



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

Krajský soud v Českých Budějovicích rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Věry Balejové a soudkyň JUDr. Terezy Kučerové a Mgr. Heleny Nutilové v právní věci

navrhovatelů: a) **Sdružení majitelů domů v centru Českých Budějovic, IČ 705 16 049**  
sídlem Krajinská 35/1, České Budějovice

b) **OBCHODNÍ CENTRUM VLTAVÍN, s. r. o., IČ 490 18 965**  
sídlem Krajinská 33/5, České Budějovice

zastoupeni JUDr. Václavem Junkem  
advokátem sídlem Krajinská 35/1, České Budějovice

proti

odpůrci:

**Magistrát města České Budějovice**

sídlem nám. Přemysla Otakara II. č. 1/1, České Budějovice

zastoupeného Mgr. Františkem Korbelem, Ph.D.

advokátem sídlem Na Florenci 2116/15, Praha 1

za účasti: **Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.**  
sídlem Novohradská 738/40, České Budějovice

**o návrhu na zrušení opatření obecné povahy, kterým se stanoví místní trvalá úprava provozu na pozemní komunikaci v ulici Hradební a Krajinská v Českých Budějovicích, vydaném Magistrátem města České Budějovice dne 18. 12. 2017 pod č. j. ODSH/13646/2017-14**

**takto:**

- I. Opatření obecné povahy, kterým se stanoví místní trvalá úprava provozu na pozemní komunikaci v ulici Hradební a Krajinská v Českých Budějovicích, vydaném Magistrátem města České Budějovice dne 18. 12. 2017 pod č. j. ODSH/13646/2017-14, se v části trvalé úpravy provozu na pozemní komunikaci v ulici Krajinská, **zrušuje** k datu právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce **je povinen** zaplatit navrhovatelům na náhradě nákladů řízení 22 342 Kč ve lhůtě třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku na účet právního zástupce navrhovatelů.
- III. Osoba na řízení zúčastněná **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

**Odůvodnění:**

1. Návrhem podaným dne 30. 5. 2018 Krajskému soudu v Českých Budějovicích se navrhovatelé domáhají zrušení opatření obecné povahy, kterým byla stanovena místní trvalá úprava provozu na pozemní komunikaci v ulici Hradební a Krajinská v Českých Budějovicích, které dne 18. 12. 2017 pod č.j. ODSH/13646/2017-14 vydal Magistrát města České Budějovice.
2. Svou aktivní legitimaci navrhovatelé dovozují z vlastnictví nemovitostí nacházejících se v dotčené lokalitě, což je prokazováno výpisy z LV navrhovatele b), navrhovatel a) reprezentuje zájmy vlastníků domů v historickém centru Českých Budějovic a jeho působnost se tudíž kromě ulice Krajinská vztahuje dále na ulici Hradební či náměstí Přemysla Otakara II.
3. V návrhu jsou nejprve zpochybněny účinky naříkaného opatření, které jsou dle navrhovatelů sporné v důsledku jeho nesprávného sejmutí z úřední desky. V důsledku tohoto pochybení byla porušena procesní práva navrhovatelů, neboť panují pochybnosti nejen o datu sejmutí opatření, ale též o datu jeho vyvěšení.
4. Zpochybněn byl rovněž skutkový stav věci, který byl v daném případě zjištěn nedostatečně, neboť v řízení nebylo zjištěno stanovisko vlastníka nemovitosti a toto není ani obsahem spisového materiálu, který je podkladem napadeného opatření, a obsaženo nebylo ani v žádosti žadatele o vydání dotčeného opatření. V této žádosti pak absentuje rovněž vyjádření Policie České republiky, dopravního inspektorátu (dále jen „dopravní inspektorát“), které bylo do správního spisu doloženo až dodatečně. Tímto došlo k porušení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).
5. V této souvislosti bylo navrhovatelé poukázáno na skutečnost, že odpůrce se v odůvodnění opatření vyjadřuje toliko k připomínkám dopravního inspektorátu ze dne 25. 7. 2017, nikoliv již ke všem jeho stanoviskům (stanovisko ze dne 8. 6. 2017 a ze dne 22. 8. 2016), která byla odpůrci

známa z jiných souvisejících věcí, a která jsou založena ve spisu a dotčenou problematikou se zabírají. Tento postup nebyl odpůrcem jakkoliv zdůvodněn.

6. Všechna uvedená pochybení při zakládání a vedení spisu neumožnila navrhovatelům uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy a vedla k porušení § 3 správního řádu.
7. V návrhu je dále poukazováno na podjatost rozhodujících úředních osob, která byla navrhovateli namítána již v řízení vedeném ve věci vydání dotčeného opatření, přičemž toto bylo vydáno, aniž by o namítané podjatosti bylo pravomocně rozhodnuto. Svou podjatost v této věci vyslovil Ing. Čejka a na základě této skutečnosti došlo ke změně úředních osob, kdy v dotčeném řízení byl obměněn Ing. Mrázem. K této obměně však dle navrhovatelů nedošlo řádným způsobem.
8. Další procesní pochybení bylo shledáno v odůvodnění napadeného opatření, které se zabývá dokumenty, jež nejsou součástí podkladového spisu, a to konkrétně Souhlas obecného stavebního úřadu ze dne 3. 5. 2017, územní rozhodnutí ze dne 7. 12. 2016 a „okomentování připomínky Ing. Němce“.
9. K samotnému provozu midibusů v dotčené lokalitě navrhovatelé namítají, že nebyly splněny podmínky stanovené opatřením, když účelem jejich zavedení byla snaha zajistit obslužnost záchytného parkoviště v ulici Jírovceva, toto záchytné parkoviště však nebylo ani k datu vydání opatření dokončeno. Svážení osob z tohoto parkoviště mělo být realizováno prostřednictvím ekologických elektrobusů, na trase však i nadále jezdí autobusy se spalovacími motory. Rozpor dotčeného provozu nastává i v případě technického řešení dopravního značení, které rovněž neodpovídá podmínkám stanoveným v opatření.
10. Odpůrce pak v opatření opomenul vypořádat připomínky policie, týkající se mimo jiné bezpečnosti chodců a jejich možných kolizí s autobusy. V této souvislosti je návrhem odkazováno na posudek Ing. Tomáše Otepyky, vypracovaný na jejich žádost, z něhož plynou jednoznačné závěry o riziku zvýšení nehodovosti v důsledku možných kolizí autobusů s dalšími subjekty pohybujícími se v dotčené lokalitě. Zmíněno bylo rovněž stanovisko Ing. Jiřího Hanzálka z listopadu 2017 o nevhodnosti dotčeného provozu stran ohrožení inženýrských sítí v komunikaci i ohrožení přilehlých budov, u nichž může tímto provozem dojít k vážným defektům. Uvedené posudky byly navrhovatelům dodány až po vydání napadeného opatření, protože nebylo možné je předložit před vydáním tohoto opatření. Odpůrce pochybil, pokud si sám znalecký posudek týkající se vlivu autobusového provozu na okolní domy a jejich statiku nenechal vypracovat.
11. Rozpor naříkaného opatření nastává i ve vztahu k tehdy platnému územnímu plánu města České Budějovice, který s provozem v Krajinské ulici počítá pouze ve formě ekologických dopravních prostředků a jednosměrně, k čemuž měl správní orgán přihlédnout z úřední povinnosti.
12. Závěrem je namítáno nedostatečné vypořádání odvolacích námitek navrhovatelů blíže specifikovaných v návrhu.
13. Z důvodu převažujících veřejných a soukromých zájmů v podobě zájmů na ochraně nemovitostí, života a zdraví jejich vlastníků, uživatelů a zákazníků a v podobě bezpečného zajištění zásobování

těchto nemovitostí, nad zájmem zavedení městské hromadné dopravy do městské památkové rezervace, bylo navrženo napadené opatření zrušit v celém rozsahu.

14. Odpůrce navrhl zamítnutí návrhu. Předně je ze strany odpůrce zpochybňována aktivní legitimace navrhovatelů, kteří dle jeho názoru neuvedli ani nedoložili, že by byli v důsledku vydání dotčeného opatření zkráceni na svých právech. Jejich tvrzení jsou v tomto směru obecná a není v nich obsaženo, jakým způsobem zasáhlo dané opatření do jejich veřejných subjektivních práv. V této souvislosti pak odpůrce k obsahu výše popsaného návrhu konstatoval, že navrhovatelé nejsou univerzálním dohlížitelem nad činností odpůrce a nepřísluší jim návrh na zrušení opatření obecné povahy pojmát jako „actio popularis“. Z důvodu nedostatku aktivní legitimace bylo odpůrcem navrženo návrh odmítnout. Pro případ, že by se soud s tímto závěrem neztotožnil, bylo odpůrcem doplněno, že v daném případě není dána plná aktivní legitimace, neboť v tomto směru nepostačuje tvrzení, že navrhovatel zastupuje zájmy vlastníků domů v historickém centru města. V rozsahu překračujícím Krajinskou ulici nejsou navrhovatelé oprávněni proti dotčenému opatření brojit.
15. Dále byla konstatována nekonkrétnost a nepřezkoumatelnost námitky týkající se nesprávného sejmутí opatření z úřední desky odpůrce. Navrhovatelé nepřednesli k této námitce žádnou bližší argumentaci, když neuvádějí, z jakého důvodu byl tento postup nesprávný. Odpůrce naopak správnost tohoto postupu potvrdil.
16. Důvodnou odpůrce neshledal ani námitku absence souhlasu vlastníka komunikace. Tento souhlas není povinným podkladem pro vydání daného opatření obecné povahy. Souhlas vlastníka je navíc dán prostřednictvím správce komunikace, kterým je v daném případě žadatel o vydání opatření. Pokud žádost o vydání opatření byla žadatelem podána, je zřejmé, že tak činil na podkladu souhlasného stanoviska vlastníka. Tato námitka dle odpůrce navíc není přípustná, neboť se netýká práv navrhovatelů.
17. Rovněž namítané připomínky dopravního inspektorátu byly opatřením vypořádány, a to na straně 1 až 3 jeho odůvodnění, způsob tohoto vypořádání pak zcela odpovídá rozsahu daného opatření. Vypořádány byly pouze připomínky vztahující se k opatření obecné povahy, zbylé připomínky se netýkaly předmětu řízení směřujícího k vydání opatření. Odpůrce, tudíž neměl zákonnou povinnost vypořádávat dřívější stanoviska dopravního inspektorátu. Pro danou věc je podstatné to, že návrh byl s dotčeným orgánem ve smyslu § 77 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) projednán.
18. Námitka, dle které byl porušen § 17 správního řádu zakládající požadavky na zakládání spisu, rovněž nebyla konkrétně zdůvodněna, když neobsahuje označení žádných dokladů, k nimž se vztahuje. Na navrhovatelé uváděné dokumenty bylo v odůvodnění odkazováno v návaznosti na připomínky dopravního inspektorátu a přímo tudíž s daným opatření nesouvisely.
19. K namítané podjatosti odpůrce uvedl, že o této námitce bylo ve správním řízení rozhodnuto dne 24. 10. 2017 a navrhovatelé se proti tomuto rozhodnutí neodvolali, ačkoliv byli o této možnosti výslovně poučeni. Tvrzení, dle kterého nebylo o námitkách podjatosti pravomocně rozhodnuto,

tudíž neodpovídá skutečnosti. V návrhu navíc nejsou uvedeny konkrétní důvody podjatosti Ing. Mráze.

20. Primárním veřejným zájmem je v daném případě zajištění dopravy do centra města ekologickou městskou hromadnou dopravou, nikoliv individuální automobilovou dopravou. Z tohoto důvodu opatření veřejnému zájmu neodporuje. Skutečnost, že ekologické midibusy dosud dopravu nezajišťují, když ta je zatím zajištěna autobusy se spalovacími motory, nemá vliv na zákonnost samotného opatření. Vzhledem k přísným emisním limitům je i tato doprava ekologičtější než doprava automobilová. Termín dodání midibusů je v září 2018. K namítanému porušení veřejného zájmu v podobě ochrany historických budov a Městské památkové rezervace odpůrce poukázal na skutečnost, že památkové orgány nejsou v dané věci dotčenými orgány, když tímto je pouze dopravní inspektorát. Doprava midibusy představuje bezpochyby menší zásah do památkové zóny nežli trolejbusy. Bylo poukázáno taktéž na skutečnost, že dříve byla doprava v centru zajištěna tramvajemi, které měly významnější vliv na statiku budov nežli midibusy, které těmto budovám naopak odlehčí. Znalecké posudky poukazované v návrhu nebyly navrhovateli před vydáním opatření předloženy. Stran dopravního značení byly námitky dopravního inspektorátu vypořádány. Opatření není v tomto směru v rozporu s územním plánem, jeho cílem je pouze doplnění dopravního značení. Územní plán města byl v březnu 2018 zrušen, z jeho obsahu je zřejmé, že do budoucna se v dotčené oblasti kalkulovalo s jednosměrnou trolejbusovou dopravou. Dopravní značení územním plánem podrobně řešeno není. Integrovaný plán organizace dopravy do budoucna v Krajinské ulici dokonce počítá s provozem obousměrným. Námitky, jejichž prostřednictvím navrhovatelé brojí proti převaze veřejného zájmu na zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území, není přípustná, neboť navrhovatelé žádným způsobem neuvedli, jak by v tomto směru ke zkrácení jejich práv mělo dojít. Stejně tak je tomu v případě námitky týkající se dopadu na dopravní zatížení v dané oblasti.
21. Závěrem je konstatováno, že napadené opatření splňuje Nejvyšším správním soudem judikovaná kritéria algoritmu přezkumu opatření obecné povahy, jeho případné zrušení by bylo v dané věci nepřiměřené.
22. K vyjádření odpůrce kromě dokumentů, které jsou obsahem soudem vyžádaného správního spisu, a o kterých bude pojednáno níže, dále předložil studii Ústavu technicko – technologického Vysoké školy technické a ekonomické v Českých Budějovicích, Katedry informatiky a přírodních věd nazvanou Provoz autobusové dopravy v pěších zónách, popisující zavedení autobusové dopravy do center velkých českých i zahraničních měst. Závěr této studie uvádí, že minibusy jsou optimálním řešením pro historická centra měst. Předloženo bylo dále Sdělení Magistrátu města České Budějovice, Ing. Luboše Laciny z odboru územního plánování ze dne 14. 6. 2018, vydané na žádost právního zástupce odpůrce. Toto sdělení obsahuje podrobný popis skutečností zřejmých z Územního plánu Města České Budějovice, uvádí se v něm, že územní plán se zavedením trolejbusové dopravy do historického centra v dlouhodobém výhledu počítá, podmínkou tohoto provozu je jeho jednosměrnost. Tato skutečnost vychází mimo jiné i ze závěrů schválené dokumentace Integrovaného plánu organizace dopravy zastupitelstvem města ze dne 7. 11. 2016, který z hlediska územního plánování představuje jiný územně plánovací podklad. V této souvislosti odpůrce předložil dále Výsledky hlasování o „1. aktualizaci Integrovaného plánu organizace dopravy“.

23. Osoba na řízení zúčastněná, Dopravní podnik města České Budějovice, uvedl, že je držitelem platné licence k provozování veřejné linkové dopravy ze dne 31. 10. 2017. Na základě této licence je povinen danou linku městské hromadné dopravy provozovat. Na trase linky jsou vymezeny povinné zastávky, které musí být označeny příslušným dopravním značením. Zrušením opatření by došlo ke znemožnění zajištění dopravní obsluhy záchytného parkoviště a centra města. Osoba zúčastněná je navíc toho názoru, že přezkoumat v daném řízení nelze trasu linky a způsob dopravy, neboť toto je určeno platnými licencemi a zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Přezkum je možný pouze co do dopravního značení určeného opatřením. Veřejně prospěšný zájem na zajištění dopravní obslužnosti by měl převážet nad individuálními zájmy navrhovatelů.
24. Navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce setrvali na svých návrhových tvrzeních a závěrech. K vyjádření osoby zúčastněné na řízení bylo konstatováno, že udělení licence na provoz MHD a její podmínky nejsou pro projednávanou věc relevantní. Osoba zúčastněná na řízení pak účelově redukuje možnou přezkoumatelnost opatření z hlediska zákonnosti. V reakci na odpůrcem namítanou absenci aktivní legitimace jsou opětovně uváděny argumenty tuto aktivní legitimaci podporující. K vyjádření odpůrce v části týkající se snahy eliminovat individuální dopravu v centru města, bylo uvedeno, že napadené opatření tuto eliminaci nijak neřeší a naopak ji zcela nevhodným způsobem zahušťuje. Námitka týkající se nesprávného postupu stran snímání vyhlášky z úřední desky byla navrhovateli dále upřesněna, a to v tom smyslu, že došlo k nesprávnému vyznačení data tohoto sejmutí. Navrhovatelé opakovaně vyjádřili přesvědčení o podjatosti úředních osob, a to Ing. Mráze, primátora Ing. Svobody a obou náměstků primátora. V návrhu je dále opět poukazováno na negativní stanoviska orgánu památkové péče, které zavedení MHD do centra města neschválily. Stanovisko orgánu památkové péče jakož i stanovisko statika mělo být v dané věci vyžádáno samotným odpůrcem. Dále je poukazováno na rozpor opatření s územním plánem města, který nemůže zvrátit ani Integrovaný plán dopravy města ani účelově vydané sdělení pracovníkem odboru územního plánování vydané půl roku po vydání dotčeného opatření.
25. K uvedené replice byl dále připojen znalecký posudek Znaleckého ústavu PRO-PLANS, s. r. o. ze dne 6. 6. 2018, jehož předmětem bylo posouzení souladnosti napadeného opatření s územním plánem Města České Budějovice. Ze závěrů tohoto posudku vyplývá, že dotčené opatření je s tímto územním plánem z konkrétních důvodů uvedených v tomto posudku v rozporu.
26. Odpůrce v rámci dupliky setrval na svých tvrzeních obsažených ve vyjádření k návrhu, přičemž ve vztahu k územnímu plánu Města České Budějovice uvedl, že linka midibusů jím není nijak řešena a nestanovuje pro takový provoz podmínky. K navrhovateli předloženému znaleckému posudku Znaleckého ústavu PRO-PLANS, s. r. o. odpůrce uvedl, že tento je nepřipustný, neboť jím jsou řešeny právní otázky vztahující se k souladnosti dotčeného provozu s územním plánem. Takové posouzení však znaleckému ústavu nepřísluší. Předložený posudek navíc vybočuje z předmětu řízení, když jsou jím řešeny také další úseky trasy midibusů, k nimž navrhovatelé nejsou aktivně legitimováni. Odpůrce k duplice předložil materiál zpracovaný Fakultou dopravní ČVUT v Praze, jehož obsahem je Vedení linek MHD v pěších zónách v ČR a v Evropě – Posouzení vedení linky MHD v pěší zóně v ul. Krajinská v Českých Budějovicích. Závěry této

studie doporučují ponechat provoz linky elektrobusu v dotčené lokalitě a dále poukazují na vhodnost takového dopravního řešení v rámci MHD v Českých Budějovicích.

27. Odpůrce soudu předložil spis, který obsahuje: žádost o stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci (úprava trvalá); projektovou dokumentaci (Studie dopravního značení v pěší zóně v ulicích Krajinská a Hradební v Českých Budějovicích, zhotovitel Ing. Ladislav Bartuška); vyjádření Policie ČR ze dne 25. 7. 2017 ke Studii dopravního značení v pěší zóně v ulicích Krajinská a Hradební v Českých Budějovicích; veřejnou vyhlášku - Oznámení o návrhu stanovení místní úpravy provozu s vyznačeným datem o vyvěšení dne 23. 8. 2017 a o sejmutí dne 8. 9. 2017; stanovisko dopravce, Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.; námitky proti stanovení místní úpravy provozu; usnesení o námitkách podjatosti (mezi nimi usnesení vydané odpůrcem dne 24. 10. 2017 o zamítnutí námítky podjatosti vůči Ing. Jaroslavu Mrázovi a usnesení odpůrce ze dne 25. 10. 2017 o vyloučení Ing. Josefa Čejky z projednávání a rozhodování ve věci dotčeného opatření); výsledky hlasování zastupitelů města České Budějovice o „1. aktualizaci Integrovaného plánu organizace dopravy“; publikaci „Provoz autobusové dopravy v pěších zónách“ vydanou Ústavem technicko – technologickým a souhrnnou zprávu Aktualizace IPOD.
28. Předložen byl též Organizační řád Magistrátu města České Budějovice obsahující popis činnosti a rozsah působnosti jednotlivých odborů magistrátu.
29. Soud opatřil výpis ze spolkového rejstříku vedeného Krajským soudem v Českých Budějovicích vztahující se ke Sdružení majitelů domů v centru Českých Budějovic, výpis z obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Českých Budějovicích o společnosti Obchodní centrum Vltavín s. r. o. sídlem v Českých Budějovicích a informaci z katastru nemovitostí o objektu č. p. 33 na parcele č. 35/1.
30. Napadeným opatřením obecné povahy byla z důvodu vedení nové „midibusové“ linky elektrobusů městské hromadné dopravy stanovena místní trvalá úprava provozu v ulicích Hradební a Krajinská v Českých Budějovicích za podmínek v opatření uvedených. V odůvodnění opatření se uvádí, že k návrhu bylo dne 25. 7. 2017 vydáno stanovisko Policie ČR, dopravního inspektorátu, kdy uvedený orgán působí ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Ve stanovisku bylo odkázáno na předchozí stanoviska ke stavebním úpravám křižovatky ulic Krajinská, 28. října a Na Sadech, byla vydána studie dopravního značení v Krajinské ulici. Ke stanoviskům k dokumentaci pro územní řízení a stavební povolení se uvádí, že je nepřijatelné, aby správní orgán rozšířil či zúžil předmět žádosti, souhlas obecného stavebního úřadu byl doložen, připomínkové umístění světelné signalizace nebylo předmětem žádosti a připomínky dotčeného orgánu k dokumentaci pro stavební povolení byly okomentovány autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby. Důvody ke sloučení řízení dodrženy nejsou, protože řízení o opatření obecné povahy je řízením specifickým. Dále je v odůvodnění reagováno na připomínky Policie ČR z 25. 7. 2017, odpůrce vyjádřil nesouhlas s názorem policie o tom, že autobusové zastávky jsou navrženy do přirozených tras chodců, o převádění chodců z chodníku přes pěší zónu na chodník přechodem pro chodce byla odpůrcem vyjádřena domněnka, že projektant připomínku zpracoval do projektové dokumentace, protože vodorovné dopravní značení v Krajinské ulici není navrženo. Patrně došlo k zpracování připomínek o dopravním značení

zastávek do projektové dokumentace, parkovací stání – pásy navržené do tras autobusům a protisměrně jedoucím cyklistům v šířkově a prostorově nevyhovující pozemní komunikaci byly vypořádány tak, že parkovací plochy byly navrženy s ohledem na maximální funkčnost z hlediska zásobování provozoven a představují jistou formu zpomalovacího prvku. K výhradě o rozporu křižovatek a míst ležících mimo komunikaci s dotčenými ČSN pro oboustranné vedení dopravy bylo uvedeno, že pro zajištění potřebného rozhledu bylo navrženo dopravní odrazové zrcadlo. Obsahem odůvodnění je dále rozhodnutí o námitce navrhovatelů uplatněné v průběhu řízení, tímto rozhodnutím byla námitka zamítnuta. Za liché byly označeny námitky týkající se ohrožení nemovitostí ve vlastnictví navrhovatelů, toto tvrzení nebylo navrhovateli nijak doloženo. Rovněž bezpečnost chodců ani cyklistů nebude v dotčené lokalitě nijak ohrožena, když i nadále bude tato lokalita podléhat režimu pěší zóny. Chodcům tak bude v rámci tohoto režimu i nadále umožněno využívat celou komunikaci. K namítané nepřipustné tonáži vozidel MHD bylo uvedeno, že navrhovatelem dopravního značení v dané oblasti je vlastník této pozemní komunikace, který si je jistě vědom jejího stavebně technického stavu a případných dopadů na tento stav ze strany vozidel MHD. Atraktivita dané lokality se odvíjí od vůle občanů projevené v komunálních volbách, poukázáno bylo též na možnost účasti na veřejných zasedáních zastupitelstva města. Bylo poukázáno na skutečnost, že orgán státní památkové péče není dotčeným orgánem v dané věci, neboť se nejedná o stavební úpravu dotčených komunikací. Za bezpředmětnou byla označena námitka hlučnosti provozu, když doprava bude provozována vozidly na elektrický pohon. Nedůvodnou byla vzhledem k její nepřiměřenosti shledána i námitka, dle které měl odpůrce nechat vyhotovit odborné posudky o vlivu provozu na budovy v dané lokalitě.

31. Krajský soud se návrhem zabýval podle dílu sedmého hlavy druhé soudního řádu správního a dospěl k závěru, že návrh je důvodný.
32. K návrhu odpůrce na přerušení řízení z důvodu kasačního řízení probíhajícího ve věci dočasného stanovení úpravy dotčeného provozu soud s odkazem na znění § 48 odst. 3 s. ř. s. uvádí, že je pouze na uvážení předsedy senátu, zda k přerušení řízení přistoupí. V dané věci předsedkyně senátu k takovému postupu neshledala, s ohledem na odlišný charakter provozu, kdy v dané věci se jedná o provoz trvalý i s ohledem na setrvalá zásadní pochybení, k nimž došlo i v tomto řízení, relevantní důvod, a proto tomuto návrhu vyhověno nebylo.
33. Soud především uvádí, že vzhledem k novelizaci procesního postupu v řízení o přezkoumání opatření obecné povahy se soud se vzhledem k právní úpravě vyplývající z § 101b odst. 2 s. ř. s. zabývá napadeným opatřením výlučně se zřetelem k důvodům uplatněným v návrhu. Řízení je ovládáno dispoziční zásadou a vychází se ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.
34. Předmětem řízení bylo učiněno opatření obecné povahy, jímž byla stanovena místní trvalá úprava provozu v ulicích Krajinská a Hradební v Českých Budějovicích. Návrh uplatnilo Sdružení majitelů domů v centru Českých Budějovic, které je spolkem; z listin založených u rejstříkového soudu, plyne, že členy sdružení je několik osob, které jsou vlastníky nemovitostí v Krajinské ulici, Obchodní centrum Vltavín je subjektem, kterému podle katastru nemovitostí náleží budova č. 33/5 v Krajinské ulici na konkrétní stavební parcele. Jsou tudíž vlastníky nemovitostí nacházejících se v Krajinské ulici, které se mimo jiné trvalá úprava provozu v Krajinské ulici týká.



Pro posouzení aktivní legitimace navrhovatelů má dále význam sdělení Státního památkového ústavu v Českých Budějovicích ze dne 25. 6. 2002 vydaného pro účely rozhodování o návrhu regulačního plánu historického jádra města, ze kterého plyne, že zavedení linky městské hromadné dopravy do historického jádra by mělo negativní dopad na stavebně technický stav přilehlých budov. Doporučení provést zajištění stavebně technického stavu objektů Městské památkové rezervace přiléhající k předpokládané trase městské hromadné dopravy je vyjádřeno ve sdělení Národního památkového ústavu (dříve Státního památkového ústavu) ze dne 12. 5. 2017. Dále je doloženo, že při úvahách o řešení městské hromadné dopravy v městské památkové rezervaci byl respektován požadavek Národního památkového ústavu provést podrobnou inventarizaci stávajících statických poruch dotčených objektů.

35. Krajskému soudu je z vlastní činnosti známo, že navrhovatelé již v minulosti brojili proti přechodné úpravě dotčeného provozu, tomuto návrhu bylo zdejší soudem vyhověno, a to rozhodnutím ze dne 9. 4. 2018 vydaným pod č.j. 50 A 8/2018 – 68, kterým bylo opatření obecné povahy, kterým byla stanovena přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci v ul. Jírovцова, Krajinská, Hradební, nám. Přemysla Otakara II. v Českých Budějovicích v termínu od 1. 11. 2017 do 30. 6. 2018, zrušeno.
36. Z dokladů o vlastnictví nemovitostí, vyjádření orgánů památkové péče a statického posouzení vyplývá, že navrhovatelům svědčí aktivní věcná legitimace k podání návrhu.
37. Jestliže navrhovatelům vlastnický náleží nemovitosti v Krajinské ulici, pak aktivní legitimace k podání návrhu se vztahuje výlučně k této části úpravy provozu v konkrétních ulicích ve městě. V návrhu není tvrzeno ani doloženo, že vlastnická či jiná práva navrhovatelů jsou dotčena též v další opatření postižené ulici Hradební, a proto v rozsahu překračujícím ulici Krajinskou nejsou navrhovatelé k podání návrhu proti opatření obecné povahy ve formě stanovení trvalé místní úpravy provozu povoláni. Pro takto vymezenou aktivní legitimaci navrhovatelů se proto soud může danou regulací zabývat výlučně v rozsahu úpravy provozu na pozemní komunikaci v Krajinské ulici. Tento závěr pak nemůže zvrátit ani tvrzení navrhovatele a), který má reprezentovat zájmy vlastníků domů v celém historickém centru Českých Budějovic. Jak již krajský soud uvedl shora, z výpisu z veřejného rejstříku bylo zjištěno, že členem uvedeného spolku jsou osoby, které vlastní několik nemovitostí v ulici Krajinská, z tohoto důvodu je pro věc rozhodný pouze provoz v této ulici.
38. Námitky osoby zúčastněné na řízení, dle které nelze soudně přezkoumávat trasu linky a způsob dopravy, když tyto jsou určovány platnými licencemi, v dané věci neobstojí, neboť předmětem přezkumu bylo návrhem učiněno opatření obecné povahy, kterým byla stanovena místní trvalá úprava provozu na pozemní komunikaci v konkrétně vymezených ulicích, a to v ulici Krajinská a Hradební, tento provoz má být na základě tohoto opatření zabezpečován linkou elektrobusů městské hromadné dopravy, tzv. midibusy. Opatření potom dále stanovuje podmínky stran dopravního značení, na který je opatřením stanovený provoz vázán. Licence, na kterou je osobou zúčastněnou na řízení poukazováno, představuje pouze povolení opatřením stanovený provoz realizovat, přičemž toto povolení získal právě Dopravní podnik města České Budějovice. Samotný přezkum se týká opatření, kterým byl provoz stanoven a umožněn a jeho podmínky, přezkum v tomto případě nelze omezit pouze na dopravní značení, představující podmínky, na

který je provoz vázán, neboť napadeným opatřením nebylo určeno pouze dopravní značení, které by upravovalo dlouhodobě fungující a již stanovený provoz městské hromadné dopravy v ulici Krajinská a Hradební, nýbrž jím byl stanoven nově existující místní trvalý provoz v podobě linky elektrobuse v uvedených ulicích, a to za podmínek v podobě opatřením blíže specifikovaného dopravního značení.

39. První návrhový bod, navrhovateli blíže upřesněný až v replice k vyjádření odpůrce, směřuje k procesnímu úkonu odpůrce, a sice ke způsobu sejmутí napadeného opatření z úřední desky, kdy došlo k nesprávnému vyznačení data sejmутí vyhlášky z úřední desky.
40. Způsob vyvěšování písemností na úřední desce upravuje ust. § 25 odst. 2 správního řádu, dle kterého platí, že se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje; na písemnosti se vyznačí den vyvěšení. Písemnost nebo oznámení se zveřejní též způsobem umožňujícím dálkový přístup. Patnáctým dnem po vyvěšení se písemnost považuje za doručenou, byla-li v této lhůtě splněna i povinnost podle věty druhé.
41. Z údajů o vyvěšení opatření na úřední desce odpůrce vyplývá, že k jejímu vyvěšení došlo dne 20. 12. 2017 a písemnost byla sejmuta dne 5. 1. 2017. Z uvedeného je zřejmé, že na straně odpůrce došlo ke zjevné písařské chybě, kdy namísto data sejmутí 5. 1. 2017 mělo být uvedeno datum 5. 1. 2018. Uvedené pochybení však nemá žádné hmotněprávní účinky a nijak jím nebylo zasaženo do veřejných subjektivních práv navrhovatelů. Podstatné je, že datum vyvěšení písemnosti bylo správně uvedeno ke dni 20. 12. 2017, kdy písemnost skutečně byla na úřední desce vyvěšena, a právě od tohoto dne počala běžet 15 denní lhůta, jejíž poslední den vyvolal zákonem stanovené účinky doručení. Tímto dnem byl datum 4. 1. 2018, kdy se opatření stalo účinným (§ 173 odst. 1 správního řádu). Okamžik sejmутí písemnosti z úřední desky by se sice mohl projevit např. tehdy, pokud by vadným postupem byla zkrácena zákonná lhůta pro doručování písemností veřejnou vyhláškou, avšak k tomuto v daném případě nedošlo (rovněž v návrhu takovýto důsledek tvrzen ani prokazován není), když z obsahu údajů o vyvěšení dotčeného opatření je zjevné, že došlo pouze k písařské chybě. Kromě zjevné písařské chyby v datu sejmутí opatření z úřední desky žádné další pochybení zjištěno nebylo a navrhovatelé žádné konkrétní pochybení, kterým by bylo zasaženo do jejich veřejných subjektivních práv, v tomto směru netvrdili ani neprokázali.
42. V dalším návrhovém bodu je poukazováno na skutečnost, že žádost odpůrce o vydání přezkoumávaného opatření neobsahuje stanovisko vlastníka této komunikace k této žádosti. Krajský soud z obsahu Žádosti o stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci datované ke dni 14. 8. 2017 zjistil, že neobsahuje vyplněnou část „Stanovisko vlastníka komunikace“. Žádost je opatřena razítkem Magistrátu města České Budějovice, odboru správy veřejných statků, oddělení správy komunikací a dále blíže neurčitelným podpisem.
43. Z organizačního řádu magistrátu plyne, že je zřízen odbor správy veřejných statků, do jehož činnosti patří zabezpečování samostatné působnosti města při správě majetku města. Výslovně se uvádí, že odbor zajišťuje především přímou správu místních komunikací a účelových komunikací náležejících do majetku města. Jestliže žádost byla podána a podepsána odborem správy veřejných statků magistrátu, pak bylo postupováno souladně s organizačním řádem

magistrátu, neboť uvedený odbor v samostatné působnosti zabezpečuje záležitosti týkající se majetku města. V takovém případě lze dovodit, že uvedený odbor v samostatné působnosti jedná v dotčené záležitosti jménem Magistrátu města České Budějovice, tedy vlastníka dotčené pozemní komunikace.

44. Přestože na žádosti absentuje vyplněná část týkající se stanoviska vlastníka komunikace, je zřejmé, že tento vlastník musel dát k podání žádosti souhlas, neboť, jak plyne z výše popsaného organizačního řádu, je v záležitostech týkajících se jeho majetku zastupován odborem správy veřejných statků, který žádost fakticky podal a podepsal. Absence výslovného souhlasu vlastníka komunikace v tomto případě nemá za následek nezákonnost napadeného opatření.
45. Soud dále z obsahu žádosti zjistil, že je v ní odkazováno na stanovisko Dopravního inspektorátu, Policie ČR v Českých Budějovicích „Studie dopravního značení v pěší zóně v ulicích Krajinská a Hradební v Českých Budějovicích“ ze dne 25. 7. 2017, které k žádosti bylo coby příloha připojeno. Navrhovatelé v souvislosti s uvedeným stanoviskem dopravního inspektorátu namítají, že na žádosti toto stanovisko chybí a do spisu bylo založeno zvlášť. Přestože stanovisko není výslovně zmíněno na samotné žádosti, z jejího obsahu je zřejmé, že je na něj přímo odkazováno a jako takové bylo toto stanovisko učiněno součástí žádosti a bylo k žádosti přiloženo. V tomto směru tudíž soud dospěl k závěru, že k porušení § 3 správního řádu, který správnímu orgánu přikazuje zjistit stav věci tak, aby o něm nebyly pochybnosti, nedošlo. Soud na tomto místě připomíná, že nikoliv každá vada formální povahy musí znamenat zásah do veřejných subjektivních práv účastníků a sama o sobě nemusí představovat důvod, pro který by bylo možno opatření obecné povahy zrušit. Soud k výše uvedeným námitkám uzavírá, že žádost o stanovení místní úpravy provozu včetně podkladů, jak jsou předepsány ustanovením § 77 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v novelizovaném znění, v daném případě ob stojí, jeho hodnocení a právní zjištění je pak věcí další.
46. V návrhu je dále poukazováno na to, že ke dni vydání napadeného opatření nebylo pravomocně rozhodnuto o všech námitkách podjatosti úředních osob. Z průběhu správního řízení v dané věci soud zjistil, že dne 27. 9. 2017 byly navrhovateli vzneseny námitky podjatosti vůči Ing. Jaroslavu Mrázovi a Ing. Josefu Čejkovi Usnesením služebně nadřízeného orgánu ze dne 25. 10. 2017 bylo rozhodnuto o vyloučení Ing. Josefa Čejky z projednání a rozhodování v daném řízení. Toto rozhodnutí bylo právnímu zástupci navrhovatelů doručeno dne 2. 11. 2017, jak vyplývá z elektronické doručanky připojené k tomuto rozhodnutí. Usnesením služebně nadřízeného orgánu ze dne 24. 10. 2017 byla dále zamítnuta námitka podjatosti vznesená navrhovateli vůči Ing. Jaroslavu Mrázovi. O doručení tohoto rozhodnutí však ve správním spisu není založen žádný doklad či jiný záznam. Z důvodu absence dokladu o doručení uvedeného usnesení nelze zjistit, zda toto rozhodnutí bylo navrhovatelům, resp. jejich právnímu zástupci, řádně doručeno či nikoliv a zda tedy nabylo právní moci. V této souvislosti soud považuje za potřebné dodat, že je to správní orgán, kdo opatřuje podklady pro vydání rozhodnutí (§ 50 odst. 2 věta první správního řádu). Pokud tedy odpůrce opomněl doručenku do správního spisu dodat, jedná se o jeho pochybení, v jehož důsledku nemá skutkový stav dané věci, stran pravomocnosti rozhodnutí o námitce podjatosti vznesené vůči Ing. Mrázovi, oporu ve správním spisu. V případě, že dotčené

rozhodnutí skutečně doručováno právnímu zástupci navrhovatelů vůbec nebylo, lze konstatovat, že o meritorní žádosti v dané věci nemělo být odpůrcem rozhodnuto, neboť o námitce podjatosti směřované vůči úřední osobě o žádosti rozhodující nebylo pravomocně rozhodnuto. V zájmu ochrany práv účastníků bylo zapotřebí řádně dotčené rozhodnutí o podjatosti doručit a následně vyčkat právní moci tohoto rozhodnutí, tak jak je ostatně vždy činěno v jiných správních řízeních vedených správními orgány.

47. V této souvislosti je namítáno, že řádným způsobem nedošlo ke změně úředních osob z vyloučeného Ing. Čejky na Ing. Mráze. Jak již soud uvedl shora, v předmětném řízení došlo rozhodnutím ze dne 25. 10. 2017 k vyloučení Ing. Josefa Čejky z projednání a rozhodování v dané věci. Dle ust. § 14 odst. 4 správního řádu v takovém případě určí představený vyloučené osoby jinou úřední osobu, která k vyloučenému není ve vztahu podřízenosti. Usnesení o tom se pouze poznamenává do spisu.
48. Z obsahu správního spisu soud dále zjistil, že Ing. Čejka je pracovníkem odboru dopravy a silničního hospodářství odpůrce, Ing. Mráz je vedoucím tohoto odboru. V důsledku vyloučení Ing. Čejky, řadového pracovníka daného odboru, nedošlo k záměně jeho osoby za osobu Ing. Mráze, coby vedoucího totožného odboru. Ing. Mráz byl i nadále v pozici vedoucího odboru dopravy a podílel se na vydání napadeného opatření, na rozdíl od Ing. Čejky, který byl z projednání a rozhodování této věci vyloučen. Závěry navrhovatelů o tom, že po vyloučení Ing. Čejky byl na jeho pozici dosazen Ing. Mráz, čímž došlo k jejich záměně, o které nebylo rozhodnuto, nejsou správné, ze spisu nevyplývají a ze strany navrhovatelů nebyly nijak doloženy, stejně tak jako to, že by touto tvrzenou záměnou mělo dojít k zásahu do jejich veřejných subjektivních práv. K tomu lze uvést, že citovaným ust. § 14 odst. 4 správního řádu je stanoveno, že rozhodnutí o určení jiné úřední osoby namísto vyloučené, se vydává formou usnesení, které se pouze poznamenává do spisu, a proti kterému nelze podat odvolání, jak vyplývá z komentáře k dotčenému ustanovení. Sama tato skutečnost vede k závěru, že usnesení nadřízeného orgánu o určení jiné osoby za osobu vyloučenou nemůže jakýmkoliv způsobem zasáhnout do veřejných subjektivních práv navrhovatelů. Jinou věcí pak je, že to, zda k určení jiné osoby namísto vyloučeného Ing. Čejky, skutečně došlo, o této skutečnosti není ve správním spisu uvedeno ničeho.
49. K argumentaci týkající se obslužnosti záchytného parkoviště v ulici Jírovцова, které mělo pojmout 150 parkovacích míst, a dosud nebylo dokončeno, soud opětovně uvádí, že navrhovatelé jsou aktivně legitimováni k podání návrhu, pouze pokud jde o regulaci provozu v ulici Krajinská, k úpravě provozu na dalších komunikacích včetně ulice Jírovcovy navrhovatelům aktivní legitimace nesvědčí, a to navíc za situace, kdy napadené opatření je vztaheno pouze na ulici Hradební a Krajinskou. Námitky, odpovídá-li tato úprava územnímu plánu, budou vypořádány současně s návrhovým bodem, dle kterého se daná úprava tehdy platnému územnímu plánu města přičítá.
50. Další námitkou je poukazováno na absenci dokumentů, s nimiž se odpůrce v odůvodnění rozhodnutí vypořádává, které však nejsou obsahem správního spisu. Konkrétně byl zmíněn souhlas obecního stavebního úřadu ze dne 3. 5. 2017 č.j. SU/3231/2017-3 a územní rozhodnutí č.j. SU/8179/2016-6 a dále komentář k připomínkám Ing. Němce, které jsou v odůvodnění

napadeného opatření rovněž zmíněny (viz strana 2 opatření obecné povahy). Navrhovatelům je zapotřebí přisvědčit, že v odůvodnění opatření obecné povahy je argumentováno souhlasem speciálního stavebního úřadu po změně projektové dokumentace ke stavebnímu povolení a vypořádáním připomínek dotčeného orgánu k této dokumentaci autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby, avšak tyto písemnosti v předloženém spise obsaženy nejsou. Nelze proto přezkoumat, zda a jaké změny byly v projektové dokumentaci provedeny, lze se pouze domnívat, že autorizovaný inženýr pro dopravní stavby reagoval na připomínky dopravního inspektorátu, přičemž není doloženo, jak a není ani patrná reakce odpůrce na úpravu dokumentace a komentář, lze se pouze domnívat, že úprava dokumentace a komentář byly shledány zákonu odpovídající. V této otázce nelze přisvědčit tvrzení odpůrce obsaženému ve vyjádření k návrhu, dle něhož se nejednalo o dokumenty pro projednávanou věc rozhodné. Na tyto dokumenty bylo odpůrcem odkazováno v reakci na připomínky dopravního inspektorátu ze dne 25. 7. 2017, kde byly zmíněny připomínky tohoto orgánu vznesené v rámci souvisejícího stavebního řízení, přičemž dopravní inspektorát v rámci nyní řešeného řízení poukázal na skutečnost, že ve stavebním řízení nebyla řešena řada připomínek vztahujících se i k řízení nyní projednávanému. Jednalo se především o nově zamýšlený obousměrný provoz, který nebyl z hlediska stávajících křižovatek a s ním spojeného dopravního značení v dané lokalitě nijak řešen a dále též rozporů v navrženém dopravním značení, nevyhovujícím vyznačení parkovacích pásů midibusů. Pokud bylo autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby, Ing. Michalem Němcem, na připomínky Dopravního inspektorátu, které se prolínají jak stavebním řízením, tak řízením nyní řešeným, jakkoliv reagováno (jako např. jím navržené dopravní odrazové zrcadlo řešící dopravu na stávajících křižovatkách ulice Krajinská – viz str. 3 opatření), bylo zapotřebí učinit tyto připomínky stejně jako ostatní dokumenty, jimiž je v odůvodnění argumentováno, součástí správního spisu. K tomuto však v daném případě nedošlo a v odůvodnění opatření je na uvedené dokumenty odkazováno, aniž by tyto byly obsahem správního spisu, a tedy podkladem napadeného opatření. Zcela bez významu je pak odpůrcem uváděná skutečnost, dle níž tyto dokumenty nijak nereagovaly na připomínky navrhovatelů, nýbrž na připomínky dotčeného orgánu. I v takovém případě však nelze rezignovat na přezkoumatelnost odůvodnění správního rozhodnutí, které musí mít oporu ve správním spisu. Odůvodnění rozhodnutí je z uvedených důvodů nepřezkoumatelné a bez opory ve spise.

51. Navazující návrhovou námitkou je zpochybněn způsob, jakým se odpůrce vypořádal s již zmiňovanými připomínkami Dopravního inspektorátu. Tuto námitku shledal krajský soud důvodnou. Dopravní inspektorát Policie ČR je dotčeným orgánem při stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích podle § 77 odst. 2 písm. b) zákona policie. Tento dotčený orgán vydal postupně 5 stanovisek po sobě jdoucích pro jednotlivé druhy řízení, která nakonec vedla k trvalé místní úpravě provozu po místních komunikacích ze záchytného parkoviště na náměstí Přemysla Otakara II., přičemž trasa městské hromadné dopravy vede též Krajinskou ulicí. Tato vyjádření byla vydávána k dokumentaci pro územní rozhodnutí, dokumentaci pro stavební povolení, k zastávkám, k napadenému opatření a dále je tu studie dopravního značení v pěší zóně v Krajinské ulici. V tomto stanovisku se poukazuje mimo jiné na to, že v Krajinské ulici je pěší zóna a bude-li tento režim zachován, pak autobusová doprava v obou směrech v nevyhovujícím prostorovém uspořádání komunikace je z hlediska bezpečnosti provozu zejména chodců a cyklistů nevhodná. Poukazuje se na rozpor v výkresové dokumentaci, úpravu

jízdy cyklistů, praktickou nemožnost dopravní obsluhy provozoven, není patrné řešení křižovatek.

52. Tyto výhrady byly zopakovány ve stanovisku k dokumentaci ke stavebnímu povolení, kde se konstatuje, že bylo akceptováno pouze vedení cyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu pro bus. Ostatní připomínky nebyly akceptovány nebo řešeny. V předložené dokumentaci ke stavebnímu povolení se poukazuje na rozpor mezi technickou zprávou a projektovou dokumentací, kde se řeší zastávkový pruh v obou směrech a navrhuje se světelné signalizační zařízení, přičemž tato úprava neodpovídá jednosměrnému provozu. Dovojuje se, že dokumentace odpovídá obousměrnému vedení dopravy. Opětovně se poukazuje na to, že řešení je z hlediska bezpečnosti provozu zejména chodců a cyklistů nebezpečné. Dokumentace řeší vjezd do zklidněné místní komunikace v režimu pěší zóny ve směru ulice Na Sadech, neřeší se výjezdy a křížení s jinými místními komunikacemi, poukazuje se na požadavky ČSN.
53. Následuje stanovisko k dopravnímu značení, fáze 1 pro zastávky midibus, ve kterém se řeší výlučně dopravní značení zastávek.
54. Následovala studie dopravního značení v pěší zóně v ulicích Krajinská a Hradební vydaná formou stanoviska podle § 77 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Opakují se připomínky vznesené k dokumentaci pro územní rozhodnutí a dokumentaci ke stavebnímu povolení, uvádějí se připomínky k předložené dokumentaci dopravního značení a rozhledových poměrů. Uvádí se, že zastávky bus jsou navrženy do přirozených tras chodců a tyto jsou vedeni mimo tyto trasy, chodci jsou převáděni z chodníku přes pěší zónu přechodem pro chodce, navržené dopravní značení je nesprávné, parkovací stání, pásy jsou navrženy do tras busům a protisměrně jedoucím cyklistům v šířkově a prostorově nevyhovující komunikaci, vzhledem k obousměrnému vedení dopravy nejsou posouzeny dotčené křižovatky. Současně se uvádí, že dopravní inspektorát setrvává v plném rozsahu na svých předchozích stanoviscích.
55. Ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích v Krajinské ulici bylo odkázáno na předchozí stanovisko z 8. 6. 2017, na němž se setrvává. Dále se vypočítávají soudem prve uvedená stanoviska policie vydaná s odkazem na § 77 zákona o provozu pozemních komunikacích, na nichž se rovněž setrvává.
56. Jestliže dotčený orgán ve studii dopravního značení v ulicích Krajinská a Hradební a stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích včetně Krajinské ulice setrval na předchozích dříve vydaných stanoviscích, přičemž právě pro účely stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích tato jednotlivá stanoviska vyjmenoval a z hlediska jejich obsahu na nich setrval, pak bylo zapotřebí se s obsahem těchto jednotlivých stanovisek vypořádat a nepostačovalo uvést, že první ze stanovisek náleželo do územního řízení další do stavebního řízení. Tato stanoviska dotčeného orgánu v podstatě poukazující na zavedení autobusové obousměrné linky do pěší zóny v nevyhovujícím prostoru s poukazem na nebezpečnost takového provozu pro chodce a cyklisty, zůstala nevypořádána. Dotčenému orgánu bylo vyhověno ve způsobu dopravního značení zastávek a bylo reagováno na připomínky dopravního inspektorátu k dokumentaci na dopravní značení a rozhledové poměry, ač též v tomto stanovisku dopravní inspektorát setrval na tom, co již uvedl pro účely řízení

podle stavebního zákona. Byla odmítnuta námitka dotčeného orgánu o směrové linii chodců, bylo vyhověno navrženému dopravnímu značení, úsudek o tom, co patrně projektant učinil ohledně připomínky o přechodu pro chodce, není ničím doložen. Navržení parkovacích stání do tras busům a protisměrně jedoucím vozidlům v šířkově a prostorově nevyhovující pozemní komunikaci bylo vypořádáno tak, že byl vzat ohled na maximální funkčnost se zřetelem k zásobování provozoven, což bylo zhodnoceno jako zpomalovací prvek v zájmu zajištění dodržení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy vozidel. K rozhledovým poměrům v křižovatkách se poukazuje na osazení odrazového dopravního zrcadla.

57. Z takto kusého vypořádání připomínek dopravního inspektorátu působícího jako dotčený orgán v oblasti bezpečnosti dopravy bez ohledu na to, co bylo uvedeno v předchozích stanoviscích tohoto orgánu, nezbývá než uzavřít, že stanovisko dotčeného orgánu zůstalo nejen nevypořádáno, ale též nerespektováno. Požaduje-li ustanovení § 77 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích úpravu provozu projednat s dotčeným orgánem, na němž je navrhovanou úpravu posoudit z hlediska bezpečnosti uživatelů komunikace, pak to znamená vzít takové stanovisko v úvahu. Pokud by tomu tak nebylo, nepřikazovala by právní norma správnímu orgánu danou úpravu s dotčeným orgánem projednat. Souhlasné stanovisko dotčeného orgánu lze podle věty druhé ustanovení § 77 odst. 3 zákona dovozovat výlučně tehdy, nevyjádří-li se dotčený orgán ve lhůtě 60 dnů. Rovněž z formulace takto dvou navazujících vět v ustanovení § 77 odst. 3 zákona, je zapotřebí dovodit, že stanovisko dotčeného orgánu má v řízení o úpravě provozu na místních komunikacích význam a pokud se správní orgán stanoviskem necítí vázán, pak je zapotřebí toto stanovisko důsledně vypořádat, což však v souzené věci učiněno nebylo. Jak již soud uvedl, nepostačuje pouhé projednání věci s dotčeným orgánem bez ohledu na výsledek takového projednání. To má za následek, že při vydání napadeného opatření bylo porušeno ustanovení § 77 odst. 3 zákona.
58. Další námitkou je poukazováno na nevhodnost provozu MHD v ulici Krajinská, a to s ohledem na vážný defekt staveb v této ulici, který může být zatížením této ulice uvedeným provozem způsoben. Toto tvrzení navrhovatelé opírají mimo jiné o odborné posouzení vedení MHD v Krajinské ulici z hlediska statiky zpracované Ing. Jiřím Hanzálkem v listopadu roku 2017 a dále o replikou zmiňované odborné posouzení Ing. Otečky.
59. K tomu soud uvádí, že poukazovaná odborná posouzení statika Ing. Jiřího Hanzálka a Ing. Otečky nebyla k návrhu připojena a jak krajský soud z obsahu správního spisu zjistil, nebyla předložena ani v průběhu řízení, které vydání napadeného opatření předcházelo. Na tomto místě soud připomíná, že navrhovatele i v tomto případě tížilo kromě břemene tvrzení také břemeno důkazní, pokud tedy navrhovatelé dotčená odborná posouzení před vydáním opatření obecné povahy odpůrci spolu s námitkou s tím související nepředložili, nemohlo jejich tvrzení týkající se narušení statiky přilehlých budov provozem, obstát. K zohlednění návrhem zmiňovaného odborného statického posudku není povinen ani krajský soud, který na základě § 101b odst. 3 s. ř. s. přezkoumává opatření obecné povahy na základě skutkového a právního stavu v době vydání tohoto opatření. Navrhovatelé navíc jimi poukazovaná odborná posouzení z listopadu 2017 soudu k návrhu nepředložili, jak již bylo uvedeno shora.

60. Za důvodnou je však v této souvislosti nutno označit námitku týkající se nedostatečného vypořádání odvolací námitky poukazující na stanoviska orgánů památkové péče. Odpůrce na straně 6 opatření k uvedeným námitkám argumentoval tím, že orgán památkové péče není v daném případě dotčeným orgánem, neboť se nejedná o stavební úpravu daných komunikací.
61. S uvedenou argumentací odpůrce se krajský soud neztotožnil, neboť v daném případě byla, na rozdíl od předchozího dočasného stanovení úpravy provozu, stanovena úprava místního provozu trvale. Jak již soud uvedl v bodě 36, napadeným opatřením byla stanovena zcela nová trasa MHD, přičemž tato trasa byla dále podmíněna v opatření blíže specifikovaným dopravním značením. Podstatná je pro projednávanou věc skutečnost, že na základě napadeného opatření došlo ke vzniku nově existující trasy linky midibusů, nikoliv pouze k určení nového dopravního značení. Byla-li napadeným opatřením vytvořena nová linka veřejné dopravy v pěší zóně, muselo být postupováno nejen podle § 77 zákona o provozu na pozemních komunikacích ale také podle obecné úpravy opatření obecné povahy podle správního řádu. Dopravní značení je totiž až důsledkem vzniku nově vymezené linky veřejné dopravy v dané lokalitě. Jedná se tudíž o opatření, které musí být vydáno též na základě § 171 správního řádu, dle kterého jsou správní orgány v případech, kdy jim zvláštní zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, povinny postupovat dle části šesté správního řádu. V daném případě je touto zvláštní právní úpravou zákon o provozu na pozemních komunikacích.
62. Dle ust. § 172 odst. 1 správního řádu návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námitky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklém. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů. (pozn. zvýrazněno soudem)
63. Vzhledem ke skutečnosti, že napadeným opatřením je určena zcela nová jízdní trasa midibusů, nejedná se tak o pouhé vymezení dopravního značení, která navíc prochází památkovou rezervací, je zcela zřejmé, že stanovisko orgánu památkové péče mělo být odpůrcem v daném případě vyžádáno. Pokud tak odpůrce neučinil, zatížil tím řízení závažnou procesní vadou, která kromě jiných vad, o nichž bude soudem dále pojednáno, vede ke zrušení napadeného opatření.
64. K navazující námitce navrhovatelů, dle které opatření dále nepochybně porušuje veřejný zájem na ochraně historických budov a Městské památkové rezervace České Budějovice soud musí konstatovat, že Krajská ulice je součástí městské památkové rezervace a bezesporu je ve veřejném zájmu, aby byla chráněna. V dané věci je však zapotřebí vycházet z ust. § 101a odst. 1 s. ř. s., podle kterého platí, že věcně aktivně legitimován k podání návrhu je pouze ten, kdo byl vydaným opatřením obecné povahy dotčen na svých veřejných subjektivních právech. Navrhovatelé v tomto případě nejsou oprávněni brojit návrhem ve prospěch ochrany veřejného zájmu. To je zapotřebí vztáhnout též na ochranu městské památkové rezervace. Tento závěr však nic nemění na konstatovaném pochybení odpůrce, který v řízení nevyžádal stanovisko orgánu památkové péče, přičemž není vyloučeno, že závěry tohoto stanoviska by se přiklonily k argumentaci navrhovatelů.



65. Věcná aktivní legitimace navrhovatelům svědčí, je-li argumentováno ohledně dopravy v Krajinské ulici územním plánem města. Územní plán je ve smyslu § 43 odst. 1 stavebního zákona koncepčním dokumentem pro rozvoj území obce, ochrany jeho hodnot, plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepce veřejné infrastruktury. Územním plánem jsou sledovány cíle a úkoly územního plánování, tak jak je upravují § 18 a 19 stavebního zákona. V odůvodnění územního plánu města, konkrétně koncepce rozvoje lokality jeho historického jádra, se popisuje dopravní infrastruktura, podle které se městská hromadná doprava do jádra města zavádí jakou součástí řešení dopravní situace historického jádra při současném omezení individuální automobilové dopravy v této části města. Městská hromadná doprava je součástí vybavenosti města i jeho centra a je řešena způsobem přiměřeným památkové ochraně objektů i celé zóny. Z této koncepce vychází cílový stav, podle kterého se má realizace dvou nových jednosměrných tratí městské hromadné dopravy a provozního vybavení vést ve směru sever jih po ulicích Krajinská a Biskupská, ve směru jih sever ulicemi dr. Stejskala a U Černé věže. Při realizaci tratí městské hromadné dopravy je zapotřebí vzít zřetel na specifický charakter městské památkové rezervace. Preferuje se pěší a cyklistická doprava bez zvláštních omezení s limitovanou možností průjezdu vozidel městské hromadné dopravy.
66. Z odůvodnění koncepce rozvoje historického jádra města je zřejmé, že při úpravě provozu v Krajinské ulici územní plán respektován nebyl tím, že do této ulice byl provoz městské hromadné dopravy zřízen obousměrně, ač územní plán uvažuje pouze s jednosměrnou tratí vedenou touto ulicí, a to bez ohledu na to, zda se jedná o městskou hromadnou dopravu v podobě trolejbusů či midibusů. Jestliže územní plán upravuje podle § 43 odst. 1 stavebního zákona též dopravní infrastrukturu, je zapotřebí se územním plánem řídit i při úpravě provozu po místních komunikacích. Je-li napadené opatření obecné povahy v rozporu s územním plánem, napadená úprava provozu v Krajinské ulici, tak jak byla stanovena, nemůže obstát, přestože Integrovaný plán organizace dopravy v jeho aktualizovaném znění schváleném dne 7. 11. 2016 s obousměrnou dopravou do budoucna počítá. Integrovaný plán organizace dopravy představuje určitou budoucí vizi o vývoji dopravy v dané lokalitě a možný územně plánovací podklad, který by se v budoucnu měl do územního plánu města promítnout, tento Integrovaný plán organizace dopravy však neodpovídá koncepci dopravní infrastruktury v historickém jádru města tak, jak je stanovena územním plánem města platným v době vydání napadeného opatření. Soud tedy shrnuje, že napadené opatření je vadné i z důvodu jeho rozporu s Územním plánem města České Budějovice platným v době vydání tohoto opatření. Na této skutečnosti nemůže změnit ničeho ani odpůrcem uváděná skutečnost, dle které územní plán linky midibusů a podmínky jejich provozu neřeší, podstatné je v dané věci pouze to, že územní plán s obousměrným provozem v ul. Krajinská nepočítá, toto omezení pak platí i pro jakékoliv formy MHD včetně midibusů. I přes závěry odpůrci předložené studie o vhodnosti provozu MHD elektrobusey je nutno trvat na souladnosti tohoto typu provozu s územním plánem.
67. Dalším nepřehlédnutelným pochybením pak je způsob, jakým je provoz na trase realizován. Napadeným opatřením byl stanoven provoz nové „midibusové“ linky elektrobusey MHD. V době dočasného provozu této linky jakož i v době současné, kdy provoz je realizován na podkladu napadeného opatření, dotčený provoz probíhá nikoliv elektrobusey, nýbrž midibusy se spalovacími motory, jak je obecně známo. Takový způsob provozu je rovněž v rozporu s napadeným opatřením a základní podmínka tohoto provozu tudíž nebyla a není dodržena.

68. Posledním návrhovým bodem je namítáno nedostatečné vypořádání v návrhu konkretizovaných odvolacích důvodů. V obecné rovině lze konstatovat, že nedostatečné vypořádání odvolacích námitek správními orgány má za následek nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 4. 4. 2013, č. j. 1 As 158/2012 – 63, NSS 747/2013, shrnul, že z „ustálené judikatury správních soudů vyplývá, že z odůvodnění rozhodnutí musí být seznatelné, proč správní orgán považuje námitky účastníka za liché, mylné nebo vyvrácené, které skutečností vzal za podklad svého rozhodnutí, proč považuje skutečností předestřené účastníkem za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy vyvrácené, podle které právní normy rozhodl a jakými úvahami se řídil při hodnocení důkazů. Rozhodnutí, jehož odůvodnění obsahuje pouze obecný odkaz na to, že napadené rozhodnutí bylo přezkoumáno a jeho důvody shledány správními, je nepřezkoumatelné, neboť důvody, o něž se výrok opírá, zcela chybějí (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2008, č. j. 8 Afs 66/2008-71).“
69. V intencích citovaného rozhodnutí dospěl krajský soud k závěru, že v návrhu uvedené námitky byly sporovaným opatřením vypořádány přezkoumatelným způsobem. Soud neshledal účelným v tomto směru obsáhle reprodukovat, jak konkrétně byly návrhem uváděné námitky vypořádány, a proto pouze konstatuje, že z odůvodnění opatření je zřejmé, jak byly námitky navrhovatelů vypořádány a z jakých důvodů byly shledány lichými, mylnými či vyvrácenými. Ostatně sami navrhovatelé s nimi v návrhu poměrně rozsáhle polemizují, což samo o sobě svědčí o přezkoumatelnosti odůvodnění napadeného opatření. Z formulace tohoto návrhového bodu je zřejmé, že navrhovatelé opírají tuto námitku spíše o nesouhlas se skutkovými a právními závěry odpůrce, takový nesouhlas však nezpůsobuje nepřezkoumatelnost napadeného opatření. Jinou věcí je věcné vypořádání uplatněných námitek. To však není podřaditelné přezkoumatelnosti opatření.
70. Soud proto uzavřel, že pro důvody uvedené v předchozí pasáži rozsudku nemůže napadené opatření obecné povahy obstát.
71. Vzhledem k těmto důvodům krajský soud podle § 101d odst. 2 s. ř. s. opatření obecné povahy, kterým se stanoví trvalá místní úprava provozu na pozemní komunikaci v části této úpravy v ulici Krajinské v Českých Budějovicích, zrušil. Uvedená část opatření obecné povahy se zrušuje k datu právní moci tohoto rozsudku.
72. Náklady zastoupení spočívají v odměně za dva úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení, žaloba, replika) 3 x 3 100 Kč, celkem v částce 9 300 Kč [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) a § 11 odst. 1 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu, ve znění pozdějších předpisů] a v náhradě hotových výdajů za tři úkony právní služby v částce 3 x 300 Kč (§ 13 odst. 3 téže vyhlášky); celkem tedy 10 200 Kč. Vzhledem k tomu, že advokát je plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se nárok o částku odpovídající dani, kterou je advokát povinen z odměny za zastupování odvést podle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Částka daně činí 2 142 Kč. Celkem jde tedy o částku 12 342 Kč. K této částce se připočítává částka 10 000 Kč vynaložená na soudní poplatek ve výši 5 000 Kč oběma navrhovateli. Celkovou částku náhrady nákladů řízení ve výši 22 342 Kč je žalovaný povinen zaplatit navrhovatelům do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám jejich zástupce.

73. O náhradě nákladů řízení osoby na řízení zúčastněné rozhodl soud podle § 60 odst. 5 s. ř. s. Podle tohoto předpisu má osoba na řízení zúčastněná právo na náhradu těch nákladů řízení, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinností uložených soudem. Jestliže osobě na řízení zúčastněné soud žádnou povinnost neuložil, nemá tato osoba právo na náhradu nákladů řízení.
74. Podle § 76 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. za použití § 101b odst. 4 s. ř. s. rozhodl soud o návrhu bez nařízení jednání, protože opatření je zrušováno pro nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů a dále proto, že nemá oporu ve spisové dokumentaci.

#### **Poučení:**

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

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

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

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

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

České Budějovice 22. srpna 2018

JUDr. Věra Balejová v. r.  
předsedkyně senátu