



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Martina Kříže, soudkyně Mgr. Věry Jachurové a soudce Mgr. Bc. Jana Schneeweise v právní věci

navrhovatelů: a) **Auto*Mat, z.s.**, IČO: 22670319,
se sídlem Vodičkova 704/36, Praha 1

b) **T. H.**
bytem XXX

oba navrhovatelé zastoupeni advokátem Mgr. Štěpánem Holubem
se sídlem Za Poříčskou bránou 21/365, Praha 8

proti

odpůrci: **Úřad městské části Praha 8,**
se sídlem Zenklova 1/35, Praha 8

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 21.12.2021 č.j. MCP8 513582/2021,
SZ MCP8 513582/2021/1

takto:

- I. V části týkající se odstranění dopravních značek A19 – Cyklisté, vodorovných dopravních značek V18 – Optická psychologická brzda a dopravních zařízení v podobě zpomalovacích prahů Z12 – malých kruhových polštářů se návrh odmítá.
- II. Ve zbývajících částech se návrh zamítá.
- III. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje I. V.

1. Návrhem podaným u Městského soudu v Praze se navrhovatelé domáhali zrušení opatření obecné povahy označeného v záhlaví tohoto rozsudku, které odpůrce vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 3 a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“) a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“). Jedná se o *stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívající v umístění dopravního značení a zařízení na místních komunikacích II., III., a IV. třídy – Projekt zóny placeného stání – Projekt dopravního značení – Oblast 8.1 (v ulicích Na Florenci, Pobřežní, Sokolovská, Křižíkova, Kelsenova, Pobřežní, Vítkova, NN5246, U Nádražní lávky, Prvního pluku, Karlínské náměstí, Tháмова, Šaldova, Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovо náměstí, Hybešova, U Invalidovny, Na Střelnici, Za Poříčskou bránou, Kollárova, Peckova, Perneroва, Sovova, Kubova, Korybutova, Na Špitálsku, Malého, Jirsíkova) v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, v termínu 1.1.2022 – 30.6.2022 za níže uvedených podmínek pro realizaci:*
 - a) *Osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno v souladu s vyjádřením Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie ze dne 6.12.2021, č.j.: KRPA-324127-1/Čj-2021-0000DŽ, platnými TP 66, ČSN EN 12899-1 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.*
 - b) *Dopravní značky musí být v reflexním provedení v základní velikosti. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace.*
 - c) *Instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby komunikace.*
 - d) *Úřad Městské části Praha 8, odbor dopravy, si vyhrazuje právo toto stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, bude-li si to vyžadovat veřejný zájem nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.*
2. Ke své aktivní legitimaci navrhovatelé uvedli, že navrhovatel a) a jeho členové jsou napadeným opatřením obecné povahy dotčeni na svých subjektivních právech, protože nemohou používat jízdní kolo k pohybu po Karlíně po komunikacích a chodit po městě pěšky jako za předchozí úpravy provozu s tím, že napadené opatření obecné povahy (dále jen „napadené OOP“) má nepříznivý vliv na dopravní situaci v jejich okolí. Nadto se po jeho realizaci zvyšuje možnost, že se bez svého zavinění stanou účastníky dopravní nehody, zejména při srážce s automobily. Na svých právech byli zkráceni zejména všichni členové navrhovatele a), kteří pravidelně využívají karlínské ulice včetně tzv. karlínských cykloobousměrek, přičemž navrhovatel a) jejich práva opakovaně hájí. Navrhovatel b) je fyzická osoba s bydlištěm v Praze 8, která k pohybu po Praze využívá jízdní kolo, chodí pěšky a pravidelně využívá karlínské ulice včetně cykloobousměrek. Napadeným OOP byl zkrácen na právu používat jízdní kolo po celé Praze, a tedy i po Praze 8. K tomu navrhovatelé odkázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 23.5.2018 č.j. 10 As 336/2017-46, který jejich aktivní legitimaci ve věci potvrdil.
3. Navrhovatelé konstatovali, že v Karlíně bylo v roce 2012 opatřením obecné povahy ze dne 11.4.2012, č.j. MCP8 052312/2012, sp. zn. SZ MCP8 030712/2012/3 zavedeno progresivní řešení dopravy zahrnující jednotnou zónu 30 s výrazně odlišenými okraji zóny pomocí zpomalovacích polštářů, plošnou obousměrnou průjezdnost pro cyklisty a zavedení

bezpečnostních prvků, které chránily cyklisty a chodce. Tuto úpravu se odpůrce snažil opakovaně nahradit několika opatřeními, která však byla Městským soudem v Praze zrušena (opatření obecné povahy ze dne 14.3.2017 č.j. MCP8 031020/2017 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 6.9.2018 č.j. 8 A 113/2017-106; opatření obecné povahy ze dne 12.11.2018 č.j. MCP8 187796/2018 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 13.3.2019, č.j. 11 A 4/2019-40; opatření obecné povahy ze dne 10.6.2019 č.j. MCP8 171563/2019 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 24.1.2020 č.j. 9 A 85/2019-40; opatření obecné povahy ze dne 22.7.2020 č.j. MCP8 125551/2020/8 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 22.10.2020 č.j. 8 A 85/2020-27; opatření obecné povahy ze dne 13.1.2021 č.j. MCP8 020883/2021 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 17.2.2021 č.j. 9 A 127/2020-124; opatření obecné povahy ze dne 7.6.2021 č.j. MCP8 192292/2021 bylo zrušeno rozsudkem ze dne 14.10.2021 č.j. 14 A 135/2021-29). Snahou odpůrce, který předcházející opatření obecné povahy s drobnými odchylkami opakovaně kopíruje, je zrušit ucelenou a v praxi dobře fungující koncepci řešení cyklistické dopravy v Karlíně z roku 2012 za současného zachování „nedotknutelných“ parkovacích míst a ignorování práv chodců a cyklistů. Dle přesvědčení navrhovatelů je důvodem této urputné snahy systémová podjatost odpůrce.

4. S odkazem na algoritmus soudního přezkumu opatření obecné povahy definovaný v rozsudku NSS ze dne 29.9.2005 č.j. 1 Ao 1/2005-98 navrhovatelé uvedli, že nepochybují pravomoc odpůrce vydat napadené OOP, ani netvrdí, že by odpůrce překročil meze zákonem vymezené působnosti ve smyslu prvního a druhého kroku výše uvedeného algoritmu.
5. Co se týče procesního postupu při vydání napadeného OOP, navrhovatelé v prvním návrhovém bodu namítli jeho nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů. Mají za to, že napadené OOP postrádá konkrétní důvody, pro které odpůrce k jeho vydání cestou přechodné úpravy podle § 77 odst. 1 písm. a), odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu přistoupil. Dle přesvědčení navrhovatelů existuje u odpůrce riziko systémové podjatosti. Ta je zjevná už ze samotného vnějšího projevu, když odpůrce i po šestém zrušení jím vydaného opatření soudem fakticky rezignoval na jakékoliv hodnocení alternativ při vydávání opatření obecné povahy a prakticky jen dokola uvádí jednostranné argumenty, které vyhovují politickému zadání, kterým je zachování parkovacích míst tak, jak je naplánoval v roce 2016, a argumentaci navrhovatelů se prakticky nevěnuje. Při vydání napadeného OOP ignoroval také právní názory soudu, zejména se v jeho odůvodnění vůbec nezabýval tím, zda v dané situaci, kdy běží řízení o původně přijatém opatření obecné povahy o úpravách provozu v dané lokalitě, je možné z důvodu řešení otázky podjatosti pracovníků Úřadu městské části Praha 8 přijmout přechodnou úpravu provozu na vyjmenovaných pozemních komunikacích.
6. Napadené OOP 2021 se opírá o řadu norem ČSN, které dle názoru odpůrce neumožňují obousměrný provoz v dotčených ulicích při zachování stávajících parkovacích míst. Skutečnost, že pro zachování obousměrného provozu pro cyklisty hovoří norma TP 179, však odpůrce zcela pomíjí.
7. Odpůrce v principu shrnuje, že důvodem pro vydání napadeného OOP je nutnost opakovaně „přechodně“ zachovávat stav, který je doposud udržován od roku 2016 různými opatřeními, která soudy opakovaně ruší. Přitom vychází z přesvědčení, že „právo na parkování“ je nadřazeno právu na pohyb na kole, přičemž argumentuje počtem osob, které mají mít zájem parkovat. Dále argumentuje tím, že průjezd cyklistů oběma směry ve vybraných ulicích, jenž byl zaveden opatřením obecné povahy v roce 2012, je třeba zrušit, neboť s tím nesouhlasí Policie ČR a neumožňují to normy ČSN. Přitom se však vůbec

Shodu s prvopisem potvrzuje I.V.

nevyrovnal s tím, že stanovisko policie není závazné. Stejně tak pomíjí, že je možné odchytil se od normy ČSN, zejména v situaci, kdy norma stanoví něco jiného než TP 179. I v tomto ohledu je napadené OOP nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

8. Z odůvodnění napadeného OOP též není patrné, z jakého důvodu odpůrce zvolil dobu trvání na dobu více než půl roku, ačkoliv se jedná o „přechodnou“ úpravu. Neobstojí přitom samotné konstatování rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ve věci námítky systémové podjatosti odpůrce v řízení o návrhu na místní úpravu ze dne 3.6.2020. Z odůvodnění napadeného OOP totiž nevyplývá, z jakého důvodu nemůže odpůrce vyčkat rozhodnutí odvolacího orgánu ve věci tvrzené systémové podjatosti odpůrce a následně rozhodnutí v „řádném“ správním řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020. Navrhovatelé v tomto směru poukázali na rozsudek ze dne 22.10.2020 č.j. 8 A 85/2020-27, ve kterém soud konstatoval, *„že úprava provozu na pozemních komunikacích může být bez větších obtíží realizována podle úpravy dosavadní a k její případné změně může dojít přijetím opatření obecné povahy na základě již uveřejněného návrhu ze dne 3. 6. 2020, ohledně které proběhne standardní správní řízení.“* Skutečnost, že v současné době probíhá standardní řízení o vydání opatření obecné povahy, které má řádný procesní průběh, avšak není doposud ukončeno, nemůže být dle přesvědčení navrhovatelů důvodem pro stanovení přechodné úpravy. To by totiž vedlo k absurdnímu závěru, že při návrhu na vydání jakéhokoliv opatření obecné povahy stanovujícího trvalou úpravu provozu by odpůrce zároveň vydal i přechodnou úpravu, kterou by neustále prodlužoval až do doby vydání požadovaného opatření.
9. Navrhovatelé shrnuli, že v napadeném OOP není vůbec řešeno, zda je či není odpůrce podjatý. Napadené OOP nevysvětluje, proč odpůrce dospěl ke zcela opačnému závěru, než ke kterému dospěl soud v rozsudku ze dne 22.10.2020 č.j. 8 A 85/2020-27, a neodůvodňuje, proč odpůrce opakovaně zakazuje jízdu pro cyklisty v některých karlínských ulicích v protisměru, když ji předtím sám umožnil a proč v obdobně širokých ulicích v Karlíně umožňuje obousměrnou jízdu dokonce i pro automobily. Napadené OOP také vůbec neřeší, proč se odpůrce nemůže odchytil od stanoviska policie, když toto stanovisko není závazné.
10. Pokud jde o soulad napadeného OOP s hmotným právem, navrhovatelé ve druhém návrhovém bodu namítli jeho rozpor s čl. 35 odst. 1 a čl. 14 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Uvedli, že podpora cyklistické dopravy snižuje závislost uživatelů ulic na automobilové dopravě, čímž je nepřímě naplňováno ústavní právo na příznivé životní prostředí zakotvené v čl. 34 odst. 1 Listiny. Zejména na klidných ulicích by měla být cykloobousměrnost normou, neboť není nebezpečná a realizuje právo svobody pohybu dle čl. 14 Listiny, pro jehož omezení je třeba dle odst. 3 téhož článku zákonný důvod, který v případě Karlína chybí. Napadené OOP staví „právo na parkování“ výše než obě uvedená ústavní práva, ačkoli toto právo v právním řádu zakotveno není. Navíc osoby, které bydlí či pracují v husté městské zástavbě, jakou je i Karlín, by měly být srozuměny s tím, že daní za luxus bydlení v centru historického města je výrazně omezená možnost parkování a pohybu automobilem v něm. Zejména mladší generace, žijící v centrech měst, proto volí alternativní způsoby přepravy založené na principu sdílení, jako je např. carsharing, bikesharing apod.
11. Ve třetím návrhovém bodu navrhovatelé namítli nesplnění podmínky přiměřenosti právní regulace s tím, že z odůvodnění napadeného OOP není zřejmé, na základě jakých kritérií odpůrce přiměřenost právní regulace posuzoval a jak o ní uvažil. Napadené OOP dle navrhovatelů vede k nepřiměřenému omezení cyklistů, neboť není žádný důvod

Shodu s prvopisem potvrzuje I.V.

odstraňovat obousměrnost pro cyklisty z klidných ulic, jako je např. ulice Pobřežní, Karlínské náměstí (mezi ulicí Peckova a Kollárova), Březinova, západní část ul. Petra Slezáka, část ulice U Invalidovny a Malého. Zatímco v západní části ulice Petra Slezáka napadené OOP obousměrnost pro cyklisty zrušilo, ve východní části téže ulice při identických šířkách a identickém způsobu parkování je zachován obousměrný provoz pro jakákoli vozidla. Obdobně zůstala zachována obousměrnost při zachování podobných průjezdných šířek pro všechna vozidla v ulicích Za Poříčskou bránou a Jirsíkova, aniž by bylo jakkoli upraveno parkování v zájmu zajištění širší průjezdné části vozovky mezi parkujícími automobily. Ulice Březinova, Petra Slezáka (západní část), Karlínské náměstí (za kostelem) a Malého, v nichž byly zrušeny cykloobousměrky, mají podobnou průjezdnou šířku jako slepé ulice v Karlíně, v nichž musí být z logiky věci zachován obousměrný automobilový provoz, je-li do nich automobilům vjezd vůbec povolen a mají-li mít tyto automobily možnost se ze slepé ulice legálně vrátit.

12. Jednosměrné ulice, kde byla zrušena cykloobousměrka, a tedy se do nich patrně nevejde automobil a cyklista v protisměru, mají tyto průjezdné šířky: Petra Slezáka (západní část) - 3,5 m; Karlínské náměstí za kostelem - 4 m; Březinova - 3,5 m až 3,7 m; Pobřežní - 4 m až 4,4 m; Malého - 3,3 m až 4,3 m; Hybešova - 3,5 m; Na Střelnici - 3,6 m; U Invalidovny - 3,6 m. Obousměrné ulice, kde nebylo napadeným OOP jakkoliv upraveno parkování, a patrně se tak do nich vedle sebe měly vejít dva automobily v protisměru vedle sebe, mají tyto průjezdné šířky: Petra Slezáka (východní část) - 3,5 m; Za Poříčskou bránou - 4,0 m; Jirsíkova - 3,2 m. Napadené OOP tedy nepřiměřeně omezuje cyklisty a zakazuje jim průjezd některými ulicemi, zatímco v jiných zachovává obdobnou průjezdnou šířku v obousměrných komunikacích pro všechny dopravní prostředky včetně automobilů. Aby bylo napadené OOP proporcionální, musel by podle navrhovatelů odpůrce v principu dojít k jednomu z těchto závěrů - buď přeorganizovat parkování ve slepých obousměrných ulicích tak, aby průjezdná šířka pro automobily byla výrazně větší, tzn. ve většině případů patrně zredukovat počty parkujících automobilů, nebo umožnit plošnou obousměrnost pro cyklisty ve všech ulicích, které jsou jednosměrné pro automobily.
13. Napadené OOP dle mínění navrhovatelů nepřiměřeně omezuje také chodce. S odkazem na § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu navrhovatelé upozornili na to, že chodec jdoucí ulicí Urxova po jejím západním chodníku s úmyslem přejít do parku na Lyčkově náměstí nesmí přejít ulici Křižíkova, ale musí dojít po ulici Křižíkova k přechodu pro chodce vzdálenému cca 40 m a teprve následně se vrátit zpět do parku na Lyčkově náměstí, místo toho, aby pouze přešel ulici o cca 70 m kratší vzdálenost. Obdobné problémy působí i chybějící přechod na křižovatce ulic Křižíkova a Kollárova, jenž nutí chodce přecházet přes tři přechody, chce-li se dostat ze severozápadní části křižovatky na její jihozápadní část. Dalším příkladem neproporcionálního omezení chodců je skutečnost, že zatímco automobilová doprava ve směru od ulice Husitská může přímo pokračovat z ulice Prvního pluku do ulice Pernerova, chodci jdoucí z ulice Husitská musí začátek Pernerovy ulice složitě obcházet přes světelnou křižovatku a vracet se ulicí Malého, což představuje zacházku cca 100 metrů a čekání na jednom přechodu. Pokud by bylo odstraněno parkování z chodníků, byli by chodci méně omezováni.
14. Za nepřiměřené označili navrhovatelé také odstranění bezpečnostních prvků. U vjezdu do zóny 30 byly odstraněny ze svislého značení IZ8a značky A19 – Cyklisté upozorňující na častý výskyt cyklistů. Odstraněny byly také některé zpomalovací kruhové polštáře zavedené v roce 2012 u všech vjezdů do zóny 30. Odstranění těchto bezpečnostních opatření u vjezdu do zóny není ničím odůvodněno, přispívá k vyššímu ignorování zóny 30

a menšímu vnímání cyklistů, a zvyšuje tak nebezpečnost minimálně pro osoby, které se v zóně pohybují na kole. Obdobně neproporcionální i neodůvodněné je i odstranění optických zpomalovacích pruhů v Pernerově ulici, jejichž smyslem bylo upozornit řidiče na přednost zprava v celé zóně a de facto i na omezení rychlosti na 30 km/h. Zatímco na křižovatce Tháмова/Pernerova zůstaly zpomalovací pruhy zachovány, na křižovatce Kollárova/Pernerova nebo Jirsíkova/Pernerova/Malého byly odstraněny. Důvod jejich odstranění přitom není zřejmý ani z textové, ani z grafické části napadeného OOP.

15. Odpůrce ve vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP uvedl, že považuje napadené OOP za řádně zdůvodněné, srozumitelné a vydané v souladu s právními předpisy. Má za to, že napadené OOP ob stojí ve všech fázích přezkumu dle algoritmu vytyčeného NSS, je věcně i právně správné a netrpí vadami, pro které by bylo nutné jej zrušit. Dále konstatoval, že k vydání napadeného OOP přistoupil v rámci kontinuity současného dopravního značení a zamezení hromadnému zneplatňování a obnovování dopravního značení ve značném rozsahu. Ačkoliv odpůrce nemůže předjímat datum pokračování a ukončení řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, očekává, že řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020 bude ukončeno v termínu platnosti napadeného OOP. Zdůraznil, že stanovení přechodné úpravy dle napadeného OOP nemá a nebude mít žádný dopad na účastníky provozu na pozemních komunikacích z důvodu zachování kontinuity současného dopravního značení. Za situace, kdy není ukončeno řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, bylo nutné napadeným OOP přechodně upravit provoz na pozemních komunikacích umístěním dopravního značení a zařízení na místních komunikacích. Pokud by nedošlo k vydání napadeného OOP, platila by poslední místní úprava vydaná Odborem dopravy ÚMČ Praha 8 dne 11.4.2012 pod č.j. MCP8 05231/2012, která v době vydání nemohla předjímat vznik zón placeného stání (dále jen „ZPS“) v Karlíně, a proto nezahrnuje dopravní značení zohledňující zřízení a provoz ZPS. Je proto nezbytné zachovat stávající dopravní značení, aby rezidenti a abonenti měli možnost parkovat v určených úsecích místních komunikací.
16. Odpůrce je toho názoru, že napadené OOP splňuje požadavek přiměřenosti a v co nejmenší možné míře omezuje všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích při zachování bezpečnosti a plynulosti provozu. Odmítl dlouhodobý názor navrhovatelů, že občan bydlící v Karlíně musí být srozuměn se skutečností, že nebude v této oblasti užívat automobil. Je pravdou, že mladá generace používá alternativní způsoby dopravy uvedené v návrhu, nicméně odpůrce v rámci proporcionality musí dbát na práva všech účastníků, to znamená i chodců a řidičů bez ohledu na věk. Navrhovatelé se svých ústavních práv dovolávají jako skupina, která preferuje jeden ze způsobů dopravy (cyklistická doprava) bez přiměřeného ohledu na práva dalších osob užívajících jiné způsoby dopravy. Napadené OOP je vyvážené ve vztahu ke všem účastníkům dopravního provozu a zachovává bezpečnost provozu na místních komunikacích v oblasti Karlína.
17. Soud při posouzení důvodnosti návrhu vyšel z následně uvedené právní úpravy:
18. Podle § 101a odst. 1 s.ř.s. návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Pokud je podle zákona současně oprávněn ve věci, ve které bylo opatřením obecné povahy užito, podat ve správním soudnictví žalobu nebo jiný návrh, může navrhnout zrušení opatření obecné povahy jen společně s takovým návrhem.

19. Podle § 101a odst. 3 s.ř.s. odpůrcem je ten, kdo vydal opatření obecné povahy, jehož zrušení nebo zrušení jeho části je navrhováno.
20. Podle § 101b odst. 2 s.ř.s. návrh kromě obecných náležitostí podání (§ 37 odst. 2 a 3) musí obsahovat návrhové body, z nichž musí být patrné, z jakých skutkových a právních důvodů považuje navrhovatel opatření obecné povahy nebo jeho část za nezákonné. Obsahuje-li návrh tyto náležitosti, nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body. Navrhovatel může kdykoli za řízení návrhové body omezit.
21. Podle § 101b odst. 3 s.ř.s. při přezkoumání opatření obecné povahy vychází soud ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání opatření obecné povahy.
22. Podle § 101d odst. 1 s.ř.s. při rozhodování je soud vázán rozsahem a důvody návrhu.
23. Podle § 101d odst. 2 s.ř.s. dojde-li soud k závěru, že opatření obecné povahy nebo jeho části jsou v rozporu se zákonem, nebo že ten, kdo je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo že opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, opatření obecné povahy nebo jeho části zruší dnem, který v rozsudku určí. Není-li návrh důvodný, soud jej zamítne. Soud o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí rozhodne do devadesáti dnů poté, kdy návrh došel soudu.
24. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností.
25. Podle § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace podle odstavce 1 projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány. Nevyjádří-li se dotčený orgán do 30 dnů ode dne doručení návrhu stanovení, má se za to, že s návrhem stanovení souhlasí.
26. Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkům silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.
27. Podle § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.

28. Podle § 14 odst. 1 správního řádu každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen "úřední osoba"), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit.
29. Podle § 14 odst. 2 správního řádu úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku.
30. Podle článku 14 odst. 1 Listiny svoboda pohybu a pobytu je zaručena.
31. Podle článku 35 odst. 1 Listiny každý má právo na příznivé životní prostředí.
32. Soud nejprve musel posoudit, zda je dána jeho pravomoc k posouzení návrhu, tedy zda je napadený akt opatřením obecné povahy. Napadené OOP bylo vydáno podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jak konstatoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7.1.2009 č.j. 2 Ao 3/2008 – 100, v případě dopravního značení se může o jeho klasifikaci coby opatření obecné povahy jednat pouze tehdy, když z dopravní značky plynou pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by je tito měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Jestliže tedy oproti obecné úpravě provozu z dopravní značky žádná povinnost odlišného chování neplyne, není dán žádný racionální důvod takovouto značku označovat za opatření obecné povahy. Konkrétně to např. znamená, že opatřením obecné povahy jsou typicky zákazové a příkazové značky, značky upravující přednost; nikoliv však značky výstražné a ta část informativních značek, které pouze poskytují účastníkovi provozu na pozemních komunikacích nutné informace, příp. slouží k jeho orientaci.
33. V projednávané věci se jedná (mj.) i o umístění dopravních značek, které nepochybně stanoví pro účastníky provozu na pozemních komunikacích odlišná pravidla od pravidel obecně platných (např. dopravní značka B 2, E 12a, E 12b). V části týkající se těchto značek je třeba napadené stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích považovat za opatření obecné povahy v materiálním smyslu. Pravomoc soudu pro posouzení převážné části návrhu je tedy dána.
34. Napadeným OOP však došlo též k odstranění některých dopravních značek a dopravních zařízení, z nichž pro účastníky provozu oproti obecné úpravě provozu žádné povinnosti odlišného chování neplynou. Jedná se konkrétně o navrhovatelí namítané odstranění dopravních značek A19 – Cyklisté, vodorovných dopravních značek V18 – Optická psychologická brzda a dopravních zařízení v podobě zpomalovacích prahů Z12 - malých kruhových polštářů. Tyto dopravní značky a zařízení nepředstavují pro účastníky provozu na pozemních komunikacích žádné omezení, které by je jakkoliv zavazovalo; jejich právní sféra nemůže být umístěním či odstraněním těchto dopravních značek a zařízení jakkoliv dotčena. Výstražná dopravní značka A19 „toliko“ upozorňuje na místo, kde cyklisté vjíždějí na vozovku nebo ji přejíždějí, anebo na úsek, kde se cyklisté často vyskytují. Vodorovná dopravní značka V18 má, jak plyne již z jejího názvu, psychologicky působit na řidiče v tom směru, aby přibrzdl, aniž by však oproti obecné úpravě provozu závazně stanovila, jakou konkrétní (maximální) rychlostí může v daném místě jet. Ke stejnému výsledku má vést též umístění zpomalovacích prahů Z12 v podobě malých kruhových polštářů v profilu vozovky, přičemž ani toto dopravní zařízení závazně nestanoví, jakou konkrétní (maximální) rychlostí může řidič jet. Část návrhu týkající se těchto dopravních značek a zařízení soud podle § 46 odst. 1 písm. a) s.r.s. odmítl, protože nebyly splněny

podmínky řízení (absence jeho předmětu ve smyslu ustanovení § 101a odst. 1 s.ř.s.) a tento nedostatek je neodstranitelný.

35. Před věcným posouzením té části návrhu, která nebyla soudem odmítnuta, bylo dále nutné zvážit, zda navrhovatelům svědčí aktivní procesní legitimace k podání návrhu. Aktivní legitimace navrhovatele v tomto typu řízení je podle § 101a odst. 1 věty první s.ř.s. založena jeho tvrzením, že byl opatřením obecné povahy, proti kterému brojí, zkrácen na svých právech. Takové tvrzení oba navrhovatelé v pojednávané věci uplatnili a uvedené tvrzení založilo jejich aktivní procesní legitimaci, o které soud nepochybuje, a to i s ohledem na závěry vyslovené v rozsudku NSS ze dne 23.5.2018 č.j. 10 As 336/2017-46. Odpůrce je v řízení pasivně legitimován již proto, že napadené OOP vydal.
36. Při přezkumu napadeného OOP soud vyšel z algoritmu přezkumu opatření obecné povahy, jak jej definoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 29.9.2005, č.j. 1 Ao 1/2005-98. Tento algoritmus spočívá v celkem pěti krocích: a) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; b) přezkum otázky, zda správní orgán při jeho vydávání nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*); c) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup při vydávání opatření obecné povahy); d) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho rozporu se zákonem (materiální kritérium rozporu s hmotným právem); e) přezkum z hlediska jeho proporcionality (kritérium přiměřenosti právní regulace).
37. Navrhovatelé netvrdili, že by odpůrce nebyl nadán pravomocí k vydání napadeného OOP, ani nenamítali, že by překročil meze zákonem vymezené působnosti ve smyslu prvního a druhého kroku výše uvedeného algoritmu. Ani soud tyto podstatné vady, k nimž by byl povinen přihlídnout z úřední povinnosti, v projednávané věci neshledal.
38. V rámci třetího kroku výše nastíněného algoritmu přezkumu soud neshledal opodstatněnou námitku navrhovatelů, že napadené OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Odpůrce v něm dostatečně určitě a srozumitelně popsal důvody, pro které k jeho vydání cestou přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 1 písm. a), odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu přistoupil. Již v úvodu odůvodnění konstatoval, že důvodem jeho vydání je realizace zón placeného stání v dotčené lokalitě a za další důvody označil v dalším textu sjednocení dopravního značení v rámci zóny s dopravním omezením v oblasti Karlína a dále celistvost a srozumitelnost definitivního dopravního režimu ve vymezené oblasti s ohledem na velký počet provedených změn realizovaných dílčími stanoveními změn místní úpravy od roku 2012. Po chronologickém popisu jednotlivých opatření, jimiž bylo v minulosti regulováno umístění dopravního značení v souvislosti se zavedením zón placeného stání v oblasti Karlína, odpůrce s poukazem na dosud neskončené řízení o vydání opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vedené pod č.j. MCP8 152551/2020 – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích II., III. a IV. třídy – Oblast 8.1 (dále jen „řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020“) zdůraznil, že za situace, kdy není ukončeno řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, je nezbytné (napadeným OOP) přechodně upravit provoz na pozemních komunikacích, a zachovat tak stávající dopravní značení, aby rezidenti a abonenti měli možnost parkovat v určených úsecích místních komunikací. Pokud by nedošlo k vydání napadeného OOP, platila by poslední místní úprava vydaná Odborem dopravy ÚMČ Praha 8 dne 11.4.2012 pod č.j. MCP8 05231/2012, která v době vydání nemohla předjímat vznik ZPS v Karlíně, a proto nezahrnuje dopravní značení zohledňující zřízení a provoz ZPS. V takovém případě by

Shodu s prvopisem potvrzuje I.V.

nastalo značné ztížení či až faktická nemožnost parkování rezidentů a abonentů (tj. obyvatel a podnikatelů Karlína) z důvodu absence dopravního značení ZPS a došlo by ke vzniku ostrůvku volného stání (neregulované oblasti parkování) pro jakákoliv vozidla v širším centru Prahy, a to bez cenové regulace s negativními dopady pro místní obyvatele a bezpečnost dopravy v klidu, a to i s ohledem na skutečnost, že všechny okolní oblasti mají zřízeny fungující ZPS. Odpůrce rovněž poukázal na to, že dopravní značení zavedené úpravou v roce 2012 již neodpovídalo požadavkům na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a bylo tak nutné reagovat na změny dopravní situace v konkrétním místě v závislosti na vývoji dopravní situace.

39. Výše popsané důvody, které odpůrce vedly k vydání napadeného OOP, považuje soud za plně akceptovatelné. Ve shodě s názorem odpůrce má za to, že za situace, kdy dosud není skončeno řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, je na místě cestou přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích zabránit destrukci již realizovaných a obyvateli Karlína též hojně využívaných ZPS (odpůrce v napadeném OOP uvádí, že obsazenost jednotlivých parkovacích úseků ZPS v Karlíně činí přes den v průměru 80 % a více) do doby, než bude rozhodnuto o návrhu „trvalé“ místní úpravy ze dne 3.6.2020. Za podstatný argument ve prospěch stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích napadeným OOP soud považuje rovněž skutečnost, že tato úprava nebude mít fakticky žádný dopad na účastníky provozu na pozemních komunikacích z důvodu zachování kontinuity stávajícího dopravního značení, tj. toho, které je již v dané lokalitě umístěno. Soud si je vědom toho, že řešit tuto problematiku prostřednictvím přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích je poněkud nešťastné, nicméně na druhou stranu, při vědomí dočasnosti tohoto řešení a faktické situace v oblasti dopravního značení v Karlíně, chápe nezbytné důvody, které odpůrce k tomuto kroku vedly. Odpůrce totiž v podstatě neměl jinou možnost, jak předejít faktické likvidaci ZPS v dotčené oblasti.
40. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce dostatečně zdůvodnil i to, z jakého důvodu zvolil dobu trvání jím stanovené přechodné úpravy v termínu 1.1.2022 – 30.6.2022, tedy na půl roku. V této souvislosti uvedl, že očekává, že v této době bude ukončeno řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020. Odpůrce samozřejmě nemůže předjímat přesné datum ukončení řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, a proto mu nezbylo než vycházet z předpokladu, že doba půl roku bude k ukončení daného řízení postačující. Důvody, pro které ještě předtím, než bude rozhodnuto v „řádném“ správním řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, přistoupil k vydání napadeného OOP, byly již zmíněny shora.
41. Patnáctý senát Městského soudu v Praze nesdílí názor vyjádřený v rozsudku ze dne 22.10.2020 č.j. 8 A 85/2020-27, ve kterém osmý senát téhož soudu konstatoval, „že *úprava provozu na pozemních komunikacích může být bez větších obtíží realizována podle úpravy dosavadní a k její případné změně může dojít přijetím opatření obecné povahy na základě již uveřejněného návrhu ze dne 3. 6. 2020, ohledně které proběhne standardní správní řízení.*“ O tom, že ke změně provozu na pozemních komunikacích v oblasti Karlína může dojít přijetím opatření obecné povahy na základě návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020, není pochyb, avšak zrušení ZPS, ke kterému by v případě nepřijetí dočasné úpravy provozu na pozemních komunikacích napadeným rozhodnutím došlo, by zajisté představovalo velký problém nejen pro rezidenty Karlína a další osoby využívající ZPS, ale též pro ostatní obyvatele, které by nutně obtěžoval značný počet vozidel řidičů z jiných lokalit, kteří by v takovém případě hledali možnost bezplatného parkování v Karlíně. Z výše citovaného názoru osmého senátu nadto není zřejmé, co se rozumí úpravou „dosavadní.“ Pokud měla

být touto dosavadní úpravou úprava zavedená opatřením obecné povahy v roce 2012, pak je třeba upozornit na to, že tato úprava byla nahrazena úpravou stanovenou opatřením obecné povahy ze dne 15.9.2016 č.j. MCP8 119579/2016 (stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích na území MČ Praha 8 – Projekt první etapy zón placeného stání na části území MČ Praha 8 – Projekt dopravního značení, oblast 8.1. Karlín). Jak konstatoval Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 6.9.2018 č.j. 8 A 113/2017 – 106 (bod 53), „(s)tanovení dopravního značení dle OOP 2016 i dle OOP 2017 je provedeno komplexně, když v grafických přílohách obou napadených OOP jsou zahrnuty všechny dopravní značky v dotčené oblasti.“ Tentýž závěr soud zopakoval i v bodě 54 téhož rozsudku slovy: „původní stav úpravy, který se měl v důsledku přijetí OOP 2017 nahradit, je stav dle OOP 2016. Tomuto závěru rovněž svědčí i skutečnost, že OOP 2016 i OOP 2017 upravuje komplexně místní úpravu provozu v dotčené oblasti.“ Při užití stejné logiky, s jakou soud v rozsudku ze dne 6.9.2018 č.j. 8 A 113/2017 – 106 (bod 54) dovodil, že úprava stanovená OOP 2016 byla nahrazena úpravou stanovenou OOP 2017, a OOP 2016 tak dle principu *lex posterior derogat priori* zaniklo, by bylo nutno dospět k závěru o zániku úpravy stanovené OOP 2012 v důsledku jejího nahrazení úpravou stanovenou v OOP 2016 (která nadto nikdy soudem zrušena nebyla).

42. Soud neshledal důvodnou námitku, v níž navrhovatelé poukazují na existenci rizika systémové podjatosti u odpůrce. Předně je třeba uvést, že systémovou podjatost úředních osob bezprostředně se podílejících na výkonu pravomoci odpůrce v dané věci nelze dovozovat z věcné argumentace užití odpůrcem, resp. úředními osobami podílejícími se na výkonu jeho pravomoci, v odůvodnění napadeného OOP. Navrhovatelé se v návrhu omezili toliko na obecné proklamace o riziku systémové podjatosti u odpůrce a neuvedli žádnou relevantní skutečnost, která by nasvědčovala tomu, že příslušné úřední osoby mohly mít s ohledem na zákonem stanovené důvody (poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům) zájem na výsledku řízení, pro který by bylo možné pochybovat o jejich nepodjatosti. Zcela také pominuli ustanovení § 14 odst. 2 správního řádu, podle kterého úřední osoba není vyloučena podle odstavce 1, pokud je pochybnost o její nepodjatosti vyvolána jejím služebním poměrem nebo pracovněprávním nebo jiným obdobným vztahem ke státu nebo k územnímu samosprávnému celku. Odpůrce nepochybně vycházel z toho, že jeho úřední osoby podílející se na vydání napadeného OOP podjaté nejsou, neboť rozhodoval se znalostí závěrů Ministerstva dopravy, které jako odvolací orgán rozhodnutím ze dne 18.5.2021 č.j. MD-9963/2021-160/3 zrušilo usnesení Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 14.12.2020 č. j. MHMP-1901573/2020/04/Go, sp. zn. S-MHMP 1752770/2020, jímž byl odpůrce v řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020 vyloučen z projednání tohoto návrhu a jeho projednáním byl pověřen Úřad městské části Praha 7. Ve zmíněném rozhodnutí Ministerstvo dopravy dospělo k závěru, že systémová podjatost odpůrce prokázána nebyla. Z tohoto závěru mohl odpůrce vycházet i při vydání napadeného OOP, aniž by v jeho odůvodnění musel tento závěr výslovně opakovat či dále rozvíjet; odkaz na výše uvedené rozhodnutí Ministerstva dopravy byl v tomto směru plně postačující. Řečeno jinými slovy, odkazem na toto rozhodnutí odvolacího orgánu řešící námitku jeho systémové podjatosti odpůrce deklaroval, že jeho úřední osoby nejsou vyloučeny ani při rozhodování o přijetí přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích formou napadeného OOP, a implicitně se tak kladně vyjádřil k otázce, zda v situaci, kdy běží řízení o původně přijatém opatření obecné povahy o úpravách provozu v dané lokalitě (těmito slovy měl rozsudek ze dne 14.10.2021 č.j. 14 A 135/2021 – 29 nepochybně na mysli řízení o návrhu místní úpravy ze dne 3.6.2020), je možné z důvodu

řešení otázky podjatosti pracovníků Úřadu městské části Praha 8 přijmout přechodnou úpravu provozu na vyjmenovaných pozemních komunikacích.

43. Není pravdou, že by odpůrce v napadeném OOP pominul skutečnost, že norma TP 179 (poznámka soudu: jedná se o Technické podmínky Ministerstva dopravy upravující navrhování komunikací pro cyklisty) hovoří pro zachování obousměrného provozu pro cyklisty. Odpůrce se k této skutečnosti výslovně vyjádřil na str. 7 napadeného OOP, kde uvedl, že TP 179 připouští jít pod šířkové parametry uvedené v tabulce. Tyto parametry šířkového uspořádání komunikace uvedené odpůrcem v tabulce, které vychází z norem ČSN 73 6110 a 73 6056, lze stručně shrnout tak, že šířka jízdního pruhu má být 3,0 m, šíře pruhu pro cyklisty 1,0 m a bezpečnostní odstup pruhu pro cyklisty od jízdního pruhu 0,5 m, a to bez výjimky. I přes znalost TP 179 tedy odpůrce při úvahách o umožnění průjezdu cyklistů v jednosměrných místních komunikacích na těchto parametrech setrval. K tomu dodal, že je nezpochybnitelné, že ne každý cyklista je fyzicky tak zdatný, aby udržel přímou stopu a udržel se v intencích nižšího šířkového uspořádání, spíše je předpokládán pohyb po sinusoidě. I z dalších částí odůvodnění napadeného OOP plyne, že odpůrce v tomto směru akcentoval především zájem na bezpečnosti a plynulosti provozu. Závěr, že ve vymezených ulicích či úsecích ulic není možné povolit protisměrný pohyb cyklistů na jednosměrné komunikaci pro nedostatečné šířkové poměry, odůvodnil i tím, že z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu je Policií ČR požadována šíře jízdního pruhu 3 m + 1,5 m, přičemž dotčené ulice či jejich úseky tento požadavek nesplňují. Tímto způsobem odpůrce dostatečně vysvětlil, proč nepovažoval za vhodné odchýlit se od parametrů plynoucích z jím užitých norem ČSN za situace, kdy tyto normy stanoví něco jiného než TP 179. K tomu je třeba na okraj podotknout, že ani TP 179, kterých se dovolávají navrhovatelé, nepředstavují závazný podklad, jímž by se odpůrce při vydání napadeného OOP musel bez výhrad řídit.
44. Odpůrce nikde v napadeném rozhodnutí netvrdí, že stanovisko Policie ČR považoval za závazné. Jeho povinností také nebylo zdůvodňovat, že souhlasné stanovisko policie s návrhem úpravy obsažené v napadeném OOP, které je výsledkem projednání návrhu této úpravy s dotčeným orgánem ve smyslu § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu, je „toliko“ nezávazným podkladem pro vydání opatření obecné povahy. Z napadeného OOP je zřejmé, že odpůrce z existence kladného stanoviska policie vycházel a neshledal relevantní důvody k tomu, aby se od něj odchýlil. Odpůrce též náležitě vysvětlil, z jakých důvodů považoval za nutné (a též za proporcionální ve vztahu k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích) omezit protisměrný pohyb cyklistů na vymezených jednosměrných ulicích či jejich úsecích (k tomu viz výše). Napadené OOP není ani v tomto ohledu nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.
45. Argumentaci navrhovatelů o rozporu napadeného OOP s článkem 35 odst. 1 a článkem 14 odst. 1 Listiny považuje soud za zcela neopodstatněnou. Předně je třeba zdůraznit, že žádná z norem tvořících ústavní pořádek České republiky nezakládá právo na jízdu cyklistů po pozemních komunikacích v obou směrech (slovy navrhovatelů „cykloobousměrnost“). To, zda je konkrétní pozemní komunikace pro cyklisty průjezdná pouze v jednom směru či v obou směrech, nemá naprosto žádnou souvislost se svobodou pohybu garantovanou článkem 14 odst. 1 Listiny ani s právem na příznivé životní prostředí zakotveným v článku 35 odst. 1 Listiny. V obou případech se jedná o pozemní komunikaci, která není cyklistům zapovězena - tito se v ní mohou pohybovat po celé její trase, a realizovat tak svobodu pohybu. Práva na příznivé životní prostředí se navrhovatelé v této souvislosti rovněž dovolávají marně. V tom, zda je konkrétní pozemní komunikace pro cyklisty průjezdná

pouze v jednom směru, nebo zda se jedná o „cykloobousměrku“, není z hlediska kvality životního prostředí žádný rozdíl. Motorových vozidel danou ulicí projede stejný počet, a jediný rozdíl tak spočívá v tom, že v případě komunikace jednosměrné i pro cyklisty musí k jízdě v opačném směru cyklisté využít jinou komunikaci. V tomto směru rovněž nelze přehlédnout, že podle článku 41 odst. 1 Listiny je práva uvedeného (mj.) v článku 35 Listiny možno se domáhat pouze v mezích zákonů, které tato ustanovení provádějí. To, jakým způsobem mohou účastníci silničního provozu, mezi které patří též cyklisté, užívat k jízdě konkrétní pozemní komunikaci, je vždy dáno místní úpravou provozu, která vychází ze zákona o silničním provozu a prováděcích norem a bere v potaz podmínky existující v dané lokalitě.

46. Odpůrce v napadeném OOP rozhodně nestaví „právo na parkování“ nad práva zaručená normami ústavního práva. Přiměřenost právní regulace, jejímž předmětem je stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, poměřoval nejenom z pohledu cyklistů (výlučně tento pohled prosazují navrhovatelé), ale též z pohledu dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích (motoristů a chodců), přičemž vzal v potaz řadu hledisek významných pro posouzení proporcionality dané úpravy. Přihlédl mj. k počtu úseků komunikací, které i nadále zůstanou „cykloobousměrkami“, k celkové průjezdnosti Karlína pro cyklisty a jeho průjezdnosti pro motorová vozidla, k počtu vydaných parkovacích oprávnění, existujících parkovacích míst a jejich obsazenosti, a při zrušení některých dřívějších „cykloobousměrek“ zohlednil požadavek na bezpečnost a plynulost silničního provozu.
47. K tvrzení navrhovatelů, že osoby, které bydlí či pracují v husté městské zástavbě, jakou je i Karlín, by měly být srozuměny s tím, že daní za luxus bydlení v centru historického města je výrazně omezená možnost parkování a pohybu automobilem v něm, soud předně uvádí, že nehodlá nijak zpochybňovat smysl a význam zón placeného stání, které – zjednodušeně řečeno – regulují parkování ve vymezených oblastech Prahy ve prospěch rezidentů a abonentů. Soud nespatřuje žádný rozumný důvod, proč by obyvatelé Karlína a osoby zde podnikající neměli mít možnost využívat ZPS, aby měli alespoň šanci zaparkovat poblíž svého bydliště, stejně jako tuto možnost mají obyvatelé dalších pražských čtvrtí. Navrhovatelé ničím nedoložili, že by počet existujících parkovacích míst v Karlíně (který není centrem historické Prahy) byl extenzivní, a žádným relevantním argumentem nezpochybnili ani závěr odpůrce, že průjezd Karlínem pro cyklistickou dopravu je v současné době komfortní. Tvrdí-li navrhovatelé, že zejména mladší generace žijící v centrech měst volí alternativní způsoby přepravy založené na principu sdílení, jako je např. carsharing nebo bikesharing, soudu nezbyvá než přisvědčit odpůrci v tom, že v rámci proporcionality musel dbát na práva všech účastníků provozu na pozemních komunikacích bez ohledu na jejich věk.
48. Soud nepřítakal ani námitce navrhovatelů, že napadené OOP nepřiměřeně omezuje cyklisty tím, že bezdůvodně odstraňuje obousměrnost pro cyklisty z některých ulic, jako je ulice Pobřežní, Karlínské náměstí (mezi ulicí Peckova a Kollárova), Březinova, západní část ulice Petra Slezáka, část ulice U Invalidovny a Malého, zatímco u jiných ulic s obdobnou průjezdnou šířkou zachovává jejich obousměrnost pro všechny dopravní prostředky včetně automobilů. Jak již bylo soudem konstatováno shora, ke zrušení některých dřívějších „cykloobousměrek“, proti němuž navrhovatelé brojí, odpůrce nepřikročil bezdůvodně. Tento krok náležitě zdůvodnil především poukazem na nedostatečnou šířku dotčených jednosměrných komunikací, která z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu neumožňuje protisměrný pohyb cyklistů. V této souvislosti je nutno podotknout, že

Shodu s prvopisem potvrzuje I.V.

navrhovatelé ničím nezpochybnili odpůrcem uváděné rozměrové údaje, podle nichž nejmenší šířka jízdního pruhu dotčených komunikací nedosahuje požadovaných 4,5 m. Při úvahách o požadavcích cyklistů na prostor místní komunikace odpůrce vycházel rovněž ze skutečností zmíněných v TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, jako je velký podíl cyklistů, kteří obtížněji udržují přímou jízdní stopu (děti, starší osoby), nebo to, že cyklisté při zpomalování nebo rozjíždění, případně nasedání a sesedání, potřebují dostatečnou boční vůli. Zároveň vzal odpůrce v potaz výbornou průjezdnost Karlína pro cyklisty, která jim umožňuje dosáhnout cíle případnou objížděnou dotčené komunikace v řádu desítek metrů.

49. Konstatováním, že ulice Březinova, Petra Slezáka (západní část), Karlínské náměstí (za kostelem) a Malého, v nichž byly zrušeny cykloobousměrky, mají podobnou průjezdnou šířku jako slepé ulice v Karlíně, v nichž musí být z logiky věci zachován obousměrný automobilový provoz, je-li do nich automobilům vjezd vůbec povolen a mají-li mít tyto automobily možnost se ze slepé ulice legálně vrátit, navrhovatelé nepřímou sami zodpověděli otázku, proč odpůrce ve jmenovaných ulicích přistoupil ke zrušení cykloobousměrek, zatímco ve slepých ulicích v Karlíně s podobnou průjezdnou šířkou tak neučinil. Jmenované ulice, resp. jejich úseky dotčené stanovenou úpravou totiž nejsou slepými ulicemi, u kterých, jak navrhovatelé přiléhavě uvádí, musí být z logiky věci zachován obousměrný automobilový provoz, aby automobily, které do slepé ulice vjedou, měly možnost z této ulice také vyjet. S ohledem na nutnost zachování obousměrného automobilového provozu v těchto slepých ulicích nepřicházelo v úvahu, aby v nich nemohli obousměrně jezdit i cyklisté. Jednosměrné ulice dotčené stanovenou úpravou však slepými ulicemi nejsou, a tudíž v nich mohl odpůrce ke zrušení možnosti obousměrného provozu pro cyklisty s ohledem na jejich nedostatečnou šířku při respektování požadavku na proporcionalitu takového opatření přistoupit.
50. V podstatě stejný důvod vedl odpůrce k tomu, že přistoupil ke zrušení cykloobousměrky v západní části ulice Petra Slezáka, zatímco v její východní části při identických šířkách a identickém způsobu parkování zůstal obousměrný provoz pro veškerá vozidla zachován, stejně jako zůstal zachován pro všechna vozidla v ulicích Za Poříčskou bránou a Jirsíkova. Jak východní část ulice Petra Slezáka, tak i ulice Za Poříčskou bránou a Jirsíkova totiž nenavazují v obou směrech na další komunikaci, která by automobilům umožňovala pokračovat v jízdě, a jsou tak *de facto* postaveny na roveň slepým ulicím, ve kterých musí být zachován obousměrný automobilový provoz, a v důsledku toho i obousměrný provoz pro cyklisty. To však neplatí pro západní část ulice Petra Slezáka, která končí u křižovatky s ulicí Urxova.
51. O nepřiměřeném omezení cyklistů nelze v případě napadeného OOP hovořit. Zrušení několika „cykloobousměrek“, k němuž odpůrce z výše popsanych důvodů přistoupil, nic nemění na tom, že v regulované oblasti Karlína zůstalo pro cyklisty obousměrně průjezdných 62 úseků ulic (u motorových vozidel je to pouze 29 úseků), přičemž případné objížděné trasy pro cyklisty se nachází v minimální, na kole snadno dostupné vzdálenosti.
52. Soud nesdílí přesvědčení navrhovatelů, že aby bylo napadené OOP proporcionální, musel by odpůrce nutně dospět k jednomu ze dvou jimi alternativně formulovaných závěrů. Požadavek navrhovatelů na přeorganizování parkování ve slepých obousměrných ulicích za účelem zvětšení průjezdné šířky pro automobily nesouvisí s kritizovaným zrušením cykloobousměrek v jiných ulicích. Ve slepých ulicích byla obousměrnost pro veškerá motorová vozidla i cyklisty zachována a případné přeorganizování parkování v nich by na

existenci relevantních důvodů, které odpůrce vedly ke zrušení několika cykloobousměrek v jiných místech, ani na proporcionalitu tohoto opatření nemělo žádný vliv.

53. Namítané nepřiměřené omezení chodců, které navrhovatelé spatřují v nemožnosti přejít při chůzi ulicí Urxova po jejím západním chodníku směrem k parku na Lyčkově náměstí ulici Křižíkova a nutnosti použít za tímto účelem přechod pro chodce v ulici Křižíkova vzdálený cca 40 m od křižovatky severovýchodním směrem, nelze vůbec přičítat napadenému OOP. To v místě křižovatky ulic Urxova a Křižíkova neruší žádný přechod pro chodce, a nemění tak nic na stávající situaci, kdy v daném místě existuje pouze jeden přechod pro chodce napříč ulicí Urxova. To, že chodec jdoucí ulicí Urxova, jenž směřuje do parku na Lyčkově náměstí, musí za této situace použít přechod pro chodce v ulici Křižíkova vzdálený cca 40 m od křižovatky, je důsledek zákonné úpravy zakotvené v § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu.
54. V podstatě totéž platí i pro chybějící (čtvrtý) přechod na křižovatce ulic Křižíkova a Kollárova. Ani v tomto případě se nejedná o důsledek napadeného OOP, které na stávající situaci, kdy v daném místě existují toliko tři přechody pro chodce, nemění zhola nic. Povinnost chodců využít tyto tři přechody pro chodce při cestě ze severozápadní části křižovatky na její jihozápadní část opět plyne z ustanovení § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu. Soud k tomu na okraj dodává, že použití čtvrtého (chybějícího) přechodu by pochopitelně bylo pro chodce pohodlnější, těch několik kroků navíc vzhledem k jeho absenci však nelze považovat za nepřiměřené omezení.
55. Vodorovné dopravní značení v podobě přechodů pro chodce, které reguluje provoz na pozemních komunikacích v oblasti křižovatky ulic Prvního pluku a Perneroва a navádí chodce jdoucí Husitskou a poté Trocnovskou ulicí ke světelné křižovatce nacházející se na křižovatce ulic Prvního pluku a Perneroва a poté do ulice Malého, což ve výsledku znamená obcházení počátečního úseku Pernerovy ulice, nebylo umístěno napadeným OOP, ani v jeho důsledku nedoznalo změny. Jedná se o vodorovné dopravní značení, které zavedla již úprava stanovená OOP 2012. Zrušení napadeného OOP by tedy nemohlo vést k nápravě v podobě „zprůchodnění“ počátečního úseku Pernerovy ulice, po kterém volají navrhovatelé. Lze předpokládat, že v dotčeném úseku Pernerovy ulice došlo v minulosti k upřednostnění automobilové dopravy před chodci z toho důvodu, že počet automobilů přijíždějících Trocnovskou ulicí byl mnohem větší než počet chodců jdoucích stejnou trasou. Užití stejného úseku komunikace i pro chůzi tak bylo shledáno nevhodným s ohledem na bezpečnost chodců. Pro úplnost soud uvádí, že dle jeho názoru ani v tomto případě nepředstavuje zacházka pro pěší v délce cca 100 m nepřiměřené omezení chodců.
56. Soud tedy neshledal tu část návrhu na zrušení napadeného OOP, která nebyla prvním výrokem tohoto rozsudku odmítnuta, důvodnou, a proto ji podle § 101d odst. 2 věty druhé s.ř.s. druhým výrokem rozsudku zamítl.
57. Vzhledem k tomu, že navrhovatelé nebyli ve sporu úspěšní a odpůrci žádné důvodně vynaložené náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti v řízení nevznikly, soud ve třetím výroku rozsudku v souladu s § 60 odst. 1 s.ř.s. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

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

Praha 5. května 2022

Mgr. Martin Kříž v. r.
předseda senátu