnosti dne 6. 8. 2018. Navrhovatelé také zřetelně tvrdí a prokazují, že napadené OOP zasahuje do jejich právní sféry, když jim přinejmenším ztěžuje výkon vlastnických práv a práva na podnikání, z čehož plyne, že jsou podle § 101a odst. 1 s. ř. s. aktivně procesně legitimováni k podání návrhu na zrušení části napadeného OOP. Třetí podmínkou projednatelnosti je formulace závěrečného návrhu v souladu s požadavky vyplývajícími z ustanovení § 101a s. ř. s., resp. meritorně projednatelný závěrečný návrh (petit). Protože navrhovatelky požadují zrušení napadeného OOP (byť k pozdějšímu datu vypočtenému na základě provedení dokazování znaleckým posudkem), lze jejich návrh projednat.
30. Návrh byl také podán včas v průběhu běhu jednorozhodnutí lhůty stanovené v § 101b odst. 1 s. ř. s. a obsahuje požadované náležitosti (§ 101b odst. 2 s. ř. s.). Soud v tomto směru hodnotil jako nadbytečné důkazní návrhy v podobě fotodokumentace dokladující, kdy byly navrhovatelky

poprvé konfrontovány s dopravním značením osazeným na základě napadeného OOP, neboť lhůta pro podání návrhu na zrušení napadeného OOP byla zjevně dodržena i s ohledem na datum nabytí jeho účinnosti tvrzené odpůrcem.

31. Navrhovatelky v první řadě namítaly, že napadené OOP nebylo řádně vyhlášeno, neboť jej nenalezly v přehledu vyhlášek vydaných městem Č. B. Soud z přehledu předpisů města Č. B. ke dni 30. 9. 2018 předloženého navrhovatelkami k důkazu zjistil, že napadené OOP nebylo přístupné (vyvěšeno) na elektronické úřední desce mezi právními předpisy. V tomto směru je ovšem třeba poukázat na to, že napadené OOP není obecně závaznou vyhláškou obce ve smyslu čl. 104 odst. 3 Ústavy ani nařízením obecního úřadu ve smyslu čl. 79 odst. 3 Ústavy, a proto není pravděpodobné, že by bylo v přehledu těchto právních předpisů založeno na elektronické úřední desce odpůrce. Jak výslovně uvádí shora citovaný § 171 správního řádu, opatření obecné povahy není právním předpisem ani rozhodnutím. Tato skutečnost tedy neprokazuje, že nedošlo k jeho zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup. Naopak lze očekávat, že napadené OOP bylo vyvěšeno v jiné části elektronické úřední desky. Odkazem na oficiální webové stránky odpůrce také nebylo možné navrhovatelkami tvrzenou skutečnost prokázat, neboť jak soud ověřil, elektronická úřední deska odpůrce neobsahuje veřejně přístupný archiv vyvěšených písemností. Přesto však soud tuto otázku prověřoval a vyzval odpůrce k doložení skutečnosti, v jakém období bylo napadené OOP na elektronické úřední desce, což odpůrce doložil údaji z administračního programu elektronické úřední desky. V dané situaci tedy odpůrce řádně doložil, že napadené OOP bylo zveřejněno i na elektronické úřední desce odpůrce, jak to požaduje ustálená judikatura správních soudů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 6. 2016, č. j. 2 As 47/2016-44, publikovaný pod č. 3431/2016 Sb. NSS). Důkazy navržené navrhovatelkami přitom obsah správního spisu doplněný odpůrcem nebyly schopny vyvrátit. Tento návrhový bod je nedůvodný.
32. Dále navrhovatelky namítaly, že vydání napadeného OOP je aktem svévole, jímž se odpůrce snaží vyvinout prostřednictvím dopravních omezení tlak na stát v návaznosti na nesplnění požadavků memoranda požadujících vydání územního rozhodnutí na jihovýchodní část SOKP do poloviny roku 2018 a jímž se eventuálně i mstí navrhovatelkám za zmaření realizace dopravního omezení v okolí města Ř. V tomto směru nicméně soud konstatuje, že žadatelem o vydání obou opatření obecné povahy byl správce silnic, který je příspěvkovou organizací Středočeského kraje, jenž se na vydání memoranda nepodílel. Navíc je nutno konstatovat, že na memorandu ani na tiskové zprávě ze dne 30. 10. 2017 nemá žádný podíl zástupce města Č. B., a není tak srozumitelné, proč navrhovatelky nahlížejí na odpůrce, jako by se podílel na prohlášení starosty Ř. či zpracování memoranda. V tomto směru tedy konspirativní úvahy navrhovatelek nejsou přesvědčivé a ve vztahu k odpůrci je soud považuje za nedůvodné.
33. Stejně tak je třeba uvést, že o opatření obecné povahy, jemuž se navrhovatelky bránily podáním námitek, rozhodoval Městský úřad v Ř., a nikoliv odpůrce, který se jen připojil k žádosti správce silnic. Jen z důvodu, že podával žádost ve věci jiného dopravního omezení, nelze podle soudu dovodit, že by úřední osoby odpůrce byly v řízení o vydání napadeného OOP vůči navrhovatelkám podjaté. Pro takový závěr by musely být silnější důkazy.
34. Za nepodstatný soud považoval důkazní návrh na výslech J. Č., mostního technika správce silnic, který měl podle navrhovatelek vypovídat o tom, jakým způsobem správce silnic postupuje při odstraňování závad zjištěných na mostních objektech, a v tomto směru měl též předložit doklady o jeho údržbě za posledních 10 let. Pro rozsudek soudu byl stejně tak irrelevantní navrhovaný výslech pracovníka odpůrce k obsahu telefonického rozhovoru ze dne 5. 11. 2018, soubor zápisů z hlavních prohlídek týkajících se mostu ve S. a text ČSN 73 6221. Pokud navrhovatelky usilují o to prokázat, že vady mající dopad jen na provoz kamionové dopravy nejsou na rozdíl od jiných závad včas odstraňovány, soud připomíná, že předmětem tohoto řízení je napadené OOP vydané odpůrcem, nikoliv řádnost postupu správce silnic při správě komunikací svěřených mu Středočeským krajem jako vlastníkem do péče (viz § 9 odst. 1, 3 a 4 zákona o pozemních komunikacích). Závady v péči správce silnic spočívající v nedostatečné údržbě a setrvalém



odkládání oprav komunikace, resp. propustku, který je ve smyslu § 12 odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích součástí silnice, mohou představovat porušení zákonem uložené povinnosti, s nímž může být za jistých okolností spojena povinnost náhrady škody ve smyslu § 2910 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (srov. přiměřeně závěry rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1905/2005, Rc 8/2010, a na něj navazujícího rozsudku téhož soudu ze dne 30. 8. 2011, sp. zn. 25 Cdo 2561/2009), zejména jestliže by správci silnice, resp. kraji muselo být zřejmé z časové limitace rozhodnutí o uzavírcce podle § 24 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích, resp. stanovení pouze přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 silničního zákona, popř. z jiných okolností patrné, že potřeba obnovení provozu na dotčené komunikaci je naléhavá.

35. V nynějším řízení se však soud může zabývat pouze tím, zda odpůrce na základě řádného procesního postupu vydal opatření obecné povahy, které je v souladu se zákonem. Klíčová je tak především otázka důvodnosti podané žádosti správce silnic, která byla odůvodněna špatným technickým stavem propustku. Pokud by bylo oprávněné tvrzení žadatele, že stavebně technický stav propustku jakožto součásti komunikace ohrožuje provoz na této komunikaci, nelze ostatně ani reálně očekávat, že by výsledek řízení mohl být co do své podstaty jiný, i kdyby snad nějaká míra averze vůči navrhovatelkám u oprávněné úřední osoby panovala. Přitom znaleckým posudkem zpracovaným J. H., bylo bezpochyby potvrzeno, že obsah zápisu mostního technika ze dne 25. 4. 2018 popisuje vážný stavebně technický stav propustku v souladu s realitou, resp. dalo by se říci, že dokonce mírněji, než vyplynulo ze znaleckého zkoumání. Zdokumentované vypadnutí kamene z jedné z opěr kamenného propustku v ose komunikace nepochybně představuje i z laického hlediska zjevnou vadu, která nutně může bez přijetí nápravných opatření vést k propadu nosné části propustku. Z tohoto hlediska je tedy potřeba omezení zátěže poškozeného propustku limitováním maximální hmotnosti projíždějících vozidel evidentní. O důvodnosti přijetí napadeného OOP tedy nelze mít pochyb.
36. Stejně tak je výsledkem znaleckého zkoumání potvrzena i správnost stanoveného hmotnostního limitu ve výši 12 tun, znalec pouze poukázal na potřebu ještě přísnější limitace převážené dopravy stanovením rychlostního limitu, zúžením průjezdného profilu a zejména stanovením maximálního tlaku na jednu nápravu ve výši 8,9 tuny. Ani v tomto směru tedy nelze napadenému OOP nic vytknout, neboť bylo ve skutečnosti vstřícnější, než by si situace v daném případě vyžadovala (zde je však nutno reflektovat, že klíčový podklad v podobě zprávy mostního technika byl přirozeně méně zpracovaný než znalecký posudek).
37. Zůstává tedy pouze nutnost posoudit žádost navrhovatelek, aby soud přistoupil ke zrušení napadeného OOP alespoň z hlediska časového po uplynutí doby nezbytné k provedení jeho opravy (včetně související administrativní přípravy). V tomto směru v první řadě soud nemůže přisvědčit požadavku navrhovatelek na to, aby se běh takto stanovené doby odvíjel od okamžiku, kdy byly navrhovatelky poprvé konfrontovány s dopravním omezením v terénu. Takový požadavek nerespektuje povahu zjištěných závad, jež z důvodu bezpečnosti silničního provozu vyžadují, aby do doby skutečné opravy propustku přes něj nebyla převáděna doprava přesahující limit jeho zatížitelnosti. Nelze přehlédnout též skutečnost, že správce silnic, který v daném případě má realizovat opravu, doposud nemusel mít povědomí o tom, že se toto dopravní omezení až v takové míře dotýká fungování navrhovatelek. V dané situaci nelze rozumně akceptovat jiný přístup, než že bude soud zvažovat zrušení napadeného OOP v termínu, který umožní realizaci nápravných opatření v návaznosti na jím vydaný rozsudek, který by v takovém případě bylo namístežt zaslat též správci silnic tak, aby bylo zajištěno, že za případnou patovou situaci v případě pasivity byl plně odpovědný vlastník komunikace, který si musel být časového tlaku na splnění jeho správcovských povinností vědom. Zrušení napadeného OOP k dřívějšímu termínu by ostatně neodpovídalo ani analogickému postupu soudů v občanském soudním řízení o uložení povinnosti, které i přes předchozí prodlení dlužníka s plněním jeho povinností vždy při svém rozhodování poskytují dodatečnou lhůtu ke splnění závazku.

38. V tomto směru ze znaleckého posudku vyplynulo, že doba nezbytná k administrativní přípravě stavby a k vlastní stavební realizaci opravy umožňující trvalý provoz vozidel s hmotností převyšující 12 tun činí 16 měsíců. To s ohledem na okamžik vydání rozsudku soudu znamená, že i přes dopady, které daná situace má na podnikání a výkon vlastnických práv navrhovatelek, by soud nemohl přistoupit ke zrušení důvodně přijatého napadeného OOP dříve než k měsíci dubnu 2020. Napadené OOP však bylo vydáno jako dočasné opatření s platností do 6. 8. 2019. S ohledem na uvedené tedy soudu nezbylo, než uzavřít, že podanému návrhu nelze vyhovět, neboť i trvání napadeného OOP je plně odůvodněno dobou nezbytnou k přípravě a realizaci opravy propustku.
39. Soud považuje za potřebné navíc podotknout, že místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích vydávaná opatřením obecné povahy podle § 77 silničního zákona slouží primárně k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Tato její funkce je zcela klíčová a s ohledem na rizika, jež by mohla vyplývat z přípuštění provozu na komunikaci, který je v rozporu s jejím stavebním nebo dopravně technickým stavem, nelze dost dobře akceptovat, aby byla existence místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podmíněna řádným plněním povinností vlastníka komunikace. Navrhovatelkám by tedy bylo možno ve správním soudnictví vyhovět pouze symbolicky tím, že by soud zrušil nadměrně dlouho trvající dopravní omezení a vystavil tím vlastníka komunikace pod jistý psychický tlak směřující k vynucení realizace jeho povinností. Nicméně i kdyby na to nebylo z jeho strany patřičně reagováno, nemohl by odpůrce postupovat jinak, než znovu vydat opatření obecné povahy zakotvující přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, neboť by tím jinak porušil svou povinnost dbát na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v jeho územním obvodu. Nelze přece širokou veřejnost vystavit nebezpečí smrti, zranění či závažných majetkových škod tím, že se umožní nadlimitní provoz přes poškozený propustek s výhledem jeho možné náhlé destrukce, která by nepochybně mohla způsobit vážnou dopravní nehodu.
40. V tomto směru tedy navrhovatelkám nezbyvá, než aby po uplynutí odpovídající doby od zjištění závady na propustku odhadnuté ve znaleckém posudku postupovaly cestou občanskoprávního sporu, v němž by se podle okolností mohly vedle náhrady eventuálně vznikající škody dožadovat mj. i vydání rozsudku ukládajícího vlastníku komunikace povinnost provést nezbytné opravy propustku, neboť s ohledem na zvláštní povahu komunikací jakožto předmětu vlastnického práva jej zatěžují i určité povinnosti směřující k zajištění možnosti veřejného užívání těchto komunikací, přičemž jejich nedodržování může na základě prokázaného individuálního dotčení zakládat na straně navrhovatelek právo domáhat se splnění těchto povinností před soudem. Byť se jedná o povinnost založenou normami veřejného práva, vlastník komunikace při jejím plnění ani uživatel komunikace při jejím vymáhání není oprávněn vystupovat jednostranně a vrchnostenským způsobem. Pro vlastníka komunikace, resp. správce silnic se jedná pouze o realizaci správy jeho či jemu svěřeného majetku. Jedná se tedy pouze o spor vyplývající z vlastnických práv a povinností, který náleží řešit soudům v občanském soudním řízení. I proto bylo namístě, že soud odmítl souběžnou zásahovou žalobu navrhovatelek usnesením ze dne 8. 11. 2018, č. j. 54 A 158/2018-38.
41. Soud tak uzavírá, že návrh na zrušení napadeného OOP shledal nedůvodným, a proto jej zamítl (§ 101d odst. 2 věta druhá s. ř. s.).
42. O náhradě nákladů řízení mezi účastníky rozhodl soud podle ustanovení § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatelky nebyly se svým návrhem úspěšné, náhrada nákladů řízení jim tedy nepřisluší. Odpůrci pak žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.
43. Předposledním výrokem soud k již vyhlášenému rozsudku připojil i výrok usnesení, jímž se znalci přiznává znalečné a náhrada hotových výdajů za zpracování posudku včetně účasti u jednání soudu. Znalec podáním ze dne 29. 1. 2019 vyúčtoval odměnu v rozsahu 68 hodin práce po 350 Kč (dohromady 23 800 Kč) a z náhrady 21 % DPH z této částky ve výši 4 998 Kč. Celkem tedy na znalečném požadoval 28 798 Kč s tím, že za samotnou účast a výpověď u jednání soudu již samostatně znalečné neúčtuje. Vzhledem k tomu, že znalec znalecký úkol splnil v přiměřené lhůtě

a soud vyúčtovaný rozsah provedené znalecké činnosti zhodnotil jako akceptovatelný, bylo znalci přiznáno znalečné v souladu s předloženým vyúčtováním.

44. Posledním výrokem pak soud rozhodl podle § 60 odst. 4 s. ř. s. o náhradě nákladů vzniklých státu, které v tomto případě představuje znalečné v celkové výši 28 798 Kč. S ohledem na plný neúspěch navrhovatelek, které nebyly osvobozeny od soudních poplatků, byla povinnost náhrady nákladů znalečného uložena k jejich tíži, a to společně a nerozdílně.

#### **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, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). 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](http://www.nssoud.cz).

Praha 4. února 2019

**Olga Stránská, v. r.**  
předsedkyně senátu