



MHMPXPJS7X9M

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24
170 00 Praha 7

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP-1855320/2022/O4/Kf

Spis. zn.:

S-MHMP 987087/2022PKD

Vyřizuje/linka/tel.:

Filip Kolerus, Ing.

236004399

Počet listů/příloh: **8/1**

Datum:

23. 1. 2023

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, jako příslušný správní úřad podle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), dále jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), v souladu s ust. § 171 a § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), na základě oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č.j. 1340180/2022/O4/Kf ze dne 26. 7. 2022, doručených námitek k návrhu OOP ze dne 26. 9. 2022 a po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 13618-9/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 14. 7. 2022 a č.j. KRPA 13618-12/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 19. 1. 2023

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

opatření obecné povahy -

stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

spočívající v umístění a úpravách dopravního značení na komunikacích Evropská, Drnovská, Podbělohorská, Na Radosti, Karlovarská, Strahovský tunel, Plzeňská, Rozvadovská spojka, Poncarova, Cínovecká, Kbelská, Novopacká a ostatních místních komunikacích obsažených v příložené dokumentaci dopravního značení za účelem omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t (zákaz vjezdu tranzitujících vozidel, úplný zákaz vjezdu) na vybraná území hl. m. Prahy, zejména městských částí Praha 5, 6, 8, 13, 14, 17.

Termín realizace: **do 30. 6. 2023**

Podmínky pro realizaci:

1. Toto opatření je možno realizovat pouze za předpokladu platnosti a realizace stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu vydaného Ministerstvem dopravy, jakožto příslušným správním úřadem ke stanovení dopravního značení na dotčených úsecích dálnice D0 podle příslušných situací dopravního značení, které příložená dokumentace v rámci širších dopravních vztahů rovněž obsahuje.
2. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Ředitelství silnic a dálnic, jakožto správci dotčené komunikační sítě, budou při realizaci vydaných opatření postupovat koordinovaně.
3. Realizace opatření na předmětných místních komunikacích bude provedena odbornou firmou v souladu s příloženou dokumentací, prováděcí vyhláškou k zákonu o silničním provozu, příslušnými normami a technickými podmínkami.
4. Případné budoucí úpravy a změny dopravního značení na místních komunikacích mohou být realizovány pouze na základě nově vydaného stanovení místní úpravy provozu.

Opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění

Na základě žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., č.j. TSK/20653/22/2002 ze dne 30. 5. 2022 vydal správní orgán dne 26. 7. 2022 návrh opatření obecné povahy pro stanovení zákazu vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun na komunikace Evropská, Drnovská, Na Radosti, Karlovarská, Rozvadovská spojka, Poncarova, Cínovecká od křižovatky s ul. Kbelská, Kbelská od křižovatky s ul. Novopacká, Chlumecká (zákaz tranzitu nákladních automobilů nad uvedenou tonáž) a Podbělohorská, Strahovský tunel, Plzeňská od křižovatky s ul. Bucharova, Strakonická od křižovatky s ul. Mezichuchelská (zákaz vjezdu všech nákladních automobilů nad uvedenou tonáž).

Na základě obdržených námitek k návrhu opatření obecné povahy, které se týkají mimo jiné také požadavku jejich podatele na zachování dopravní obsluhy přístavu Smíchov a dalších jím provozovaných přístavů těžkou nákladní dopravou bez nutnosti žádat o udělení výjimky z místní úpravy provozu, nebude na komunikaci Strakonická stanoven zákaz vjezdu pro všechna vozidla s celkovou hmotností nad 12 t, ale zůstane zachováno stávající povolení vjezdu pro dopravní obsluhu oblasti za tímto dopravním značením.

Důvodem pro vydání tohoto opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je regulace těžké nákladní dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy za účelem minimalizace negativních vlivů tohoto druhu dopravy na kvalitu života a zdraví obyvatel Prahy, které představují především nadměrné hodnoty emisí znečišťujících látek a hluku do okolního prostředí spojené s jejím provozováním.

V současné době je vjezd nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t omezen například na komunikace Jižní spojka, K Barrandovu, Průmyslová, Vídeňská, do Tunelového komplexu Blanka atd. Nezanedbatelný regulační efekt mají v Praze i stávající zóny s dopravním omezením, do kterých je zakázán vjezd nákladním automobilům s celkovou hmotností nad 3,5 t (historické centrum Prahy) a 6 t (širší centrum Prahy), mimo vozidel se souhlasem hl. m. Prahy. Tato již dříve zavedená opatření přispívají k alespoň částečné eliminaci negativních dopadů, které provoz nákladních vozidel přináší.

V důsledku výstavby a zprovoznění nových dopravně významných komunikací jakými jsou např. ul. Dobříšská, Novopacká, Nová Povltavská, Poncarova, tunel Mrázovka, Brusnický, Dejvický, Bubenečský tunel apod. postupně docházelo k přesměrování určité části dopravního proudu z původní sítě pozemních komunikací na nově zprovozněné komunikační tahy, včetně těžké nákladní dopravy, jejíž nárůst na dotčených komunikacích v hl. m. Praze je přímo úměrný dlouhodobému nárůstu intenzit automobilové dopravy na pražské komunikační síti a současně nárůstu dopravních výkonů těžkých nákladních vozidel na pozemních komunikacích v ČR, který podle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2020 činil 16 % oproti předešlému sčítání v roce 2016. Lze tak považovat za zcela legitimní požadavek na aktualizaci současného systému dopravních omezení pro těžkou nákladní dopravu v Praze za účelem zajištění ochrany obyvatel hustě obydlených oblastí metropole, zejména Liboce, Veleslavína, Střešovic, Dejvic, Břevnova, Zličína, Řep, Motola, Stodůlek, Košíř, Smíchova, Hloubětína, Černého mostu, Strážkova, Libně

aj. před jejími negativními vlivy zapříčiněnými především závkem zbytné kamionové dopravy v případech, kdy těžká nákladní vozidla těmito dotčenými oblastmi pouze projíždí, i když pro ně existují alternativní trasy po nadřazené komunikační síti.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT se stanovuje na exitech z Pražského okruhu (MÚK Ruzyně, Řepy, Třebonice, Jinočany, Chlumecká) a dále na mimoúrovňových křižovatkách Kbelská x Novopacká a Cínovecká x Veselská v severovýchodním sektoru Prahy. Veškerý tranzit tak bude nucen využít pouze obchvatové komunikace (Pražský okruh, ul. Novopackou apod.), čímž dojde k eliminaci zbytného závleku těžkých nákladních automobilů do zastavených oblastí. Na území za touto dopravní značkou budou smět pouze ta nákladní vozidla, jejichž cílem je dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun bez dodatkové tabulky (tzv. „tvrdý“ zákaz) se stanovuje na hlavních příjezdových komunikacích ve směru na Prahu 5 (Strahovský tunel, Podbělohorská, Plzeňská), a to kvůli přerušení dosavadních hojně využívaných tras pro těžkou nákladní dopravu v místech, kde její pohyb není z výše uvedených důvodů žádoucí. V odůvodněných případech může zdejší správní úřad udělit ze stanoveného zákazu vjezdu výjimku.

Cílem tohoto opatření je zajistit zejména snížení koncentrací škodlivých látek v ovzduší, jejichž významným zdrojem jsou spalovací motory silničních vozidel, přičemž s rostoucí hmotností vozidla a objemem motoru emise prokazatelně narůstají, a současně hluku, jehož hygienické limity jsou vlivem vysokých intenzit silniční dopravy na sledovaných komunikacích dlouhodobě překračovány. Z jednotlivých rozhodnutí Hygienické stanice hl. m. Prahy o dočasném povolení provozování nadlimitního zdroje hluku plyne pro hl. m. Prahu úkol snížit hlukovou zátěž na komunikacích V Holešovičkách, Evropská, Karlovarská, Patočkova, Plzeňská, Vrchlického atd. do té míry, aby stanovené limity pro hlukovou zátěž ze silniční dopravy v denní i noční době na těchto komunikacích po určeném datu překračovány nebyly. Jedním z prostředků k dosažení tohoto cíle je vyloučit tranzitní průjezdy těžkých nákladních vozidel po těchto komunikacích, neboť těžká nákladní doprava je bezesporu nejenom největším znečišťovatelem, ale i nejvýznamnějším zdrojem emisí hluku na pozemních komunikacích.

Správní orgán posuzoval především vhodnost opatření s ohledem na veřejný zájem a současně jeho přiměřenost z hlediska dopadu opatření do práv jeho adresátů, pro něž má omezení platit, a dospěl k závěru, že veřejný zájem reprezentovaný požadavky občanů na zdravé životní prostředí je v daném případě nutné postavit nad zájmy provozovatelů nákladní dopravy, a to zejména v případech, kdy se předmětné dopravní omezení vztahuje na trasy, pro které existuje alternativní komunikační spojení.

Z důvodu zajištění ucelenosti systému dopravního značení v rámci předmětného záměru vydává MHMP PKD toto OOP pro stanovení místní úpravy provozu se zahrnutím všech místních komunikací, kde se má dopravní značení umisťovat, tj. jak místních komunikací I. třídy v působnosti zdejšího správního orgánu, tak MK II. třídy v působnosti příslušného správního úřadu dotčené městské části.

Vydání OOP v části týkající se dopravního značení na Pražském okruhu, včetně větvi mimoúrovňového křížení, je v kompetenci Ministerstva dopravy, jako příslušného správního úřadu pro dálnice.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vydal k návrhu místní úpravy provozu na místních komunikacích v hl. m. Praze dotčený orgán Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, souhlasné stanovisko č.j. KRPA 13618-9/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 14. 7. 2022, které následně doplnil o souhlasné stanovisko č.j. KRPA 13618-12/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 19. 1. 2023.

Návrh opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek č.j. 1340180/2022/O4/Kf ze dne 26. 7. 2022 byl na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy vyvěšen dne 10. 8. 2022 a sejmuto dne 25. 9. 2022.

K návrhu opatření obecné povahy podala v zákonem dané lhůtě dne 26. 9. 2022 **námítky** společnost České přístavy, a.s., IČ 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7.

Správní orgán se obdrženými námitkami zabýval a níže o nich v souladu s ust. § 172 odst. 5 správního řádu rozhodl.

1. Předmětem Navrženého opatření má být umístění dopravního značení, které doplní „stávající systém zón a zákazů vjezdu“. Navržené opatření tak dle tvrzení samotného jeho předkladatele jednoznačně představuje další část stávajícího komplexu zákazového dopravního značení na území hlavního města Prahy.

2. Podklad, který by obsahoval přehlednou a úplnou situaci tohoto komplexu zákazových dopravních značení na území hlavního města Prahy však v odůvodnění Navrženého opatření či ve zveřejněných podkladech pro jeho projednání chybí, přiložená přehledná situace s názvem „Rozšíření zákazu vjezdu NA“ vymezuje pouze vybraná stávající omezení či zóny.

3. Dopravní značení spočívající v zákazech vjezdu jsou ze své podstaty překážkami, které dopravě, popř. určitému typu dopravy (v tomto případě nákladním automobilům nad 12 tun), brání v průjezdu po určité komunikaci, resp. ve svém komplexu v průjezdu určitou oblastí. Vzhledem k tomu, že však není předložena komplexní situace, z níž by bylo patrné, v jakém rozsahu (a prostřednictvím jakých komunikací) může (nebo naopak nesmí) nákladní automobilová doprava projíždět územím hlavního města, může tato skutečnost v konečném důsledku vést k vyššímu zatížení komunikací města, protože jednotlivé nákladní automobily budou městem „bloudit“ a hledat jinou vhodnou trasu. Takovou komunikaci, na kterou se zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 t (či jiné omezení), vztahuje, tedy takové nákladní automobily nemohou využít v rámci své cesty z bodu A do bodu B a musí zvolit jinou trasu, kterou ale nemusí vůbec znát, resp. která ani nemusí existovat. Jinak řečeno – tyto zákazy vjezdu neexistují ve vakuu, čehož si je vědom i předkladatel (popř. navrhovatel) Navrženého opatření. Úplné dopady těchto zákazů vjezdu na pohyb nákladní dopravy na území hlavního města Prahy tak lze posoudit jenom v rámci celého systému zákazů vjezdu či jiných omezení, které jsou pro hlavní město Prahu stanoveny – odpovídající podklady však nejsou v rámci Navrženého opatření k dispozici. V souvislosti s tím je třeba zdůraznit, že hl. m. Praha či jednotlivé městské části vedle tohoto opatření prosazují další dílčí opatření (omezení) průjezdu nákladní dopravy, která v konečném důsledku mohou – bez toho, aby byla náležitě komplexně posouzena i ve vztahu k dalším jednotlivým omezením, včetně toho dle Navrženého opatření – vést k úplné nemožnosti územím hlavního města Prahy projet, a to i když podle Navrženého opatření to možné bude.

4. Stejně tak bez takových podkladů nelze úplně posoudit tvrzení, že pro komunikace, pro které má být stanoven tzv. tvrdý zákaz, „existuje alternativa jízdy po nadřazené komunikační síti“ – tyto alternativy nejenom že nelze bez uvedených komplexních podkladů plně posoudit, ale Podatel je zároveň přesvědčen, že by měly být Navrženým opatřením či jeho podklady doloženy a přehledně zakresleny. Jak totiž Podatel uvádí níže, například v případě místní komunikace Strakonická taková alternativa neexistuje.

5. Je třeba si zároveň uvědomit, že omezení navrhovaná Navrženým opatřením se týkají a dopadají zejm. do práv neuzavřeného okruhu adresátů – veřejnosti, kdy je to právě veřejnost, která by měla být s přijetím takového omezení a jeho důsledky podrobně seznámena. S ohledem na výše uvedené Podatel musí hned na úvod svých námitek konstatovat, že podklady, na jejichž základě se může vyjádřit k Navrženému opatření, jsou nedostačující a projednávání Navrženého opatření by o ně mělo být doplněno a na jejich základě znovu projednáno a upraveno.

K bodům 1-5 uvádíme, že přiložená dokumentace dopravního značení ve spojení s mapovým podkladem *Rozšíření zákazu vjezdu NA - Přehledná situace* je pro účely vydání tohoto opatření dostačující. Nová dopravní omezení pro těžkou nákladní dopravu byla navržena tak, aby se stávajícím systémem zákazů vjezdu pro nákladní dopravu nebyla v rozporu a současně byla umožněna jak dopravní obsluha dotčených oblastí, tak tranzitní doprava po existujících alternativních trasách s tím, že v odůvodněných případech bude správní orgán povolovat výjimky z předmětného dopravního značení. Návrh opatření byl zaslán i všem městským částem hl. m. Prahy, které mohly namítat případný nesoulad opatření s jimi realizovanými či připravovanými záměry na omezení nákladní dopravy v rámci své působnosti. Žádné námitky nebo připomínky k předloženému návrhu správní orgán ze strany městských částí ani veřejnosti, která se s navrženým opatřením mohla seznámit prostřednictvím úředních desek MHMP a dotčených úřadů MČ, neobdržel.

Námitky ve výše uvedených bodech 1-5 proto správní orgán zamítá.

6. Cílem a výsledkem Navrženého opatření má jednoznačně být zneprůjezdnění velké části území hlavního města Prahy pro nákladní automobily nad 12 t. Navržené opatření však nebere v úvahu skutečnost, že v tuto chvíli není dobudován ani Pražský okruh, ani Městský okruh, a že uzavřít trasy vedoucí skrze území hlavního města Prahy bez jejich dobudování není možné. Hlavní město Praha je významným dopravním uzlem, k němuž se sbíhají jednotlivé dálnice na území ČR, přičemž právě dálnice jsou určeny a slouží

k přepravě velkých objemů zboží, resp. pro těžkou nákladní dopravu, které musí být minimálně v některých případech umožněn vjezd i do centra města.

7. Dálnice D0, tedy Pražský okruh, má tvořit obchvat Prahy, avšak její rozsáhlé úseky dosud nejsou vybudovány. Odůvodnění Navrženého opatření se tomuto zcela zjevně vyhýbá, když uvádí, že „[k] regulaci nákladní dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy dochází postupně především s ohledem na intenzitu provozu nákladních automobilů a budování nových úseků komunikací v Praze nebo jejím blízkém okolí, zejména vnitřního Městského okruhu, vnějšího Pražského okruhu a vnějších radiál“. Toto nicnerikající tvrzení se tedy nikterak nevypořádává se skutečností, že Navržené opatření má stanovit další omezení pro pohyb nákladní dopravy, avšak zároveň nejsou v žádném případě vytvořeny podmínky pro efektivní alternativu pohybu nákladní dopravy na území hlavního města Prahy (tam, kde je taková alternativa možná) právě v podobě obchvatů, náležitě kapacitních silnic apod., přičemž právě Pražský okruh je třeba považovat za zcela klíčový.

8. Absurdita tohoto řešení je potom o to více zřejmá s ohledem na skutečnost, že Navržené opatření má stanovit zákaz vjezdu nákladním automobilům nad 12 t i na tzv. místní komunikace dočasně plnící funkci silnice. Místní komunikace dočasně plnící funkci silnice jsou místní komunikace vymezené aktuálně v Geoportálu ŘSD ČR takto (vyznačeny šedivě)

9. Podatel se v této souvislosti odkazuje na usnesení vlády ze dne 10. října 1996 č. 511, kterým byl tento pojem zakotven, a které konstatuje, že se jedná o „pozemní komunikace plnící do vybudování silničního okruhu kolem hlavního města Prahy funkci silnic pro převádění vnější silniční dopravy po území hlavního města Prahy“. Podatel v této souvislosti upozorňuje, že Vláda ČR je vrcholným orgánem výkonné moci v České republice a její usnesení jsou závazná mj. pro orgány státní správy. Z vymezení těchto pozemních komunikací v Geoportálu ŘSD ČR je potom zřejmé, že nezbytnost vymezení této kategorie pozemních komunikací stále trvá. V Geoportálu ŘSD ČR jsou tyto komunikace dokonce označeny kódem silnice I. třídy. Místní komunikace dočasně plnící funkci silnic tak mají s ohledem na důvod jejich vymezení v podstatě zajistit funkce, které by jinak měl plnit Pražský okruh, kdyby byl dobudován. Navržené opatření však částečně zasahuje i na ně, přičemž je dokonce označuje za nežádoucí trasy. Jedná se konkrétně např. o pozemní komunikace: Evropská, Karlovarská-Bělohorská-Patočkova, Jižní spojka, Cínovecká-Liberecká a Chlumecká-Kolbenova.

10. Z výše uvedeného tak vyplývá, že Navržené opatření nejenom ignoruje nedostatky současné sítě pozemních komunikací na území hlavního města Prahy (zejm. neúplnost Pražského okruhu), nýbrž zároveň stanoví omezení i pro pozemní komunikace, které mají tyto nedostatky kompenzovat. Podatel uzavírá, že toto je zcela absurdní.

K bodům 6-10 uvádíme, že nově navržená dopravní omezení pro těžkou nákladní dopravu budou z pohledu ochrany zastavěného území města před nadměrnými emisemi hluku a znečištění funkční i při stávajícím rozsahu zprovoznění Městského a Pražského okruhu, aniž by tím současně bylo zabráněno dopravní obsluze území hl. m. Prahy nákladními vozidly a tranzitu nákladních vozidel nad stanovenou tonážní mez do cílových míst po existujících alternativních trasách. Zdejší správní orgán při vydání tohoto opatření postupoval v souladu s platnou legislativou.

Námítky ve výše uvedených bodech 6-10 proto správní orgán zamítá.

11. Správním orgánem projedávajícím Navržené opatření je Magistrát hlavního města Prahy jako silniční správní úřad, přičemž v úvodu Navrženého opatření odkazuje na § 124 odst. 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů („zákon o silničním provozu“), podle kterého „[k]rajský úřad stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici I. třídy a užití zařízení pro provozní informace na silnici I. třídy; místně příslušný je krajský úřad, v jehož územním obvodu se silnice I. třídy nachází“.

12. Podatel vyjadřuje pochybnosti o příslušnosti Magistrátu hlavního města Prahy k vydání Navrženého opatření. Dle citovaného ustanovení je dána pouze příslušnost ke stanovení místní úpravy provozu na silnicích I. třídy. Minimálně odkaz je tedy chybný.

13. Předmětem Navrženého opatření je však i stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích I. a II. třídy. Podle Statutu hlavního města Prahy delegovalo Hlavní město Praha pravomoci ke stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích II. třídy na příslušné městské části.

14. V odůvodnění Navrženého opatření je k tomuto uvedeno: „K zajištění ucelenosti systému dopravního značení v rámci předmětného záměru vydává zdejší správní orgán tento návrh OOP ke stanovení místní úpravy provozu se zahrnutím všech místních komunikací, kde se má dopravní značení umisťovat, tj. místních komunikacích I. třídy v působnosti zdejšího správního orgánu a současně MK II. třídy v působnosti příslušného správního úřadu dotčené městské části.“.

15. Chybí tedy i odkaz na ustanovení, kterým by měla být založena pravomoc Magistrátu hlavního města Prahy ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích II. třídy. Podle § 68 odst. 2

správného řádu je jednou z podstatných náležitostí výrokové části rozhodnutí i uvedení právních ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno.

16. S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že tato podstatná náležitost není vzhledem k ustanovením o pravomoci vůbec naplněna a Navržené opatření je v tomto zásadně vadné.

17. Dále Navržené opatření v přílohové části – dokumentaci dopravního značení – obsahuje i stanovení přechodné úpravy provozu na Pražském okruhu (listy 3, 4, 7, 8, 12, 13, 15 a 16). Pražský okruh je dálnicí, na níž může stanovit místní úpravu provozu jedině Ministerstvo dopravy v souladu s ustanovením § 124 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu.

18. Nelze přitom argumentovat, že daná přechodná úprava provozu („upozornění na zákazové značení“) pro svůj do určité míry informativní charakter nestanoví povinnost a nemusí být stanovena opatřením obecné povahy. Tímto se zabýval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 29. května 2009, čj. 1 Ao 1/2009, když vyslovil, že pokud je takové informativní značení součástí komplexní regulace, potom dochází k uložení povinnosti a jedná se o OOP: „V nyní projednávané věci, kdy se jednalo o umístění informativní značky IP 25a – Zóna s dopravním omezením ve spojení se značkou IP 13c – Parkoviště s parkovacím automatem a nápisem „ZAKAZUJE SE STÁNÍ BEZ PARKOVACÍHO POPLATKU“, je na základě shora předestřených úvah zjevné, že se skutečně jednalo o opatření obecné povahy, protože umístěním tohoto dopravního značení byla účastníkům provozu uložena omezení (povinnosti) nad rámec obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, konkrétně byla uložena povinnost tomu, kdo hodlal předmětnou pozemní komunikaci užit, zaplatit stanovený poplatek.“

19. V této části tedy zcela chybí pravomoc Magistrátu hlavního města Prahy příslušnost ke stanovení místní úpravy provozu a Navržené opatření je v zásadním rozporu se zákonem.

20. Navržené opatření ve svém odůvodnění sice uvádí, že „[p]rojednání žádosti s dotčenými orgány a subjekty v části týkající se dopravního značení na Pražském okruhu, včetně větví jeho mimoúrovňového křížení, a vydání stanovení místní úpravy provozu na těchto komunikacích, je v kompetenci Ministerstva dopravy, jako příslušného správního úřadu pro dálnice“, avšak toto pouze zakládá vedle výše popsané nezákonnosti navíc také vnitřní rozpornost Navrženého opatření. Navržené opatření na své první straně totiž bez dalšího uvádí, že se jedná o stanovení místní úpravy provozu „dle přiložené dokumentace dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto návrhu“ – bez jakýchkoliv výjimek pro výše vyjmenované listy.

21. Místní úpravu provozu na Pražském okruhu tedy může v celém jejím rozsahu stanovit Ministerstvo dopravy. V Navrženém opatření zároveň chybí zcela absentuje odkládací podmínka, která by realizaci dopravního značení dle Navrženého opatření podminila právě stanovením a realizací místní úpravy provozu na Pražském okruhu Ministerstvem dopravy. Provázanost těchto úprav je přitom zcela zřejmá a jejich koordinace naprosto nezbytná.

22. Ustanovení § 78 odst. 1 zákona o silničním provozu výslovně stanoví, že „[d]opravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém“. Na nezbytnost této ucelenosti přitom poukazuje, resp. ji konstatuje jako nezbytný předpoklad funkčnosti Navrženého opatření, také dotčený orgán Policie ČR ve svém stanovisku ze dne 14. července 2022, čj. KRPA-13618-9/ČJ-2022-0000DŽ: „Upozorňujeme, že DZ IP22 umístěné na dálničních komunikacích avizujících zákaz průjezdu nákladních automobilů do centra, je navrženo pouze jako přechodné dopravní značení. Po jejich demontáži (skončení doby platnosti stanovení přechodné úpravy) nebude systém DZ kompletní a bude snížena funkčnost celého opatření.“

23. Podmínku podle bodu 31 výše je tedy nutné doplnit.

K bodům 11-23 uvádíme, že příslušnost správního orgánu měla být v návrhu OOP uvedena nikoliv pro silnice I. třídy podle § 124 odst. 4 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale pro místní komunikace podle § 124 odst. 6 tohoto zákona. Šlo o zřejmou nesprávnost, neboť na silnicích I. třídy se žádné dopravní značení tímto opatřením nestanovuje. V tomto opatření je příslušnost zdejšího správního orgánu k vydání opatření podle zákona o provozu na pozemních komunikacích uvedena již správně.

Současně správní orgán opomenul v návrhu OOP uvést příslušnost k vydání opatření i na místních komunikacích nižší třídy, kde se dopravní značení také stanovuje, a to v souladu s § 40 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích. Jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 1 AS 231/2020 – 58 ze dne 20. 10. 2020 lze tuto právní úpravu podpůrně použít i pro posouzení pravomoci a působnosti k vydání opatření obecné povahy, neboť předmětem řízení je věc, která se týká působnosti několika silničních správních úřadů. V tomto rozsudku se dále uvádí, že obecně závazná vyhláška č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, v platném znění, působnost zdejšího silničního správního úřadu nijak nevylučuje, neboť sám výslovně neřeší, jaký správní orgán je příslušný ke stanovení místní úpravy provozu za situace, že se opatření týká území více městských částí. V takovém případě je tedy nutno vyjít přímo z výše uvedené zákonné úpravy, ze které lze příslušnost zdejšího správního orgánu

k vydání opatření obecné povahy jednoznačně dovodit. Příslušnost správního orgánu k vydání opatření i podle zákona o pozemních komunikacích je v tomto opatření již uvedena. Rozpornost návrhu OOP ve věci příslušnosti zdejšího správního orgánu a Ministerstva dopravy ke stanovení místní úpravy provozu v návaznosti na obsah příložené dokumentace dopravního značení se příslušnou úpravou a doplněním textu v tomto opatření již nevyskytuje. Podmínka, za které by realizace stanovení na místních komunikacích v hl. m. Praze byla možná pouze za předpokladu platnosti a realizace stanovení na Pražském okruhu, byla do tohoto opatření doplněna.

Námítkám ve výše uvedených bodech 11-23 proto správní orgán vyhovuje.

24. Navržené opatření je v rozporu s požadavky konkrétních právních předpisů regulujících postavení přístavů provozovaných Podatelem, a to zejména s:

a. nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU („Nařízení TEN-T“),

b. Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 („Dohoda AGN“) a

c. zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů („zákon o vnitrozemské plavbě“).

25. Podatelem provozované přístavy jsou součástí transevropské dopravní sítě, tedy sítě TEN-T, podle Nařízení TEN-T. Přístav Praha Holešovice je zařazen do hlavní sítě TEN-T, přístavy Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín jsou zařazeny do globální sítě TEN-T. Tyto přístavy jsou tak dopravními uzly nejvyššího strategického významu, a to na celostátní, resp. dokonce evropské úrovni, a je v souladu s Nařízením TEN-T nezbytné zajistit jejich plnohodnotné napojení na jiné druhy dopravy, zejm. tu silniční, příp. železniční.

26. Síť TEN-T má zejména přispívat k řešení rostoucí mobility a k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému a jako taková musí být v souladu s Nařízením TEN-T rozvíjena. Nařízení TEN-T ukládá členským státům zajistit dobudování hlavní sítě do roku 2030 a globální sítě do roku 2050.

27. Jednou z hlavních priorit pro tento rozvoj a dobudování sítě TEN-T je zajištění interoperability jednotlivých druhů dopravy, tedy zajištění napojení uzlů sítě TEN-T na jiné druhy dopravy. Nařízení TEN-T stanoví jako jeden ze svých cílů optimální integraci a propojení všech druhů dopravy [čl. 4 písm. b) bod iii)] a jako jednu ze svých priorit zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability [čl. 6 odst. 3 a čl. 10 odst. 1 písm. b)], přičemž tyto klíčové teze prostupují celé Nařízení TEN-T.

28. Dohoda AGN vyzdvihuje důležitost role vnitrozemské vodní dopravy, která ve srovnání s jinými druhy dopravy má ekonomické a ekologické přednosti. Dohoda AGN vymezuje síť vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu, na nichž se nacházení vnitrozemské přístavy mezinárodního významu vymezené v příloze II Dohody AGN. Mezi tyto vnitrozemské přístavy mezinárodního významu patří mj. přístavy Praha Holešovice a Praha Smíchov (P-20-06-01 dle říčních kilometrů Vltava, 46,5 a 55,5 km). Požadavky na technické a provozní charakteristiky přístavů v síti vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu jsou vymezeny v příloze III oddílu c) Dohody AGN a náleží mezi ně mj. i požadavek na napojení na hlavní silnice a železniční tratě a vhodné podmínky pro rozvoj přístavní průmyslové zóny. Dohoda AGN stejně jako Nařízení TEN-T předpokládá v přístavech, které do její působnosti náleží, přepravu objemů nad 500 tis. tun ročně.

29. Veřejné přístavy Praha Smíchov, Praha Libeň a Praha Holešovice jsou přístavy s tzv. ochrannou funkcí podle zákona o vnitrozemské plavbě a jako takové poskytují ochranu většině plavidel nacházejících se v době mimo povodňové ohrožení na řece (tedy zejm. pražských náplavkách) tak, aby tato plavidla za vysokých vodních stavů neohrozila nejenom majetek jiných osob nacházející se na území hl. m. Prahy, ale např. i pražské památky v bezprostřední blízkosti řeky (zejm. mosty, ...). Technice, která je schopná s uvedenými plavidly nakládat (vytahování lodí z vody či jejich spouštění na vodu za pomoci jeřábů a velkých návěsů), musí být bez omezení umožněn vjezd do těchto přístavů, a to nejen pro případ havárií. Stejně tak je nezbytné, aby do všech (veřejných) přístavů na území hl. m. Prahy mohla vjíždět technika a nákladní doprava za účelem plnění dalších úkolů stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě. I pro plnění úkolů podle zákona o vnitrozemské plavbě je tak základním předpokladem odpovídající dopravní napojení.

30. Požadavky uvedených nadnárodních dokumentů byly posíleny jejich promítnutím do Politiky územního rozvoje ČR („PÚR“) a zásad územního rozvoje, v tomto případě samozřejmě Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy („ZÚR“) – jejich prioritou tedy byla zakotvena v dokumentech celostátního a nadmístního významu. Tak je tomu i v případě přístavů provozovaných Podatelem na území hlavního města Prahy.

31. PÚR ve svém bodě 130 zakotvuje prioritní veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (VTP), a to z důvodu postupného etapovitého budování sítě VTP jako součásti evropské sítě terminálů a přístavů TEN-T. Tyto mají být napojeny na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Tato síť má umožnit optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality, jehož zástupcem je účinné využívání různých druhů dopravy. PÚR v těchto intencích ukládá povinnost zajištění ochrany mj. pro vnitrozemské říční přístavy v Praze. Lze tedy uzavřít, že PÚR navrhuje na přímo účinné Nařízení TEN-T a ukládá zajištění ochrany mj. pro vnitrozemské říční přístavy v Praze, a to i z hlediska jejich napojení na jiné druhy dopravy v rámci implementace principu komodality.

32. ZÚR potom na PÚR navazují v jejich kapitole 5.4 Vodní doprava, která vymezuje Vltavskou vodní cestu jako součást sítě TEN-T a výslovně zakotvuje veřejné přístavy provozované na území hlavního města Prahy Podatelem, přičemž výslovně ukládá povinnost jejich respektování.

33. Přestože se přitom jedná o dokumenty v oblasti územního plánování, není jistě přijatelná interpretace, při níž by správní orgány v jiných oblastech (jako je například právě oblast provozu na pozemních komunikacích) postupovaly takovým způsobem, že budou fakticky znemožňovat plnění cílů a úkolů územního plánování stanovených na celostátní úrovni. Toto by bylo v přímém rozporu s množstvím základních zásad činnosti správních orgánů, z nichž lze poukázat například na zásadu zajištění ochrany veřejného zájmu, vzájemný soulad postupů správních orgánů či zásadu dobré správy.

34. Z výše uvedeného vyplývá, že zajištění provozu a rozvoje veřejných přístavů provozovaných Podatelem není pouze jeho soukromým zájmem, nýbrž zároveň představuje veřejný zájem, a to:

a. na fungování a rozvoji sítě TEN-T podle Nařízení TEN-T,

b. na fungování a rozvoji sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu podle Dohody AGN a

c. na zajištění plnění úkolů veřejných přístavů s ochrannou funkcí podle zákona o vnitrozemské plavbě.

35. K existenci veřejného zájmu na plnění úkolů vyplývajících z Nařízení TEN-T a z dohod AGC a AGTC, které jsou ze své povahy „sesterské“ k Dohodě AGN [srov. příloha III oddíl c) bod (iii) Dohody AGN: „Musí být napojen na hlavní silnice a železniční tratě (je žádoucí, aby patřily k síti mezinárodních silnic a železničních tratí uvedených v Evropské dohodě o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR), v Evropské dohodě o hlavních železničních mezinárodních magistrálách (AGC) a v Evropské dohodě o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)“], se vyjadřoval Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 19. září 2018, čj. 46 A 1/2016, následovně: „V dané věci je třeba zohlednit celkové okolnosti daného případu. Z výše citované judikatury vyplývá, že územní plán obce Velké Popovice by měl být uveden do souladu s PÚR. Lze přisvědčit žalobcům, že PÚR jednoznačně nevymezuje vedení koridoru železniční tratě, když PÚR vymezuje předmětný železniční koridor pouze uvedením hlavních bodů (Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko (Linz), přičemž jeho zpřesnění přísluší ZÚR SK. Nelze však přehlédnout, že ve zrušených ZÚR byl železniční koridor veden předmětným územím obce Velké Popovice, byť bylo příslušné části ZÚR SK vytknuto, že v nich mělo být vyhodnoceno, zda koridor nebude nepřiměřeně zasahovat do již zastavěného nebo k zastavění územním plánem určeného území. Současně však není do budoucna vyloučeno, že by záměr obsažený v ZÚR SK vedl přes již zastavěné nebo v budoucnu zastavitelné území obce. V daném případě je třeba vážit mnohé zájmy, a to nejen zájmy žalobců, ale i zájmy celé územní korporace, jejich občanů a rovněž nadmístní a celostátní veřejné zájmy. Důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích zařazených do tranzitních železničních koridorů a splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC, což lze kvalifikovat jako nadmístní a celostátní veřejný zájem.“

36. Navržené opatření se přímo dotýká dopravního napojení veřejných přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín nejen na dálniční síť (kdy takové napojení je naprosto klíčovým předpokladem jejich fungování i dalšího rozvoje), ale i jejich dopravního napojení či propojení (a tedy využívání např. pro nákladní přepravu na území hlavního města Prahy) obecně. Klíčové je též zajištění dopravní obsluhy právě mezi územím hlavního města Prahy a těmito přístavy, tedy zásobování vycházející z těchto přístavů směrem do i z centra Prahy, k čemuž jsou navíc ideálně situovány.

37. Uvedené přístavy jsou přitom na území hlavního města Prahy provozovány historicky, přičemž jejich aktuální provoz byl založen rozhodnutími Státní plavební správy z let 2001 (Holešovice), 2002 (Smíchov), 2003 (Libeň) a 2002 (Radotín). Součástí sítě TEN-T jsou tyto přístavy (spolu s přístavem Praha Radotín) již od účinnosti Nařízení TEN-T, tj. od 21. 12. 2013. Nejedná se tedy o záměry nově umísťované do území, nýbrž o stávající provoz, jejichž případná nedostatečná reflexe v rámci územního plánování, budování nové výstavby či usměrňování dopravy je selháním na straně příslušných správních orgánů a nemůže být přičítána k tíži Podatele jako provozovatele těchto přístavů.

38. Obsluha uvedených přístavů nákladními automobily nad 12 t je přitom pro jejich provoz naprosto klíčová. Z hlediska propojení jednotlivých druhů dopravy je zde esenciálním propojení vodní a silniční dopravy, přičemž pro nákladní vodní dopravu je standardem využívání plavidel s výtakem 500 t a 1000 t, tj. plavidel zajišťujících přepravu těchto objemů. Překládka na nákladní automobily a jimi zajišťovaná přeprava ve váze nad 12 t je tak nejenom samozřejmostí, nýbrž dokonce nezbytností. Nařízení TEN-T předpokládá pro součásti sítě TEN-T vypořádání objemů nad 500 tis. tun ročně. Efektivní kombinace

vodní dopravy a silniční (nákladní) dopravy do 12 t, za současného plnění předpokladů a cílů Nařízení TEN-T, je zcela nereálná. Nadto – měla-li by být přeprava nákladů po silnici v rámci využívání vodní dopravy uskutečňována nákladními vozidly do 12 t – je zcela nepochybné, že taková skutečnost s sebou přinese daleko významnější zatížení komunikací na území hlavního města Prahy větším počtem vozidel, než pokud by byla k převozu nákladů využívána velkoobjemová vozidla. Vodní doprava je také ideálním prostředkem pro zajištění přepravy nadměrných a nadrozměrných nákladů a jejich přeložení na nákladní automobily co nejbliže k místu jejich cílového určení – i v tomto případě je tak základním předpokladem umožnění dopravní obsluhy nákladními automobily, které dosáhnou nad 12 t. Naprostou nezbytností je pak využití dopravních prostředků nad 12 tun pro obsluhu přístavů z hlediska nakládání s plavidly a s jinou technikou využívanou v přístavech.

39. Zároveň je třeba hledět na vymezení přístavů v platném Územním plánu hlavního města Prahy, který zahrnuje drtivou část pozemků těchto přístavů, do ploch DP – přístavy a přístaviště, plavební komory, a to s hlavním a nepodmíněně přípustným funkčním využitím zejména pro "plochy a zařízení pro přístavy a vodní dopravu" a "stavby a zařízení pro provoz a údržbu přístavů a vodní dopravu, stavby a zařízení pro překládku, skladování a deponování zboží a materiálu ... manipulační plochy související s hlavním využitím". Pozemky Podatele, na nichž se nacházejí pozemní části uvedených přístavů, jsou tedy funkčně určeny pro zachování a rozvoj těchto přístavů, které mají podle územního plánu primárně směřovat také k budování ploch a zařízení pro překládku, skladování a deponování zboží a materiálu.

40. Je přitom nezbytné brát na zřetel na to, že Nařízení TEN-T, Dohoda AGN, PÚR i ZÚR jsou dokumenty, které stanovují požadavky a určují směřování do budoucna.

d. Nařízení TEN-T ukládá dobudování hlavní sítě TEN-T do roku 2050 a globální sítě TEN-T do roku 2030.

e. Dohoda AGN zakotvuje závazek přizpůsobit součásti sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu charakteristikám dle přílohy III např. v rámci modernizačních prací.

f. PÚR a ZÚR jsou ze své podstaty dokumenty plánovacími.

Je proto třeba nahlížet na cíle v těchto dokumentech vymezené pohledem budoucím, nikoli současným. V případě přístavů provozovaných Podatelem to znamená, že jejich fungování a provoz mají být do budoucna rozšířeny takovým způsobem, že budou sloužit k odbavení více než 500 tis. tun zboží ročně, a proto je nezbytné nutně tento budoucí rozvoj umožnit a nevytvářet pro něj překážky např. právě nedostatečným či žádným dopravním napojením.

41. Takto k posuzování místní úpravy provozu přistoupil i Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 19. října 2016, čj. 5 A 141/2016, když vyslovil, že pokud územní plán umožňuje pro určité pozemky určité funkční využití, potom není rozhodující, v jaké fázi se nachází konkrétní projekt, rozhodné je, že územní plán umožňuje vlastníkově těchto pozemků usilovat o projekty, k jejichž realizaci je nezbytná možnost vjezdu nákladních automobilů: „Byť v současné době jsou uvedené pozemky vedeny jako „trvalý travní porost“, ÚP HMP umožňuje jejich shora uvedené funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití, proto podle soudu není rozhodující, v jaké fázi se nachází stávající projekt navrhovatele „Pietní park pro zvířata chovaná v zájmových chovech v Praze-Zličíně“ (podle odpůrce i zúčastněné osoby nedošlo dosud k vydání územního rozhodnutí); navrhovatel v budoucnu může v souladu s ÚP HMP usilovat i o jiné projekty, k jejichž realizaci bude nezbytná možnost vjezdu i jiných nákladních automobilů, než pouze těch, jimž to umožňuje dodatková tabulka s textem „MIMO ZÁSBOVÁNÍ“.“. Krajský soud v Praze se zde nadto zabýval případem, kdy se mělo jednat o nákladní automobily přijíždějící za účelem dovozu materiálu pro výstavbu. Argumentací a minore ad maius je tak nezbytné dospět k závěru, že o to spíše je třeba vztáhnout uvedené závěry na situaci, kdy je těžká nákladní doprava jedním ze základních předpokladů jak současné činnosti na dotčených pozemcích, tak činnosti budoucí – tedy zachování stávajícího fungování přístavu a na něj navazující rozšíření jeho provozu.

42. Optikou budoucího rozvoje je tedy třeba nahlížet i na omezení podle Navrženého opatření.

43. Znemožnění odpovídajícího dopravního napojení uvedených přístavů by vytvořilo zásadní a nepřekonatelnou překážku pro jejich další provoz i rozvoj a dosažení jejich plného potenciálu (jak vyžadují výše uvedené dokumenty), jelikož Podateli brání přistoupit i k budování infrastruktury (pro překládku, manipulační plochy apod.), když je soustavně vytvářen předpoklad, že nebude možné tuto infrastrukturu využívat (tj. nebude možné ji obsluhovat odpovídajícími dopravními prostředky).

44. S ohledem na skutečnosti popsané výše je za odpovídající dopravní napojení nezbytné považovat stav, ve kterém nejsou nákladní automobily váhově ani jinak omezovány ve využití komunikací, které propojují uvedené přístavy a logisticky významné komunikace a dopravní uzly.

45. Navržené opatření je tak v rozporu s jím dotčenými právními předpisy, tj. Nařízením TEN-T, Dohodou AGN a zákonem o vnitrozemské plavbě. Zároveň je Navržené opatření v rozporu s koncepčními dokumenty v oblasti územního plánování na všech jeho úrovních, tedy s PÚR, ZÚR i Územním plánem hlavního města Prahy.

46. Nadto je také nezbytné zdůraznit, že správný orgán předkládající Navržené opatření je orgánem státní správy, a tedy aparátem státu, který je uvedenými předpisy a dokumenty přímo zavázán k tomu, aby dohlížel na jejich dodržování a zajišťoval jejich plnění.

K bodům 24-46 uvádíme, že pro zachování přímé dopravní vazby pro těžkou nákladní dopravu od Pražského okruhu z jihu na ulici Strakonickou a Jižní spojku bude i nadále umožněn vjezd těžkým nákladním automobilům s celkovou hmotností nad 12 t, která zajišťují dopravní obsluhu daného území. „Tvrdý“ zákaz pro tento druh dopravy na komunikaci Strakonická tak tímto opatřením stanoven nebude.

Z toho vyplývá, že dopravní napojení veřejného přístavu Praha Smíchov od jihu po ulici Strakonická zůstane ve stávajícím dopravním režimu, stejně tak jako obsluha přístavu Praha Radotín při ul. Výpadová. Dostupnost přístavů Praha Holešovice a Praha Libeň pro těžkou nákladní dopravu ve směru od dálnic D5, D6, D7 je umožněna po alternativních trasách s využitím jihozápadního segmentu Pražském okruhu, což koresponduje se záměrem tohoto opatření vyhnout se v maximální možné míře zastavěným oblastem. Propojení jednotlivých přístavů mezi sebou navzájem není tímto opatřením dotčeno.

Zdejší správní orgán při vydání tohoto opatření postupoval v souladu s platnou legislativou, kterou je vázán. Opatření není v rozporu s ochranou veřejného zájmu, jakož i s podatelem uvedenými předpisy regulujícími postavení předmětných přístavů, Politikou územního rozvoje ČR, Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ani Územním plánem hl. m. Prahy.

Námítkám ve výše uvedených bodech 24-46 proto správní orgán vyhovuje částečně.

47. Přiměřenost práva je jedním ze základních atributů právního státu. Posouzení přiměřenosti opatření obecné povahy je jedním z kroků algoritmu při přezkumu zákonnosti opatření obecné povahy. Již v procesu přípravy a projednávání návrhu opatření obecné povahy je tak nezbytné zajistit, aby takové opatření obecné povahy bylo s to obstát v testu přiměřenosti a bylo zákonné.

48. Podatel je přesvědčen, že Navržené opatření v testu přiměřenosti nemůže ve své současné podobě obstát, a to konkrétně zejména proto, že nenaplnuje kritérium minimalizace zásahů (tedy požadavek na to, aby omezovalo své adresáty co nejméně) a kritérium proporcionality v užším slova smyslu (následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli).

49. Jak Podatel podrobně popisuje výše, adekvátní dopravní napojení jím provozovaných přístavů je základním předpokladem jejich provozu a dalšího rozvoje. Toto vyplývá i z Nařízení TEN-T, Dohody AGN a zákona o vnitrozemské plavbě. Naplnění těchto požadavků je ve veřejném zájmu.

50. Vedle uvedených veřejných zájmů je dotčený také soukromý zájem Podatele na provozu a rozvoji jím provozovaných přístavů, tedy na

g. naplňování povinností mu uložených povoleními k provozu pozemních částí těchto přístavů rozhodnutími Státní plavební správy a

h. na budování, rozvíjení a provozování těchto přístavů v souladu s legitimním očekáváním, které mu dal stát, když se zavázal k plnění výše uvedených dokumentů (Nařízení TEN-T atd.) a které mu dalo hlavní město Praha svým územním plánem, a

i. na výkonu vlastnického práva k dotčeným nemovitostem, neomezeném nad míru nezbytně nutnou.

51. Na podporu takového definování dotčených veřejných a soukromých zájmů Podatel poukazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. prosince 2020, čj. 2 As 65/2019, v němž soud posuzoval přiměřenost zákazu vjezdu pro nákladní dopravu nad 12 t oproti zájmu navrhovatele na zásobování a distribuci zboží do a ze skladového a logistického areálu a výrobně obchodního komplexu. Přestože se závěry soudu v této věci nezabývají samotným posouzením přiměřenosti v daném případě, Nejvyšší správní soud zde vzal za své, že skladové a logistické areály a obchodní komplexy potřebují, aby pro ně byla zajištěna dopravní dostupnost pro nákladní dopravu nad 12 t a efektivní napojení na silniční síť a že dotčení těchto zájmů je nezbytně vážít.

52. Zákon o silničním provozu ve svém § 78 odst. 2 stanoví, že „Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.“

53. Navržené opatření v odůvodnění konstatuje svůj hlavní cíl, kterým má být „[m]inimalizace negativních dopadů z provozu těžké nákladní dopravy v zastavěném území města, zejména na kvalitu života a zdraví obyvatel Prahy vlivem zvýšených koncentrací emisí znečišťujících látek a hluku do okolního prostředí“ a „ochrana dalších hustě obydlených oblastí metropole před negativními vlivy těžké nákladní dopravy“.

54. K naplnění těchto cílů jsou zároveň navrženy dvě kategorie omezení pro nákladní automobily nad 12 t – zákaz vjezdu pro tranzitující nákladní automobily nad 12 t a úplný zákaz vjezdu pro nákladní automobily nad 12 t (tzv. „tvrdý zákaz“). Podatel se tedy zároveň níže zabývá posouzením přiměřenosti těchto opatření za účelem dosažení citovaných cílů, a to vzhledem k následkům, které tato opatření představují pro jím provozované přístavy na území hlavního města Prahy, respektive pro přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín.

55. Podatel nejprve poukazuje na naprosté opomenutí zajištění odpovídajícího dopravního napojení veřejného přístavu Praha Smíchov.

56. Veřejný přístav Praha Smíchov se nachází přímo na pozemní komunikaci Strakonická, pro kterou Navržené opatření stanoví absolutní („tvrdý“) zákaz vjezdu pro nákladní automobily nad 12 t. Má tedy být úplně zamezeno příjezdu a odjezdu nákladních automobilů nad 12 t do tohoto přístavu a z něj. Úmysl předkladatele je zjevný i ze zrušení výjimky „mimo dopravní obsluhu“ (odstranění dodatkové tabulky E13), umístěné na Strakonické ulici, která by však dle názoru Podatele sama o sobě v této podobě stejně nezajistila dopravní napojení přístavu.

57. Omezení vjezdu nákladní dopravy (zejm. ale nejen) na komunikaci Strakonická představuje překážku nejenom pro další rozvoj přístavu Praha Smíchov, jak je podrobně popsáno výše, nýbrž i pro jeho provoz současný. Zejména mezi Strakonickou ulicí a přístavním bazénem, tedy na levém břehu, se nachází průmyslová část přístavu Praha Smíchov (s předpokladem budoucího rozšiřování), která slouží především pro nákladní plavbu, zásobování a zejména pro překládku mezi vodní a silniční dopravou. U přístavní zdi se nachází lodní polohy č. 1 až 7, z nichž některé jsou již podle provozního řádu výslovně určeny pro nákladní plavidla, plovoucí stroje, popř. lodní techniku. Zejména levý břeh mezi přístavním bazénem a Strakonickou ulicí tedy tvoří břehovou část využívanou převážně jako sklady, kanceláře, překládní plochy a deponie sypkých materiálů. Na překládních polohách jsou překládány nadrozměrné kusy, stavební materiály (v současnosti např. kamenivo pro opravu Staroměstského jezu), překládána jsou také plavidla a plovoucí zařízení, která je potřeba opravit na souši apod. Přístav Praha Smíchov jako jediný přístav v Praze disponuje servisní a tankovací polohou, která je využívána k čerpání pohonných hmot z autocisterny do plavidel, přičemž tato autocisterna je též vozidlem nad 12 t. Znemožněním vjezdu vozidel nad 12 tun do přístavu Praha Smíchov by tak došlo k paralýze osobní i nákladní vodní dopravy na území hl. m. Prahy.

58. Alternativní trasa odpovídajícího dopravního napojení veřejného přístavu Praha Smíchov přitom neexistuje, jelikož je zároveň stanoven zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 t také do Strahovského tunelu a Tunelu Mrázovka, potažmo také do Tunelu Blanka. Navržené opatření přitom zjevně vychází z mylných východisek, když ve svém odůvodnění uvádí, že jeho cílem je „ochrana dalších hustě obydlených oblastí metropole (Liboce, Veleoslavína, Střešovic, Dejvic, Břevnova, Zličína, Řep, Motola, Stodůlek, Košíř, Smíchova, Hloubětína, Černého mostu, Sřížkova, Libně aj.) před negativními vlivy těžké nákladní dopravy, pro kterou existuje alternativa jízdy po nadřazené komunikační síti mimo tyto oblasti“. Jde o zásadní vnitřní rozpor Navrženého opatření. Podateli se nadto jeví jako nelogické, aby docházelo k odklánění nákladní dopravy z tunelového systému hlavního města Prahy, když právě vedení dopravy v tunelu přispívá k eliminaci nepříznivých vlivů, na které je v odůvodnění Navrženého opatření odkazováno, resp., pro jejichž minimalizaci má být Navržené opatření přijato.

59. Navržené opatření se v souvislosti s tzv. tvrdým zákazem ve svém odůvodnění odkazuje na skutečnost, že „[v] odůvodněných případech může zdejší správní úřad udělit ze stanoveného zákazu vjezdu výjimku“. Toto není nikterak reflektováno v Navrženém opatření (např. odpovídající dodatkovou tabulkou vymezující výjimky pro držitele oprávnění příslušného úřadu), avšak i kdyby tomu tak bylo, takové řešení nepovažuje Podatel za dostačující. Obsluha přístavů provozovaných Podatelem ze své povahy není výjimečnou skutečností, nýbrž se naopak má jednat o standardní, pravidelné dopravní napojení – výjimka z místní úpravy provozu není přílehlavým řešením. Správní soudy soustavně judikují, že na výjimku z místní úpravy provozu neexistuje právní nárok, a to ani při splnění zákonem stanovených podmínek a přiznávají silničním správním úřadům široké správní uvážení při rozhodování o těchto výjimkách. Možnost získání výjimky je tak argumentem zcela irelevantním a takto k ní přistupují v relevantní judikatuře i správní soudy, které zásadně posuzují přiměřenost opatření obecné povahy, kterými se stanoví místní či přechodná úprava provozu, bez ohledu na možnost získání výjimky z takové úpravy.

60. Nejvyšší správní soud se ve svém rozsudku ze dne 7. ledna 2009, čj. 2 Ao 3/2008 zabýval případem, v němž došlo k zákazu vjezdu nákladních vozidel k provozu, pro který je tato doprava nezbytná – jednalo se o pilu a dopravní značení znemožnilo její zavážení materiálem a odvoz materiálu z ní. Nejvyšší správní soud v tomto případě konstatoval, že se v daném případě „jednalo o zákaz, který se fakticky vztahuje toliko na činnost pily“. Tento případ vykazuje množství odlišností, avšak Podatel spatřuje dostatečnou podobnost v tom, že se i v tomto případě jednalo o absolutní zákaz vjezdu vozidlům, která jsou pro obsluhu daného provozu nezbytná. I v tomto případě byla stanovena možnost získat povolení od městského úřadu, avšak bez ohledu na toto Nejvyšší správní soud přesto shledal nepřiměřenost daného řešení. Jinak řečeno, možnost získat výjimku nepovažoval Nejvyšší správní soud za relevantní pro posouzení přiměřenosti.

61. Problematické však není pouze dopravní napojení přístavu Praha Smíchov, nýbrž i další omezení obsažená v Navrženém opatření. Podatel poukazuje na skutečnost, že zákaz vjezdu (tranzitní) nákladní dopravy nad 12 t vytváří nad rámec současných jiných četných omezení další překážku volného pohybu nákladních automobilů mezi veřejnými přístavy Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín a dálniční sítí, jakož i mezi těmito přístavy a potenciální cílovou destinací v centru Prahy, kde by mohl být využit náklad (materiál aj.) přivezený na území hlavního města lodí, nebo mezi uvedenými přístavy navzájem.

62. Prostřednictvím nákladních vozidel nad 12 t je v současné době v přístavech Praha Holešovice a Praha Libeň zajišťována jak překládka stavebních materiálů (lod' – nákladní vozidlo), tak zásobování (v těchto přístavech jsou situovány rozsáhlé skladové plochy). Jak je uvedeno na více místech těchto námitek – do budoucna je počítáno s rozvojem veřejných přístavů, a počet nákladních automobilů tak zcela jistě vzroste. Zákaz vjezdu tranzitní nákladní dopravy pak představuje další překážku volného pohybu nákladních automobilů spočívající min. v nezbytnosti prokazování legitimacy pohybu takových nákladních automobilů v „zákazové“ lokalitě.

63. S ohledem na to tak nemůže Podatel souhlasit ani s absolutním zákazem průjezdu tunelovou částí vnitřního Městského okruhu, jelikož toto opatření znemožní přinejmenším jakýkoliv pohyb nákladní dopravy nad 12 t v oblasti mezi přístavy provozovanými Podatelem (trasa Holešovice – Smíchov), a tedy i jakékoliv zefektivnění jejich fungování v rámci městského uzlu Praha, který definuje Nařízení TEN-T ve své příloze II odst. 1.

64. Navržené opatření dále vymezuje jako nežádoucí trasu pozemní komunikaci Strakonická, která však slouží jako dopravní napojení Pražský okruh – Přístav Praha Radotín – Smíchov (resp. centrum Prahy). Toto je v příkrém rozporu se strategickým významem tohoto přístavu jako nákladního přístavu v budoucnu klíčového pro zásobování hlavního města Prahy. Přístav Praha Radotín je součástí globální sítě TEN-T. Jeho významu se jednoznačně a podrobně vyjadřovalo Ministerstvo dopravy například ve svých stanoviscích k návrhu Metropolitního plánu:

a. „Přístav Praha-Radotín bude nově [v novelizovaném Nařízení TEN-T] definován jako trimodální v novelizovaném nařízení. Podle tohoto nařízení bude hlavní město Praha mít za povinnost zpracovat plán udržitelné městské logistiky (SULP), který je v současnosti řešen v IPR Praha a kde se s přístavem Radotín počítá jako s jedním z uzlů městské logistiky, který bude zajišťovat zásobování města udržitelnějšími způsoby dopravy, tzn. s využitím železniční a vodní dopravy“

b. „Při podpoře projektů společného zájmu na globální síti TEN-T v oblasti železniční infrastruktury by dle nařízení TEN-T (čl. 14) měla být upřednostněna opatření, která vedou k propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů a zároveň při podpoře projektů společného zájmu na globální síti TEN-T v oblasti infrastruktury vnitrozemských vodních cest by dle nařízení TEN-T (čl. 18) měla být upřednostněna opatření, která vedou k propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou.“

65. Jak tedy vyplývá z výše uvedeného, Přístav Praha Radotín má být trimodálním dopravním uzlem, tj. dopravním uzlem propojujícím vodní, železniční a silniční dopravu. Tento přístav má zajišťovat zásobování města. Omezení trasy z tohoto přístavu směrem do centra Prahy je s tímto v přímém rozporu a jako takové je naprosto nesmyslné. Navržené opatření jej tak nejenom že nesmí omezovat, ale musí naopak zajistit jeho dopravní napojení i směrem do centra hlavního města Prahy.

66. Navržené opatření tedy fakticky přispívá ke znemožnění, popř. zásadnímu omezení, provozu veřejného přístavu Praha Smíchov, a to z důvodu snížení „negativních dopadů z provozu těžké nákladní dopravy v zastavěném území města“.

67. Nadto Navržené opatření vytváří další překážky provozu přístavů provozovaných Podatelem (tedy vedle přístavů Praha Smíchov i přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň a Praha Radotín) jako ucelené sítě v rámci městského uzlu Praha.

68. Podatel proto připomíná a zdůrazňuje, že vodní doprava a multimodální doprava jsou druhy dopravy, které výrazným způsobem přispívají ke snížení objemu silniční dopravy a jejich dopadů na životní prostředí. Ekologický aspekt vodní a multimodální dopravy vyzdvihují právě i výše uvedené dokumenty – Nařízení TEN-T a Dohoda AGN. Jak vyslovil Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 17. prosince 2020, čj. 2 As 65/2019, „proporcionalitu opatření obecné povahy nelze redukovat na pouhé posouzení jeho cíle“. Navržené opatření však naopak zcela zjevně velmi úzkým pohledem sleduje pouze jeden zájem a jeden způsob řešení jím vnímaných problémů.

69. Nejvyšší správní soud dále tamtéž vyslovil: "Smyslem a účelem pozemních komunikací je, aby byly využívány zejména silničními nebo jinými vozidly a chodci (viz § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Znamená to tedy, že orgány veřejné moci a jiné osoby, jejichž úkolem je správa pozemních komunikací, ať již je vykonávána prostředky vrchnostenskými, nástroji fiskálními či faktickou činností, jsou povinny počínat si tak, aby jimi spravované pozemní komunikace mohly být v co největší míře využívány v souladu se svým zákonem stanoveným účelem. Jednotlivec má subjektivní veřejné právo na užívání pozemní komunikace v souladu s jejím účelem (podrobněji viz § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích). Toto právo může být omezeno pouze ze zákonem stanovených důvodů a za zákonem stanovených podmínek, jejichž součástí je i dodržení povinnosti minimalizace omezení tohoto práva, tedy že omezit užívání lze pouze v míře nezbytně nutné k dosažení zákonem aprobovaného cíle."

70. Podle § 3 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů "[o] zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení]" s tím, že silnice I. třídy "je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu" [§ 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb.]

71. Jak potom Nejvyšší správní soud tamtéž uzavírá: "Z výše uvedeného tedy plyne i základní povinnost příslušného správního orgánu při stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, má-li jim vydané opatření obecné povahy obstát v testu proporcionality. Touto povinností je stanovit takové omezení v přechodné úpravě provozu, které je nejmenší rozumně možné z hledisek věcných a časových v jejich vzájemné kombinaci zohledňující konkrétní okolnosti v místě. V první řadě se musí příslušný správní orgán pokusit eliminovat či minimalizovat takové věcné omezení užívání pozemní komunikace, které by citelně zasáhlo ty osoby, které ji obvykle (pravidelně, častěji) užívají. Zejména musí pečlivě vážit, zda je nezbytné omezit vjezd vozidel nad určitou hmotnost, šířku, výšku apod., je-li podle konkrétních okolností patrné, že daná komunikace je většími, širšími, vyššími apod. vozidly (typicky nákladními automobily, autobusy apod.) obvykle užívána, například k zajištění dopravní obslužnosti přilehlých výrobních podniků, skladů, obchodů, kulturních zařízení apod. Je-li to rozumně možné, je třeba se takových omezení vyvarovat volbou jiných pro obvyklé uživatele komunikace méně invazivních prostředků, které dosáhnout téhož cíle..."

72. Daný rozsudek sice řeší kritéria pro posouzení přiměřenosti přechodné (tj. nikoli místní) úpravy provozu, avšak závěry jsou zcela jistě přenositelné i na stanovení místní úpravy provozu, když tato dokonce představuje trvalý (resp. dlouhodobý, bez stanoveného konce) a nikoli pouze přechodný zásah do práv dotčených osob.

73. Jak Podatel uvádí výše v části IV tohoto podání, pozemní komunikace, na které se Navržené opatření vztahuje a které slouží v rámci příjezdových tras do přístavů provozovaných Podatelem, jsou tvořeny mj. místními komunikacemi I. třídy plnicími funkcí silnic I. třídy a jako takové svým zařazením odpovídají jejich využití pro účely logistiky. K omezování jejich užívání by se mělo přistupovat restriktivně. Omezení mj. váhy vozidel, která je užívají, by se měl správní orgán primárně naprosto vyvarovat, a to obzvláště tam, kde takové komunikace slouží dopravní obslužnosti přilehlých podniků, skladů apod. Právě toto však právě Navržené opatření činí.

74. Není přitom ani možné zvažovat zájmy pouze jedné skupiny osob – např. obyvatel určité lokality –, což bylo důvodem pro zrušení opatření obecné povahy stanovícího místní úpravu provozu Krajským soudem v Ústí nad Labem rozsudkem ze dne 25. listopadu 2020, čj. 40 A 8/2020, který vyslovil, že: "V rámci testu proporcionality tak měl odpůrce zvážit na straně jedné zásah do práv osob zúčastněných na řízení 1) a 2) [provozujících v obci autoservis nákladních vozidel a mycí linku] v případě, že by napadené opatření obecné povahy nebylo vydáno, a na straně druhé zásah do práv navrhovatelů a dalších občanů obce vyvolaný napadeným opatřením obecné povahy (zejména tvrzené poškození jejich majetku a zásahy do práva na příznivé životní prostředí)." Právě toto však Navržené opatření činí, když zvažuje pouze zájmy obyvatel předmětných zastavěných oblastí.

75. Jak Podatel uvádí v části IX, zejména zde chybí jakékoliv podklady pro posouzení přiměřenosti Navrženého opatření. Bez takových podkladů nelze vyhodnotit ani vhodnost a potřebnost navrhovaného řešení. S ohledem na tyto skutečnosti se lze pouze velmi obtížně zabývat otázkou, zda je naplněn požadavek na minimalizaci zásahů do práv Podatele a zda je tento následek – dotčení práv Podatele – přiměřený sledovanému cíli. Naopak toto v případně Navrženého opatření vůbec není doloženo.

76. Jelikož však, jak je podrobně rozvedeno výše, fakticky dochází k zásadnímu omezování provozů přístavů Podatele a k vytvoření překážek pro jejich další rozvoj, není představitelné, že by se skutečně jednalo o řešení, které by nebylo možné nahradit jiným, adekvátnějším řešením, a že tyto dopady na Podatele jsou skutečně minimální nutné.

K bodům 47-76 uvádíme, že úplný zákaz vjezdu těžkých nákladních automobilů nad 12 t na komunikaci Strakonická tímto opatřením stanoven nebude a dopravní napojení zůstane ve stávajícím režimu s umožněním vjezdu dopravní obsluhy. Dopravní obsluha všech veřejných přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň a Praha Radotín v majetku podatele, včetně jejich napojení na nadřazenou komunikační síť vozidly těžké nákladní dopravy, jakož i propojení jednotlivých přístavů mezi sebou navzájem, bude umožněno s využitím alternativních tras bez tonážního omezení v rámci stávající komunikační sítě, jak již správní orgán uvedl k předchozím bodům námitek.

Označení úseku komunikace Strakonická mezi Pražským okruhem a ul. Výpadová v přehledné situaci k návrhu OOP jako nežádoucí využívané trasy nákladní dopravou, bylo odstraněno, neboť se bezpochyby jedná o potřebné a ve vztahu k místním poměrům nejméně zatěžující dopravní propojení přístavu Radotín a dalších průmyslových částí Radotína s dálnicí D0.

Zdejší správní orgán na rozdíl od podatele shledal toto opatření v celém svém rozsahu jako vhodné, úměrné sledovanému cíli a minimalizující zásah vůči subjektům, které budou tímto opatřením omezeny. Opatření je v souladu s veřejným zájmem spočívajícím v požadavku občanů na zdravější životní prostředí v lokalitách nadměrně zatížených znečištěním a hlukem způsobeným provozem těžké nákladní dopravy. Tento veřejný zájem zdejší správní orgán

postavil nad zájmy soukromých subjektů spojených se svojí podnikatelskou činností, jejichž primárním cílem je generovat zisk.

Pokud jde o poznámku podatele k odklánění nákladní dopravy z tunelového systému hlavního města Prahy, je tak činěno proto, že z důvodu stále rostoucích intenzit individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy s celkovou hmotností do 12 t na pražských komunikacích není vzhledem k omezené kapacitě Tunelového komplexu Blanka, Strahovského tunelu a dalších tunelů v rámci Městského okruhu možné, aby byla těmito tunely vedena společně osobní doprava a veškerá nákladní doprava. Už za stávající situace, kdy se intenzita automobilové dopravy v městském tunelovém komplexu pohybuje v rozmezí 85 – 95 tisíc vozidel za 24 h v obou směrech, pravidelně dochází ke zhoršení plynulosti provozu a tvorbě kolon vozidel vně tunelových tubusů. Zejména směr Smíchov – Troja je nutné prostřednictvím telematických systémů velmi často regulovat (světelné závory, dočasné snížení nejvyšší dovolené rychlosti), což zapříčiňuje zásadní dopravní kongesce i na navazujících důležitých komunikacích Patočkova, Svatovítská a Dobříšská. Plynulost dopravy je ovlivněna mimo jiné také akcelerační možností jednotlivých vozidel, která je v případě nákladních vozidel vzhledem k jejich povaze horší. Jízda nákladní jízdní soupravy složené z tahače a návěsu způsobuje snížení kapacity dotčených pozemních komunikací, což má také za následek prodlužování kolon. Provoz těžké nákladní dopravy v městském tunelovém komplexu tak za stávajících intenzit automobilové dopravy není žádoucí.

Námítkám ve výše uvedených bodech 47-76 proto správní orgán vyhovuje částečně.

77. Ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu stanoví: „(2) Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.“

78. Podatel výše podrobně popisuje a dokládá rozpor Navrženého opatření s veřejným zájmem i jeho nepřiměřenost spočívající – jazykem zákona o silničním provozu – v užití dopravních značek v rozsahu a způsobem, které přesahují nezbytně nutnou mírou (části VII). Podatel výše také poukazuje na skutečnost, že ani není prokázána existence důležitého veřejného zájmu na užití takových dopravních značek (část IX). S ohledem na tyto skutečnosti nejsou splněny zákonem stanovené podmínky pro užití dopravních značek a Navržené opatření je v této své podobě v rozporu se zákonem o silničním provozu.

K bodům 77-78 uvádíme, že správní orgán se neztotožňuje s námítkou podatele, podle které není prokázána existence důležitého veřejného zájmu, který opravňuje k užití příslušných dopravních značek. Naopak, opatření bylo vydáno na základě dlouhodobého požadavku občanů dotčených lokalit na snížení nadměrné dopravní zátěže v místě svého bydliště, která je zejména v důsledku provozu těžké nákladní dopravy zdrojem nadlimitní hladiny akustického tlaku (hluku), jak prokazují vydaná rozhodnutí Hygienické stanice hl. m. Prahy pro jednotlivé komunikace, a současně zapříčiňuje pravidelné překračování imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší, jak vyplynulo například z měření na komunikacích Patočkova, Svatovítská, V Holešovičkách a dalších sledovaných místech v průběhu let 2015-2017 v souvislosti s uvedením Tunelového komplexu Blanka do provozu, přičemž automobilový provoz na důležitých dopravních tazích v hl. m. Praze od té doby zaznamenal ve většině případů dle veřejně dostupných statistických dat další nárůst. Protože vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nepochybně jde ve vztahu k ust. § 78 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích o důležitý veřejný zájem, není toto opatření s tímto zákonným ustanovením jakkoliv rozporu.

Námítky ve výše uvedených bodech 77-78 proto správní orgán zamítá.

79. V odůvodnění Navrhovaného opatření je konstatováno, že jeho cílem je „[m]inimalizace negativních dopadů z provozu těžké nákladní dopravy v zastavěném území města, zejména na kvalitu života a zdraví obyvatel Prahy vlivem zvýšených koncentrací emisí znečišťujících látek a hluku do okolního prostředí“.

80. Navržené opatření se potom odkazuje na současný systém obdobných dopravních omezení, která podle něj „dlouhodobě prokazují svá opodstatnění a znatelně přispívají k alespoň částečné eliminaci negativních dopadů, které provoz nákladních vozidel přináší“.

81. Uvedená tvrzení nejsou doložena žádnými odbornými podklady, jako by mohla být například rozptylová studie, hluková studie či údaje o intenzitě dopravy, či alespoň závěry takových podkladů, z nichž by bylo zřejmé, že odůvodnění Navrženého opatření nesestává pouze z prázdných tezí, nýbrž že vychází z prověřeného a vyhodnoceného stavu věci.

82. Navržené opatření se přitom odkazuje na „stávající systém zón a zákazů vjezdu“, který se „stal neúplným a neaktuálním“. Ani údajnou neúplnost a neaktuálnost stávajícího systému zákazů vjezdů a jiných omezujících opatření však předkladatel Navrženého opatření nijak nedokládá. V kontextu odůvodnění Navrženého opatření toto Podatel chápe tak, že stávající opatření již nepostačují k dostatečnému snížení emisí znečišťujících látek a hluku, o nichž Navržené opatření hovoří. Podatel je přesvědčen, že disponuje-li pořizovatel Navrženého opatření vyhodnocením, že kterého toto vyplývá, měl by toto vyhodnocení učinit dostupným. Pokud jím nedisponuje, měl by nejprve přistoupit k jeho zpracování a dopravní omezení stanovit až na jeho základě.

83. Východiska Navrženého opatření považuje Podatel za klíčová, jelikož akty státní správy mají být transparentní a přezkoumatelné, přičemž základním předpokladem přezkoumatelnosti je možnost jeho adresátů posoudit a případně rozporovat podklady, z nichž správní orgán vycházel, a úvahy, jimiž se při jejich posuzování řídil. Toto však nelze vzhledem k Navrženému opatření učinit.

84. Podatel nepochybně, že těžká nákladní doprava, koneckonců jako každá doprava, přispívá k emisím znečišťujících látek a hluku do okolního prostředí. Toto je dopravě, stejně ale jako dalším lidským činnostem, imanentní. Právě vodní doprava a multimodální doprava, které sám Podatel provozuje a pro jejichž uplatnění se snaží zachovat, resp. vytvořit podmínky, přispívají ke snížení objemu silniční dopravy, a tedy právě i takových emisí. I proto je nezbytně pečlivě vážit na jedné straně omezování přístavů provozovaných Podatelem a na straně druhé omezování nákladní dopravy.

85. Zároveň zcela absentuje odůvodnění, proč se předmětné omezení vztahuje právě na nákladní automobily nad 12 t, když lze předpokládat, že pokud dojde k omezení takové nákladní dopravy, bude pouze nahrazena nákladní dopravou o nižší tonáži, avšak logicky také ve vyšší četnosti.

86. Jak vyslovil Nejvyšší správní soud v již citovaném rozsudku ze dne 7. ledna 2009, čj. 2 Ao 3/2008, „smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů“. Legitimitu důvodů, z nichž Navržené opatření vychází, však nelze bez jakýchkoliv věcných východisek vůbec posoudit a Navržené opatření je tak nepřezkoumatelné.

87. Nadto zcela chybí jakékoliv odůvodnění týkající se vážení výše podrobně popsanych veřejných zájmů a soukromých zájmů Podatele a cílů a zájmů, pro které má být Navržené opatření přijato, a výsledku tohoto poměření ve prospěch veřejného zájmu na přijetí Navrženého opatření. Jak konstatoval Ústavní soud ve svém nálezu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04, „veřejný zájem v konkrétní věci je zjišťován v průběhu správního řízení na základě poměrování nejrůznějších partikulárních zájmů, po zvážení všech rozporů a připomínek. Z odůvodnění rozhodnutí, jehož ústředním bodem je otázka existence veřejného zájmu, pak musí zřetelně vyplýnout, proč veřejný zájem převážil nad řadou soukromých, partikulárních zájmů.“ Toto v Navrženém opatření v tuto chvíli zcela absentuje a Navržené opatření je i z tohoto důvodu nepřezkoumatelné.

K bodům 79-87 uvádíme, že na základě posouzení všech nedostatků a rozporů v navrženém opatření, které jsou předmětem výše uvedených námitek podatele, provedl správní orgán v odůvodnění tohoto opatření několik dílčích úprav textu, jenž byl před tím součástí návrhu OOP, a zároveň doplnil text nový, aby eliminoval riziko nepřezkoumatelnosti opatření.

K tomu dodáváme, že i v případě absence konkrétních podkladů, na které podatel v souvislosti s vydaným návrhem opatření poukazuje, lze odůvodnění posuzovaného záměru opřít o zcela nevyvratitelné tvrzení, že realizace opatření sníží tranzitní průjezdy zastavěným územím hl. m. Prahy, což se bezesporu pozitivně promítne do kvality ovzduší a hodnot hladin hluku v dotčených lokalitách s dopravním omezením. Z tohoto důvodu není podle zdejšího správního orgánu nezbytně nutné tato jednoznačná fakta opírat o odborné podklady, jak podatel namítá.

Námítkám ve výše uvedených bodech 79-87 proto správní orgán vyhovuje částečně.

88. Podatel shledal vnitřní rozpor v listu 1 dokumentace, na kterém je stanoven zákaz vjezdu nad 12 t pro Strakonickou „mimo D. O.“ a listy 23 a 24, podle kterých by se měla dodatková tabulka „mimo dopravní obsluhy“ na Strakonické rušit.

89. Navržené opatření tak nad rámec zásadních obsahových nedostatků vykazuje i další chyby a nepřesnosti, které zpochybňují jeho připravenost a zakládají pochybnosti o jeho obsahu – taková vnitřní rozpornost je zásadním nedostatkem, pro který je Navržené opatření nepřezkoumatelné.

K bodům 88-89 uvádíme, že podatelem poukázaný vnitřní rozpor byl v rámci tohoto opatření eliminován vypuštěním předmětných situací dopravního značení, na jejichž základě měla být původně odstraněna dodatková tabulka E 13 „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU“ umístěná pod dopravní značkou B 4 „12 t“ za účelem vyznačení „tvrdého“ zákazu vjezdu pro všechny nákladní automobily nad uvedenou tonáž. K tomu ale nakonec nedošlo, jak je uvedeno a vysvětleno v jednom z výše uvedených bodů námitek.

Námítkám ve výše uvedených bodech 88-89 proto správní orgán vyhovuje.

Na základě výše uvedených skutečností správní orgán vydává toto opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na dotčených místních komunikacích v hl. m. Praze.

Poučení

Dle ust. § 173 odst. 1 správního řádu toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Proti rozhodnutí o námítkách se podle ust. § 172 odst. 5 nelze odvolat ani podat rozklad. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101a a násl. zák. č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, je možný přezkum u soudu.

Ing. Aleš K r e j č a v. r.
ředitel odboru pozemních komunikací a drah

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Filip Kolerus

Toto opatření bude vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje, a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Vyvěšeno na úřední desce MHMP dne: Sejmuto dne:

Přílohy:

Dokumentace DZ

Obdrží:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7

Na vědomí:

České přístavy, a.s., Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7

MD – odbor liniových staveb a SSÚ

Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, OSDP

MHMP – odbor dopravy

MČ Praha 1–57

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy

ÚMČ Praha 1–22

Spis:

PKD-O4 sektor Kf