



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Lenky Bursíkové a soudců Jana Peroutky a Kryštofa Horna ve věci

navrhovatele: **D. H.**
bytem X

zastoupený advokátem Mgr. Štěpánem Holubem
sídlem Za Poříčskou bránou 21, Praha 8

proti

odpůrci: **Městský úřad Černošice**
sídlem Podskalská 19, Praha 2

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy č. 212/2021 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 21. 7. 2022, č. j. MUCE 128031/2021 OSU,

takto:

- I. Opatření obecné povahy č. 212/2021 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 21. 7. 2022, č. j. MUCE 128031/2021 OSU, se ruší v části stanovení svislého dopravního značení B 2 („Zákaz vjezdu všech vozidel“) na pozemních komunikacích v ulicích Krátká a U Kovárny, svislého dopravního značení IP 4b („Jednosměrný provoz“) na pozemních komunikacích v ulicích Krátká a U Kovárny a svislého dopravního značení B 32 („Jiný zákaz“ s nápisem „PRŮJEZD ZAKÁZÁN“) na pozemních komunikacích v ulicích Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny a na Dražkách, a to uplynutím šesti měsíců od právní moci tohoto rozsudku.

II. Ve zbývajícím rozsahu se návrh zamítá.

III. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Návrhem podle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), se navrhovatel domáhal zrušení opatření obecní povahy č. 212/2021 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 21. 7. 2022, č. j. MUCE 128031/2021 OSU (dále jen „napadené OOP“), jímž odpůrce podle § 77 odst. 1 písm. c) ve spojení s § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), na žádost obce Zbuzany stanovil místní úpravu provozu na pozemních komunikacích. Napadeným OOP byla přijata regulace na pozemní komunikaci III/00516 a na pozemních komunikacích v obci Zbuzany v ulicích Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny, V Zahradě, Na Dražkách, U Menhiru II, U Menhiru III, U Menhiru IV, U Menhiru V, U Menhiru VI, Pod Ouporem, Souběžná, U Školky, Příčná a Krátká.

2. Proti návrhu napadeného OOP podal navrhovatel devět připomínek:

[1] *V ulici u Menhiru III žádám pod nově osazovanou dopravní značku IP 10a (slepá pozemní komunikace) doplnit dodatkovou tabulku E13 „Mimo symbol kola“.*

[2] *Žádám o instalaci veškerého značení C9a a C9b umístovaného podle návrhu v ulici U Kovárny v místě křižovatek s ulicí U Menhiru II, U Menhiru III a U Menhiru IV ve zmenšené velikosti a současně o umístění C9b vždy vlevo ve směru jízdy z rubu označení začátku stezky C9a na společný sloupek dopravního značení.*

[3] *Žádám o povolení jízdy cyklistů v obou směrech v ulici U Kovárny v úseku mezi ulicí U Menhiru II a V Zahradě, a to doplněním dodatkových tabulek E12a/b ke značkách B2.*

[4] *Žádám o povolení obousměrné jízdy cyklistů v ulici Krátká a U Menhiru II, a to užitím dodatkových tabulek E12a/b a doplněním IZ5a u zpomalovací prahu v ulici Krátká.*

[5] *U nově navrženého dopravního značení B32 (průjezd zakázán) doplnit dodatkovou tabulku E13 „Mimo symbol kola“.*

[6] *U stávajícího dopravního značení B32 (průjezd zakázán) v ulici Uhelná a Do Vršku doplnit dodatkovou tabulku E13 „Mimo symbol kola“.*

[7] *Žádám o doplnění všech chybějících zpomalovacích prahů v místech vjezdů do obytné zóny (např. v ulicích U Kovárny, Na Dražkách, V Alejíčkách – ze severu i z jihu, Klikatá, a podle bodu 8 i v ulici Krátká), a to alespoň v podobě dopravních zařízení (terčové montované zpomalovací prahy či obdobné, které umožní zpomalení motorových vozidel, avšak bezpečné projetí cyklisty a koloběžkami).*

[8] *Žádám o vyznačení parkovacích míst pro motorová vozidla v obytné zóně.*

[9] *Žádám o neosazování dopravního značení C9a/C9b na polní cestu, ústící u křižovatky ulicích Na Dražkách a V Alejíčkách.*

3. V odůvodnění napadeného OOP se odpůrce ke každé z připomínek výslovně vyjádřil. K připomínce [1] uvedl, že ji považuje za důvodnou, a proto jí vyhovuje. Ostatním připomínkám odpůrce nevyhověl. K připomínkám [6], [7] a [8] navíc odpůrce uvedl, že dané požadavky navrhovatele nejsou předmětem regulace napadeného OOP, a proto je považuje za bezpředmětné.

II. Obsah návrhu na zrušení napadeného OOP

4. Navrhovatel tvrdil, že má bydliště v obci Dobříč, která sousedí s obcí Zbuzany, jejíž území je dotčené napadeným OOP. V území regulovaném napadeným OOP se navrhovatel pravidelně pohybuje se svou rodinou na kole. Navrhovatelem požadovaná úprava by jim umožnila využívat bezpečnější a kratší trasy. Také by zvýšila prostupnost území pro cyklisty.
5. Co se týče vad napadeného OOP, navrhovatel jej považoval za nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Pokud by z jeho odůvodnění byly odstraněny ty části, jež se zabývají připomínkami navrhovatele a shrnují průběh správního řízení, neobsahovalo by prakticky žádné odůvodnění. Odpůrce jen obecně uvedl, že stávající dopravní značení je nejednotné a nedostatečné, a proto je třeba ho změnit, aby se předešlo nebezpečí střetu cyklistů a chodců (i dětí) s motorovými vozidly. Tyto obavy však odpůrce ničím nedoložil a blíže nekonkretizoval. Podle navrhovatele není ani zřejmé, na základě čeho dospěl odpůrce k závěru, že stávající označení je nejednotné a nedostačující, a co tím má odpůrce vlastně na mysli. V odůvodnění napadeného OOP zcela absentují konkrétní úvahy a důvody přijaté úpravy. Odpůrce byl podle navrhovatele povinen uvést skutečnosti, z nichž vycházel, účel, pro který bylo napadené OOP přijato, z jakého důvodu bylo přijato zvolené konkrétní řešení a co plyne z jednotlivých podkladů.
6. Dále se podle navrhovatele odpůrce nedostatečně vypořádal s jeho připomínkami. První připomínce odpůrce vyhověl. Připomínky [2], [6] a [8] byly zamítnuty a navrhovatel považuje jejich odůvodnění za dostatečné, avšak nedostatečně se odpůrce vypořádal s připomínkami [3], [4], [5], [7] a [9]. Odpůrce se nijak nevypořádal s navrhovatelovými odkazy na technickou normu ČSN 73 6110 (projektování místních komunikací) a technické podmínky TP 179 (navrhování komunikací pro cyklisty, dále jen „technické podmínky“). Návrhové body zpochybňující adekvátnost vypořádání uvedených připomínek, včetně samotných připomínek a jejich vypořádání odpůrcem v napadeném OOP soud podrobněji zrekapituluje při věcném posouzení návrhu.
7. Navrhovatel poukázal též na to, že napadené OOP je v rozporu s hmotným právem. Jelikož v daných ulicích bez důvodu nebyly zavedeny cykloobousměrky (dále jen „obousměrné komunikace pro cyklisty“), zasahuje napadené OOP do jeho svobody pohybu zaručené čl. 14 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Jde o totožnou situaci, jako by bez zákonného důvodu do nich bylo znemožněno vcházet z obou stran chodcům. Povolení obousměrné jízdy cyklistů je podle navrhovatele z pohledu přímosti a návaznosti cyklistických cest v této oblasti logické. Neumístění obousměrné komunikace pro cyklisty a zpomalovacích prahů při vjezdech do obytných zón též podle navrhovatele zasahuje do jeho práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny. Vzhledem k tomu, že navrhovatel a jeho rodina z důvodu obavy o zdraví a život nemohou využívat cyklistickou dopravu k pohybu po území Zbuzan, dochází k nepřiměřenému zásahu do práva na ochranu před neoprávněným zasahováním do soukromého a rodinného života podle čl. 10 odst. 2 Listiny. Snížení využívání cyklistické dopravy, a tedy nárůst využívání motorových vozidel, bude

mít také nepříznivý vliv na životní prostředí. Napadené OOP tedy zasahuje i do ústavně zaručeného práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 Listiny. Napadené OOP též podle navrhovatele nezohledňuje zájem na zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona o silničním provozu. Bezpečnost a plynulost dopravy, jakožto základní princip na úseku této části státní správy, v sobě nutně zahrnuje i ochranu cyklistů a chodců.

8. Napadené OOP neobstojí ani z hlediska jeho přiměřenosti, protože je třeba postupně zkoumat jeho a) vhodnost, b) potřebnost, c) naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů (zda nelze cíle dosáhnout jinou mírnější regulací) a d) nakonec otázku, zda je jeho následek přiměřený sledovanému cíli. Odpůrce tak měl vzít v potaz, že obousměrná jízda cyklistů na jednosměrné pozemní komunikaci je bezpečnější než souběžná jízda na pozemní komunikaci obousměrné. Tak tomu je proto, že v takovém případě je bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu zajištěna tzv. pravidlem čtyř očí, kdy jak řidič automobilu, tak cyklista, sledují provoz zpřímá a mohou na nastalé situace reagovat. Stejně tomu ostatně je i v případě chodce jdoucího po komunikaci bez chodníku po levé straně vozovky. Správnost těchto závěrů podporují podle navrhovatele statistiky.
9. Též je třeba v rámci požadavku minimalizace zásahů do právní sféry posuzovat, zda nová regulace není samoučelná, šikanózní, a zda deklarovaného cíle nebylo možné dosáhnout jinou a mírnější úpravou. Napadené OOP však pouze zhoršuje bezpečnost chodců a cyklistů i plynulost provozu cyklistů. Má-li být napadené OOP proporcionální, musí zohledňovat nejen potřeby lidí projíždějících motorovými vozidly, ale také lidí, kteří se zde pohybují pěšky a na kole. To však odpůrce podle navrhovatele odmítá zohlednit a nepřihlíží ani k technickým normám a podmínkám, které preferují chodce a cyklisty. Napadené OOP tudíž nesplňuje ani kritérium minimalizace zásahů.

III. Vyjádření odpůrce

10. Odpůrce shrnul průběh správního řízení. Uvedl, že původní návrh napadeného OOP byl vyvěšen na úřední desce, ale protože proti němu bylo podáno mnoho námitek a připomínek, tak byl nahrazen novým návrhem napadeného OOP. Souhlas s dopravním značením vyjádřila Policie České republiky i Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje jako správce komunikace. Dne 12. 1. 2022 odpůrce obdržel připomínky navrhovatele, s nimiž se řádně vypořádal, přičemž přihlédl k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Obsah návrhu je totožný s připomínkami navrhovatele, s nimiž se odpůrce v odůvodnění napadeného OOP zcela vypořádal. Důvodem vydání napadeného OOP byly četné žádosti občanů obce Zbuzany ke zvýšení bezpečnosti dané lokality, kde si hrají děti a jezdí se v ní na kole, z čehož plyne, že hrozí zvýšené nebezpečí střetu s motorovými vozidly. Zároveň danou oblastí prochází velké množství lidí na procházky. Stávající dopravní značení bylo svým rozsahem i uspořádáním nejednotné a nedostačující. Odpůrce poukázal na to, že byla opravena zjevná chyba ve výroku napadeného OOP (místo § 124 odst. 5 zákona o silničním provozu bylo upraveno, že odpůrce rozhodl na základě § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu).

IV. Posouzení návrhu

11. Soud se v první řadě zabýval otázkou, zda jsou splněny podmínky řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy (§ 101a s. ř. s., srov. též např. rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008-34), kterými jsou existence opatření obecné povahy, včasnost návrhu,

aktivní procesní legitimace navrhovatele a formulace závěrečného návrhu (§ 101b odst. 1 a 2 s. ř. s.).

12. Napadené OOP – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích se vydává na základě § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu formou opatření 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 účastníku silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Napadené OOP tyto regulativy obsahuje, a proto je opatřením obecné povahy, neboť se jím stanoví místní úprava provozu na pozemních komunikacích, která zakládá pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by měly být podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích (srov. rozsudky NSS ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS, ze dne 4. 5. 2011, č. j. 9 Ao 2/2011-53, ze dne 4. 12. 2014, č. j. 1 As 122/2014-51, či ze dne 23. 2. 2016, č. j. 7 As 296/2015-56). Napadené OOP bylo též skutečně vydáno ve formě opatření obecné povahy, jelikož bylo v souladu s § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oznámeno veřejnou vyhláškou, která byla vyvěšena na úřední desku odpůrce dne 26. 7. 2022. Napadený akt je tedy opatřením obecné povahy, které bylo řádně vydáno a je účinné. Podmínka existence opatření obecné povahy je splněna.
13. Podle § 101b odst. 1 první věty s. ř. s. je návrh nutné podat do jednoho roku ode dne, kdy opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Napadené OOP nabylo účinnosti dne 10. 8. 2022, přičemž navrhovatel podal návrh na jeho zrušení dne 20. 7. 2023. Návrh je tedy včasný.
14. Soud dále posuzoval, zda je navrhovatel k podání návrhu aktivně procesně legitimován.
15. Podle § 101a odst. 1 věty první s. ř. s. platí, že 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.
16. V bodě 34 usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS, rozšířený senát konstatoval, že *„aktivní procesní legitimace bude tedy dána, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení. Obecné podmínky přípustnosti návrhu podle § 101a a násl. s. ř. s. tedy lze formulovat jen ve velmi abstraktní rovině, neboť splnění podmínek § 101a odst. 1 s. ř. s. je v podstatné míře závislé na tom, jaké opatření obecné povahy je napadeno“*. Navrhovatel tak musí plausibilně (hájitelně, smysluplně) tvrdit, že existuje vztah mezi jeho právní sférou a regulovaným územím a že dotčení na jeho právech je z povahy věci myslitelné právě danou formou právní regulace (bod 35 usnesení č. j. 1 Ao 1/2009-120).
17. Navrhovatel v návrhu k otázce aktivní procesní legitimace konkretizoval, že v obci Dobříč chybí občanská vybavenost. Navrhovatel, jeho manželka a děti se pravidelně pohybují dotčeným územím na kole (například při cestách do místního obchodu nebo do parku, kde se nachází dětské hřiště). Napadeným OOP je navrhovatel dotčen na svých subjektivních právech, jelikož na pozemních komunikacích s jednosměrným provozem automobilů odpůrce neumožnil ani přes připomínky navrhovatele obousměrný provoz cyklistů. Navrhovatelem navrhovaná úprava by cyklistům (včetně navrhovatele) umožnila vyhnout se obousměrným pozemním komunikacím s intenzivním provozem motorových vozidel,

jak je tomu v případě ulic Jinočanská, Dobříčská a Na Dražkách. Též by se zvýšila prostupnost území a snížila délka tras navrhovatele. Ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. měl tedy navrhovatel za to, že byl zkrácen na svých právech na svobodu pohybu, ochranu zdraví, právu na příznivé životní prostředí, na respektování soukromého a rodinného života a právu na bezpečný a plynulý pohyb na pozemních komunikacích.

18. Rozsudkem ze dne 17. 10. 2024, č. j. 2 As 307/2023-26, NSS zrušil usnesení ze dne 22. 9. 2023, č. j. 37 A 6/2023-44, kterým zdejší soud návrh odmítnul pro nedostatek procesní legitimace navrhovatele (především s argumentací, že navrhovatel nevlastní v území regulovaném napadeným OOP majetek ani tam neprovozuje podnikatelskou činnost). NSS mimo jiné odkázal na rozsudek ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46, v němž dovodil, že aktivní procesní legitimace navrhovatele-spolku je dána, pokud tvrdí, že jeho členové regulovaným územím pravidelně jezdí na kole a nová regulace (dopravní řešení) jejich práva zkracuje.
19. Pokud v nyní projednávané věci navrhovatel tvrdil, že se regulovaným územím pravidelně pohybuje na kole (vzhledem k blízkosti regulovaného území od jeho bydliště, kde chybí dostatečná občanská vybavenost) a napadené OOP snižuje prostupnost území pro cyklisty a jejich bezpečnost, soud považuje tuto argumentaci (i s ohledem na závazný právní názor NSS podle § 110 odst. 4 s. ř. s.) za dostatečně plausibilní (hájitelné, smysluplné) tvrzení o vztahu mezi napadanou regulací a jeho právní sférou. I podmínka aktivní procesní legitimace je splněna (srov. také rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 23. 10. 2023, č. j. 59 A 24/2023-32, bod 19).
20. Soud vycházel při přezkumu napadeného OOP ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jeho vydání (§ 101b odst. 3 s. ř. s.). Napadené OOP přezkoumal v mezích návrhových bodů, kterými je vázán (§ 101d odst. 1 s. ř. s. a usnesení rozšířeného senátu ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS). O návrhu soud rozhodl bez jednání, jelikož účastníci na výzvy soudu nesdělili, že by s takovým postupem nesouhlasili, a proto se jejich souhlas presumuje (§ 51 odst. 1 s. ř. s.).
21. Navrhovatel svou argumentaci strukturoval podle tzv. pětikrokového algoritmu přezkumu (srov. rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98), který však není pro soud ani účastníky závazný a představuje dobrovolnou pomůcku. Není podstatné, do jakého kroku algoritmu soud zařadí posouzení jednotlivých otázek, s nimiž se vypořádává (srov. usnesení rozšířeného senátu č. j. 9 Ao 37/2021-57), přičemž soud v této věci nepovažoval za účelné se struktury argumentace ve smyslu pětikrokového algoritmu dále striktně držet.
22. Výše soud uzavřel, že navrhovateli svědčí aktivní *procesní* legitimace. Od ní je potřeba odlišit aktivní *věcnou* legitimaci, která je spojena s otázkou důvodnosti návrhu. Aktivní věcná legitimace je tedy dána, pokud (1) úprava obsažená v napadené části opatření obecné povahy se skutečně dotýká právní sféry navrhovatele a zároveň (2) napadená regulace obsažená v opatření obecné povahy je z hlediska kompetenčních, procesních i hmotněprávních předpisů nezákonná (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 29. 5. 2019, č. j. 2 As 187/2017-264, č. 3903/2019 Sb. NSS, bod 36).
23. Navrhovatel napadenému OOP předně vytýkal nedostatečnost obecné části odůvodnění (vedle té části, v níž se odpůrce jednotlivě vyjadřoval k navrhovatelovým připomínkám).
24. Podle § 173 odst. 1 správního řádu musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Náležité odůvodnění je podmínkou pro to, aby bylo možno hodnotit obsah opatření obecné

povahy. Nález Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15, sice upozornil na to, že požadavkům § 68 odst. 3 správního řádu musí odpovídat odůvodnění rozhodnutí o námitkách, v ostatních částech odůvodnění opatření obecné povahy však již takovou podrobnost vyžadovat nelze. Zbylé části odůvodnění opatření obecné povahy tak mohou být obecnější (srov. např. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 12. 8. 2021, č. j. 55 A 38/2021-64).

25. V obecné části odůvodnění odpůrce uvedl, že „[n]avržené dopravní značení je osazováno z důvodu zklidnění a zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a to na četné žádosti obyvatel obce“. Řešené lokality jsou „klidovou oblastí, kde si často hrají děti, jezdí na kolech, a tak hrozí zvýšené nebezpečí střetu s vozidly. Zároveň danou oblastí prochází velké množství lidí a to i na procházky. Stávající dopravní značení je nejednotné a nedostačující jak svým rozsahem, tak i uspořádáním.“ Současně měl odpůrce za to, že napadeným OOP dojde k zajištění bezpečného provozu na pozemních komunikacích a nebude docházet ke kolizím mezi účastníky provozu, jak tomu dosud bylo. Napadené OOP též bylo projednáno a odsouhlaseno Policií České republiky.
26. Z odůvodnění napadeného OOP proto podle soudu plynou důvody, které vedly k přijetí zaváděné místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Zvolené řešení je reakcí na potřeby obyvatel, kteří využívají pozemní komunikace pro volnočasové aktivity. Napadené OOP mimo jiné umísťuje dopravní značení IZ 5a („Obytná zóna“) a B 32 („Jiný zákaz“ s nápisem „PRŮJEZD ZAKÁZÁN“) podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“). V kontextu popsaného charakteru řešené lokality soud považuje použití takového značení za smysluplné (reaguje na hry dětí a zajišťuje, že lokalita nebude primárně využívána jako tranzitní úsek). Současně podle § 78 odst. 1 zákona o silničním provozu musí tvořit značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace ucelený systém. Pokud si tedy odpůrce stanovil za cíl zklidnit provoz na pozemních komunikacích v řešené oblasti, musel zvažovat i širší perspektivu, aby místní úprava provozu na pozemních komunikacích byla logická a vzájemně na sebe navazovala. Z tohoto důvodu by bylo podle soudu přehnané požadovat po odpůrci, aby při umísťování většího počtu dopravního značení (jak tomu bylo v posuzované věci) analyzoval různé aspekty umístění každého jednotlivého dopravního značení (proč právě takové řešení považuje za nejvhodnější) a postačovalo i obecnější odůvodnění.
27. Navrhovatel dále nepovažoval za dostatečné vypořádání svých připomínek [3], [4], [5], [7] a [9], které uplatnil k návrhu napadeného OOP.
28. Podle § 172 odst. 4 správního řádu může k návrhu opatření obecné povahy kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.
29. Z hlediska práv účastníka řízení představují připomínky slabší nástroj ochrany oproti k námitkám, o nichž je orgán vydávající opatření obecné povahy povinen rozhodnout. Z toho však nelze dovodit, že by bylo možné či snad správné se připomínkami zabývat toliko formálně a vypořádat se s nimi, aniž by se zohlednila jejich podstata. Z odůvodnění opatření obecné povahy by mělo být zřejmé, že správní orgán věnoval připomínkám náležitou pozornost, seznámil se s jejich obsahem a učinil z něj pro opatření obecné povahy

nějaký závěr. Požadavky na podrobnost samotného vypořádání se s připomínkami pak budou záviset na jejich relevanci, rozsahu a detailnosti (srov. rozsudek NSS ze dne 15. 9. 2010, č. j. 4 Ao 5/2010-48, a usnesení rozšířeného senátu ze dne 11. 6. 2013, č. j. 3 Ao 9/2011-219, č. 2887/2013 Sb. NSS).

30. Současně z ustálené judikatury plyne, že správní orgány nemají povinnost vypořádat se s každou dílčí námitkou (tím méně připomínkou), pokud proti tvrzení účastníka řízení postaví právní názor, v jehož konkurenci námitky jako celek neobstojí (srov. nálezn Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08, a rozsudky NSS ze dne 12. 3. 2015, č. j. 9 As 221/2014-43, ze dne 15. 1. 2021, č. j. 5 As 418/2019-43, a ze dne 13. 12. 2023, č. j. 4 As 383/2021-43).
31. Soud též podotýká, že část napadené místní úpravy provozu byla stanovena již dosavadní regulací, tzn., že napadeným OOP částečně nedošlo ke změně stavu. Je ovšem potřeba odlišit situaci, kdy odpůrce předchozí úpravu částečně mění, nebo ji nahrazuje, byť fakticky dřívější regulaci co do obsahu převezme. V posuzované věci se jednalo o druhý zmíněný případ. V grafické části napadeného OOP je podle vysvětlivek některé zakreslené dopravní značení označeno jako „stávající dopravní značení ponechané beze změny“. Ve správním spise se nachází původní návrh stanovení místní úpravy provozu, který byl z důvodu podání většího množství připomínek přepracován a zcela nahrazen návrhem, jehož výsledkem je napadené OOP. K původnímu návrhu zpracovatel uvedl, že navržené dopravní značení je na místních komunikacích v řešené oblasti koncipováno jako značení v plném rozsahu nahrazující stávající dopravní značení. Odpůrce pak v odůvodnění původního návrhu, návrhu napadeného OOP a samotném napadeném OOP shodně konstatoval, že stávající dopravní značení považuje za nejednotné a nedostatečné, jak svým rozsahem, tak i uspořádáním.
32. Z toho podle soudu plyne, že odpůrce i v napadeném OOP přistoupil k novému a komplexnímu řešení místní úpravy provozu, aby odstranil nedostatky původní úpravy. A to tak, že ji v plném rozsahu nahradil. Tento závěr plyne i ze samotného vypořádání připomínek v odůvodnění napadeného OOP, jelikož k navrhovatelovým připomínkám, jež se dotýkaly již existující místní úpravy provozu na (připomínky [3] a [4]) se odpůrce věcně vyjádřil (adekvátnosti jejich vypořádání se soud věnuje níže). Naopak k připomínkám [6] a [8] odpůrce v odůvodnění napadeného OOP uvedl, že je považuje za bezpředmětné, jelikož se týkají úpravy, která není v návrhu napadeného OOP vůbec řešena (leží v jiné části obce), což odpovídá i obsahu napadeného OOP. Místní úprava provozu, k níž se vztahovaly připomínky [3] a [4], tedy napadeným OOP řešena byla a navrhovatel byl oprávněn k ní podávat připomínky, k nimž byl odpůrce povinen se vyjádřit, přestože se jednalo o „staronovou“ úpravu. Odpůrce totiž začal takřkajíc „s čistým stolem“ a do práv dotčených subjektů zasahoval nově, neboť vše bylo otevřeno ke změnám (viz např. rozsudek NSS ze dne 22. 1. 2021, č. j. 1 As 161/2019-56, č. 4157/2021 Sb. NSS, bod 24, v něm odkazovaný rozsudek ze dne 28. 8. 2020, č. j. 6 As 141/2019-64, č. 4077/2020 Sb. NSS, body 19 až 21 a tam uvedený přehled předchozí judikatury).
33. S ohledem na výše uvedené soud posuzoval, zda se odpůrce s navrhovatelovými připomínkami vypořádal dostatečně přezkoumatelným způsobem.
34. V připomínce [3] navrhovatel žádal o umožnění obousměrné jízdy pro cyklisty na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny, a to doplněním dodatkových tabulek E 12a („Jízda cyklistů v protisměru“) a E 12b („Vjezd cyklistů v protisměru povolen“) podle přílohy č. 6 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. Tato pozemní komunikace je součástí trasy, která spojuje

obchody, dětské hřiště a nově zřizovanou stezku pro chodce a cyklisty. Jejím využitím se cyklisté vyvarují hlavním pozemním komunikacím s intenzivní tranzitní dopravou. Ulice U Kovárny je v mírném sklonu a bez zbytečného spádu. Dále navrhovatel v připomínce poukázal na to, že ačkoli část pozemní komunikace v ulici U Kovárny byla i před přijímáním napadeného OOP jednosměrná (a to i pro cyklisty), podle dat z navigačních aplikací ji cyklisté využívali v obou směrech. Podle veřejně dostupné evidence dopravních nehod v ní Policie České republiky ani neevidovala žádnou dopravní nehodu s účastí cyklisty. Navrhovatel citoval technickou normu ČSN 73 6110. Dále upozornil na technické podmínky, podle nichž není nutné obousměrný cyklistický provoz na komunikacích s nízkou intenzitou automobilového provozu nebo s vyšším stupněm zklidnění dopravy nijak zvlášť šířkově zohledňovat. Též odkázal na internetové články, které hodnotí obousměrné komunikace pro cyklisty jako bezpečné řešení. Navrhovatel uzavřel, že obousměrná jízda cyklistů na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny je možná – jedná se o zklidněnou obytnou zónu, úsek je přehledný, přímý a dostatečně široký. Její šířka je stejná jako okolní obousměrné úseky. Povolení obousměrné jízdy cyklistů tak navrhovatel považoval za logické, jelikož se pro cyklisty jedná o nejprímější trasu, na kterou navazuje stezka pro chodce a cyklisty.

35. K podaným připomínkám se v průběhu správního řízení vyjádřil zpracovatel návrhu napadeného OOP. V odůvodnění napadeného rozhodnutí se odpůrce s navrhovatelovými připomínkami vypořádal tak, že přejal vyjádření zpracovatele. Ten úsek pozemní komunikace v ulici U Kovárny označil jako nepřehledný (mírné zatáčky) se zelení po obou stranách, která neumožňuje případné vyhnutí se mimo komunikaci. Současně je v ní zvýšený výskyt chodců. Šířka komunikace neumožňuje oddělení protisměrného pruhu pro cyklisty. Použití hlavních ulic sice představuje pro cyklisty jízdu pro komunikacích s výrazně vyšší frekvencí vozidel, které jsou ale širší a přehlednější.
36. V návrhu navrhovateli nebylo patrné, z jakého důvodu okolnosti zmíněné odpůrcem (mírné zatáčky, zeleň, pohyb chodců) měly bránit obousměrnému pohybu cyklistů. Tyto důvody nemají oporu v českých technických normách ani v technických podmínkách. Navrhovatel měl za to, že odpůrce jeho připomínce špatně porozuměl, jelikož navrhovatel oddělení protisměrného pruhu pro cyklisty nepožadoval. Navrhovatel doplnil, že jednosměrná pozemní komunikace v části ulice U Kovárny je v nejužším bodě široká 3,9 m, což je podle technických podmínek dostatečné. Pro porovnání uvedl, že navazující část pozemní komunikace v ulici U Kovárny v úseku od ulice U Menhiru II směrem na západ, která je obousměrná, je v nejužším bodě široká 3,8 m.
37. Soud uznává, že odůvodnění ve vztahu k připomínce [3] působí racionálně – reflektuje obavy z nedostatečné šířky vozovky, nepřehlednosti úseku nebo z možného ohrožení chodců. Na druhou stranu ale např. k šířce komunikace navrhovatel přednesl konkrétní argumenty, proč ji považuje za dostatečnou – odpovídá požadavkům v technických podmínkách a jiné (pro všechny vozidla) obousměrné pozemní komunikace v okolí mají podobnou šířku. Právě řešenou situaci lze sice od jiných (stejně širokých) obousměrných pozemních komunikací odlišit tím, že dotčený úsek v ulici U Kovárny je podle odpůrce nepřehledný (soud nyní ponechává stranou, že v připomínkách navrhovatel tvrdil, že je dotčený úsek ulice U Kovárny přímý a přehledný, jelikož přehlednost úseku v samotném návrhu nerozporoval – ke konkretizaci návrhových bodů srov. přiměřeně rozsudek NSS ze dne 28. 8. 2008, č. j. 2 As 43/2005-79). Ani skutečná nižší přehlednost by ale nemusela představovat zásadní překážku pro obousměrný pohyb cyklistů, jelikož navrhovatel snesl

ve prospěch možnosti obousměrné jízdy cyklistů i další důvody. S nimi se však odpůrce řádně nevypořádal a ponechal bez odpovědi např. otázku, zda je zejména s ohledem na (1) zklidnění dopravy a (2) faktické dosavadní obousměrné užívání, aniž by docházelo ke kolizím, jízda cyklistů na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny v obou směrech skutečně nevhodná.

38. Jinak řečeno, při posouzení vhodnosti konkrétního dopravního řešení nelze zkoumat jednotlivé podmínky týkající se pozemní komunikace (fyzikální parametry, intenzitu dopravy, omezení rychlosti atp.) izolovaně, ale teprve po jejich *vzájemném* zhodnocení je možné přijmout odpovídající závěr o (ne)vhodnosti dopravního řešení. K hledisku zklidnění dopravy (ulice U Kovárny se má nacházet v obytné zóně) soud připomíná, že podle § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu v obytné zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹ a přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit. Z poukazu na dosavadní praktickou zkušenost obousměrného užívání pozemní komunikace na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny cyklisty, k níž se odpůrce nijak nevyjádřil ani ji nezpochybnil, poté plyne, že k nehodám s účastí cyklistů zde nedocházelo, ačkoli řidiči motorových vozidel mohli být při absenci dodatkové tabulky E12a („Jízda cyklistů v protisměru“) cyklisty v protisměru více „překvapeni“ (čímž soud protizákonnou jízdu v protisměru neospravedlňuje, pouze se vyjadřuje k tomu, jak se bezpečnost jízdy cyklistů v obou směrech jeví z dosavadní praxe tvrzené navrhovatelem).
39. Soud nemíní klást na vypořádání připomínek přemrštěné požadavky. Navrhovatel však podal poměrně detailní připomínku, v níž poukazoval jak obecně na bezpečnost obousměrné jízdy cyklistů (pravidlo čtyř očí atp.), tak konkrétně na vhodnost umožnění obousměrné jízdy cyklistů na pozemní komunikaci na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny. K navrhovatelovým argumentům se odpůrce výslovně nevyjádřil. Nelze ani mít za to, že by proti nim postavil ucelenou argumentaci, která by meritum připomínky vypořádala alespoň implicitně.
40. Odkaz na „mírné zatáčky“ nebo zeleň sám o sobě obousměrnou jízdu cyklistů nevylučuje. Z vypořádání připomínky proto není zřejmé, že by byla pozemní komunikace v části ulice U Kovárny z důvodu šířkových a/nebo rozhledových limitů pro obousměrný průjezd cyklistů natolik nevhodná, aby v ní cyklisté nemohli projíždět v obou směrech s tím, že účastníci provozu budou vázáni poměrně přísnými pravidly platícími v obytné zóně. Odpůrce v odůvodnění napadeného OOP poznamenal, že šířka pozemní komunikace neumožňuje oddělení protisměrného pruhu pro cyklisty. Z vypořádání připomínky však není patrné, zda nebo proč je obousměrná jízda cyklistů možná jen při zřízení segregovaného jízdního pruhu (srov. navrhovatelem zmiňované technické podmínky). Dále se podle dopravních dat z navrhovatelem odkazovaných aplikací dosavadní faktický obousměrný provoz cyklistů obešel bez kolizí. Odpůrce ani nevysvětlil, z jakých konkrétních důvodů by tomu mělo být v budoucnu jinak (jaké – nové – okolnosti zvyšují riziko kolize při obousměrném průjezdu cyklistů) nebo proč nepovažuje navrhovatelem nabízené údaje za (při řešení otázky vhodnosti zavedení obousměrného průjezdu cyklistů) relevantní či průkazné. V části vypořádávající navrhovatelovu připomínku [3] je tak napadené OOP nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Navrhovatel byl zasažen ve své právní sféře [podmínka (1) aktivní věcné legitimace], jelikož mu byl napadeným OOP zamezen (minimálně z jedné strany) vjezd na pozemní komunikaci a z tohoto důvodu je nucen k dopravě do svých cílů využívat jiné (podle jeho přesvědčení nebezpečnější) trasy.

Současně se odpůrce s připomínkou vypořádal zcela nedostatečně [podmínka (2) aktivní věcné legitimace]. Námitka je důvodná.

41. Soud také doplňuje, že i k původnímu návrhu stanovení místní úpravy provozu podal navrhovatel připomínky, v nichž – kromě jiného – požadoval obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny v úseku mezi ulicemi U Menhiru II a Jinočanská (jednalo se tedy o úsek, který zahrnoval i právě řešenou část pozemní komunikace, nadto byl v původním návrhu jednosměrný provoz „prodloužen“ až k ulici Jinočanská). V připomínkách navrhovatel uvedl obdobné argumenty pro zavedení obousměrné jízdy cyklistů jako následně v připomínce k novému přepracovanému návrhu. K požadavku na obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny zpracovatel původně uvedl, že jej považuje za racionální (cyklisté jedou v protisměru do mírného stoupání, což snižuje riziko jízdy cyklisty vyšší rychlostí středem vozovky) a doporučil návrhu vyhovět. Vyjádření zpracovatele k přepracovanému a již nahrazenému návrhu sice samo o sobě není ohledně vhodnosti obousměrné jízdy cyklistů vypovídající. Jestliže však v řízení o novém návrhu vyvstal spor o obousměrnou jízdu cyklistů v totožném úseku a totožný zpracovatel zaujal k takovému požadavku náhle opačné stanovisko (obousměrnou jízdu cyklistů nedoporučil), měl odpůrce v odůvodnění napadeného OOP podle soudu o to pečlivěji vysvětlit důvody, proč obousměrnou jízdu cyklistů v obou směrech nezavedl.
42. Dále navrhovatel nepovažoval za dostatečné vypořádání připomínky [4]. V ní požadoval obousměrnou jízdu cyklistů na pozemních komunikacích v ulicích Krátká a U Menhiru II a doplnění dopravní značky IZ 5a („Obytná zóna“) u zpomalovací prahu v ulici Krátká. Navrhovatel v připomínce citoval část technických podmínek. Pozemní komunikace v uvedených ulicích jsou zklidněné a dostatečně široké pro vyhnutí protijedoucího motorového vozidla a jízdního kola. Spolu s obousměrnou jízdou cyklistů na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny dojde k vytvoření uceleného systému komunikací přístupných pro cyklisty a cyklisté budou moci využít nejkratší možné spojení mezi přilehlými obcemi, aniž by museli projíždět po komunikacích zatížených intenzivním provozem motorových vozidel, kde by nadto mohli cyklisté motorovou dopravu zpožďovat.
43. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce k připomínce [4] poznamenal, že pozemní komunikace v ulici U Menhiru II je navržena jako obousměrná. Dále uvedl, že „[z]obousměrnění ulice Krátké pro cyklisty by bylo naprosto zbytečné a matoucí.“
44. V návrhu navrhovatel citoval část odůvodnění napadeného OOP týkající se „zobousměrnění“ pozemní komunikace v ulici Krátká. Poznamenal, že není patrné, co odpůrce tímto strohým konstatováním myslel. Navrhovatel upřesnil, že v nejužším místě je pozemní komunikace v ulici Krátká široká 4,8 m.
45. Podle navrhovatelem citované části technických podmínek má být v rámci zklidněných zón obousměrný provoz cyklistů zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné. Je sice pravda, že technické podmínky nepředstavují závazný podklad, kterým by se musel odpůrce při vydávání napadeného OOP bez výhrad řídit. Na druhou stranu je však namístě vycházet z toho, že Ministerstvo dopravy formou technických podmínek navenek jednoznačně deklarovalo, jakým způsobem by měly být řešeny pozemní komunikace ve vztahu k cyklistickému provozu. Takto deklarované principy, ačkoliv nejsou právním předpisem, musí být při

přijímání místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nutně brány v potaz. Pokud tedy navrhovatel svou argumentaci odvíjel od technických podmínek, měl na ni odpůrce adekvátně zareagovat (srov. rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 5. 10. 2023, č. j. 3 A 77/2023-57, a ze dne 24. 10. 2022, č. j. 18 A 58/2022-47, kasační stížnost odpůrce proti posledně zmíněnému rozsudku NSS rozsudkem ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, zamítl).

46. Z citace technických podmínek v připomínkách podle soudu plyne, že základním předpokladem je umožnit obousměrnou jízdu cyklistů ve zklidněných zónách a omezit ji pouze tam, kde je to – zvláště technicky nebo bezpečnostně – nemožné nebo nevhodné. Závěr odpůrce o „zbytečnosti“ patrně znamená, že navrhované dopravní řešení není potřebné. To ovšem neznamená, že by bylo fakticky nemožné (nerealizovatelné) nebo nevhodné (při posouzení bezpečnostních rizik), jak předvídá citovaná část technických podmínek. Nadto je z navrhovatelovy připomínky poměrně jasně patrné, proč nepovažuje možnost obousměrné jízdy cyklistů za „zbytečnou“, ale naopak za přínosnou (vytvoření prostupného území mimo hlavní pozemní komunikace v obci). I tento argument ponechal odpůrce bez odpovědi.
47. Pokud jde o argument, že by obousměrná jízda cyklistů byla matoucí, podle § 4 odst. c) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Podle § 3 odst. 2 zákona o silničním provozu smí řídit vozidlo pouze osoba, která v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči motorových vozidel se musí mimo jiné podrobit i zkoušce z předpisů o provozu na pozemních komunikacích [§ 39 odst. 1 písm. a) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů]. S ohledem na právě uvedené tak nelze obecně vycházet z teze, že účastníci provozu na pozemních komunikacích nedokáží pochopit význam dopravních značek (čímž by byl ostatně smysl dopravního značení popřen) nebo dodatkových tabulek E 12a („Jízda cyklistů v protisměru“) a E 12b („Vjezd cyklistů v protisměru povolen“) v příloze č. 6 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (v takovém případě by nemohly být využity nikde a byly by obsoletní). Soud nevylučuje, že v řešeném případě by s ohledem na specifika místní dopravní infrastruktury mohlo být zavedení obousměrné jízdy cyklistů v ulici Krátká skutečně matoucí, a zvyšovat tak riziko dopravních kolizí. V takovém případě ale měl odpůrce vysvětlit, z jakých *konkrétních* důvodů považoval obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká za nevhodnou (matoucí). I v této části je napadené OOP nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Navrhovatel byl zasažen ve své právní sféře [podmínka (1) aktivní věcné legitimace, srov. bod 39 *in fine* tohoto rozsudku]. Současně se odpůrce s meritem připomínky, v níž navrhovatel požadoval zavedení obousměrné jízdy cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká, vypořádal zcela nedostatečně [podmínka (2) aktivní věcné legitimace]. Námitka je důvodná.
48. Obdobně jako u přezkumu vypořádání připomínky [3] (bod 41 tohoto rozsudku) soud podotýká, že k původnímu návrhu stanovení místní úpravy provozu navrhovatel podal připomínku, v níž také požadoval obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká (s obdobnými argumenty jako později v připomínkách k novému návrhu opatření obecné povahy). K tomuto požadavku zpracovatel v řízení o původním návrhu uvedl, že obousměrnou jízdu cyklistů v ulici Krátká považuje za možnou, ale za „formální

a zbytečnou“. I s ohledem na tuto okolnost měl podle soudu odpůrce podrobněji vysvětlit, proč obousměrná jízda cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká v případě nového návrhu opatření obecné povahy možná (vhodná) není.

49. V návrhu navrhovatel konkrétně polemizoval jen s vypořádáním požadavku na obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká a poukázal na šířkové rozpětí této pozemní komunikace (bod 25 návrhu). K požadavkům na zavedení obousměrné jízdy pro cyklisty na pozemní komunikaci v ulici U Menhiru II a doplnění dopravní značky IZ 5a „Obytná zóna“ však v návrhu (oproti připomínkám) nic neuvedl. V tomto rozsahu připomínky [4] se proto nejedná o řádně formulovaný návrhový bod. Jak soud uvedl v bodě 20 tohoto rozsudku, soud je v řízení vázán mj. důvody pro zrušení opatření obecné povahy formulovanými v návrhu. Soud ani nemůže za navrhovatele domýšlet důvody, pro něž by bylo namíste napadené OOP zrušit, protože by tím porušil dispoziční zásadu. Popsané závěry se v nyní posuzované věci uplatní tím spíše, neboť odpůrce k této připomínce uvedl, že pozemní komunikace v ulici U Menhiru II má být obousměrná, což odpovídá i obsahu napadeného OOP (textové i grafické části).
50. Navrhovatel nepovažoval za dostatečné ani vypořádání připomínky [5]. V ní požadoval, aby byl doplněním dodatkové tabulky E 13 („Text nebo symbol“ s textem „Mimo“ a symbolem kola) umožněn cyklistům průjezd po pozemních komunikacích, kterými odpůrce napadeným OOP průjezd obecně zakázal (umístěním zákazové značky B 32 – „Jiný zákaz“ s nápisem „PRŮJEZD ZAKÁZÁN“). Podle navrhovatele by se tím cyklisté vyhnuli průjezdu hlavními komunikacemi s intenzivní motorovou dopravou. Bezmotorová doprava není na rozdíl od motorových vozidel zdrojem hluku a emisí, povolení průjezdu cyklistů by rezidenty nijak nezatížilo. Jízda cyklistů po hlavních pozemních komunikacích by mohla motorovou dopravu zpožďovat.
51. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce k připomínce [5] uvedl, že navrhovatelem předestřené řešení je nadbytečné a mohlo by některé řidiče motorových vozidel podněcovat k projíždění. Dopravní řešení v návrhu napadeného OOP je bezpečné pro všechny účastníky silničního provozu.
52. V návrhu navrhovatel upozornil na to, že řidiči motorových vozidel mají znalost dopravního značení a je jim zřejmé, že jim průjezd umožněn není. Navrhovatel v připomínkách netvrdil, že navržená místní úprava provozu je nebezpečná. Odpůrce měl ale najít to nejbezpečnější řešení pro všechny účastníky provozu. Navrhovatel dále poukázal na šířkové rozpětí pozemních komunikací. Soud pro kontext doplňuje, že tato připomínka se týkala zákazu průjezdu všech vozidel na pozemních komunikacích v ulicích, resp. v částech ulic Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny a Na Dražkách.
53. Obdobně jako v bodě 46 tohoto rozsudku nelze ani na tomto místě považovat obecné tvrzení o „nadbytečnosti“ požadované regulace za dostatečné vypořádání navrhovatelovy připomínky. Podle navrhovatele je totiž možnost průjezdu pro cyklisty naopak užitečná. Vnímá ji jako bezpečnější alternativní trasu. Odpůrce stroze konstatoval, že navržené řešení je pro všechny bezpečné. Základem navrhovatelovy připomínky ale byla polemika s tím, že bez povolení průjezdu budou muset cyklisté využívat frekventovanější – a tedy i nebezpečnější – pozemní komunikace, čemuž odpůrce neoponoval žádnými konkrétními argumenty (nevysvětlil, proč na rozdíl od navrhovatele umožnění průjezdu cyklistů za vhodnější řešení nepovažuje). K odůvodnění, že by umožnění průjezdu cyklistům nějakým způsobem pobízelo i řidiče motorových vozidel k projíždění, soud nejprve odkazuje na

právní úpravu a závěry v bodě 47 tohoto rozsudku. Při navrhování místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nelze automaticky předpokládat, že ji účastníci provozu nebudou respektovat (a místo toho se řídit pravidlem „značka není zeď“), jelikož pak by žádná taková úprava neměla smysl.

54. Podle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. značka B 32 stanoví jiný zákaz než ten, který je možno vyjádřit jinou zákazovou značkou uvedenou v této příloze. Zákaz se vyjadřuje vhodným nápisem nebo určeným symbolem uvedeným uvnitř červeného kruhu. Je-li na značce uveden nápis „PRŮJEZD ZAKÁZÁN“, nesmí řidič bez důvodu vjet do takto označeného úseku. Za takový důvod se nepovažuje objíždění dopravně složité situace nebo zkracování trasy.
55. Dodatková tabulka, která by umožnila průjezd cyklistům, by tak jasně stanovený zákaz pro řidiče motorových vozidel nijak nemodifikovala. Podle soudu nelze obecně vycházet z toho, že dodatkové tabulky nějak psychologicky podněcují „zbývající“ adresáty zákazu nebo příkazu k jejich porušování. V takovém případě by nebylo vhodné umisťovat ani jiné běžně se vyskytující dodatkové tabulky – mimo dopravní obsluhy, IZS, MHD atp. Podobně jako v bodě 47 tohoto rozsudku soud nevylučuje (byť s ohledem na výchozí tezi o znalosti a respektu dopravního značení ze strany účastníků provozu na pozemních komunikacích takovou situaci považuje za obtížně představitelnou), že v určitých specifických případech by zavedení výjimky (dodatkovou tabulkou) mohlo k porušování zákazu nebo příkazu motivovat. Pak ale bylo na odpůrci, aby dostatečně vysvětlil, proč se v posuzované věci právě o takový specifický případ jedná. Odpůrce se místo toho omezil pouze na obecné fráze, které k řádnému vypořádání připomínek nepostačují (srov. rozsudek NSS č. j. 4 Ao 5/2010-48). I v této části je proto napadené OOP nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Navrhovatel byl zasažen ve své právní sféře [podmínka (1) aktivní věcné legitimace, srov. bod 39 *in fine* tohoto rozsudku] a odpůrce se s navrhovatelovou připomínkou nevypořádal dostatečně [podmínka (2) aktivní věcné legitimace]. Námitka je důvodná.
56. Navrhovatel dále nepovažoval za dostatečné vypořádání připomínky [7], ve které požadoval umístění zpomalovacích prahů v místech vjezdů do obytné zóny, tak, aby umožnily zpomalení motorových vozidel, avšak bezpečné projetí jízdními koly.
57. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce k připomínce [7] uvedl, že dopravní zařízení (zpomalovací prahy) nejsou předmětem návrhu opatření obecné povahy a podle sdělení žadatele budou řešeny samostatně po zavedení obytné zóny a vyhodnocení, kde je jejich umístění vhodné (jelikož zpomalovací prahy způsobují hluk a exhalace).
58. V návrhu navrhovatel upozornil, že doplnění zpomalovacích prahů v místech vjezdů do obytné zóny je v souladu s technickou normou ČSN 73 6110. Zároveň jsou zpomalovací prahy řazeny mezi dopravní zařízení a nemohou tam být řešeny samostatným opatřením obecné povahy, ale pouze v rámci přijímání místní úpravy provozu.
59. Podle přílohy č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. dopravní zařízení Z 12 (zpomalovací prahy) vytváří krátkou umělou nerovnost na vozovce. Ačkoliv účelem zpomalovacího prahu je přinutit řidiče (dočasně) snížit rychlost, zejména v místech, kde je nutná zvýšená opatrnost (např. u škol nebo právě v obytných zónách), tak sám o sobě zpomalovací prah neurčuje, jakou (konkrétní) maximální rychlostí by měl řidič jet (srov. rozsudek NSS ze dne 8. 11. 2022, č. j. 7 As 116/2022-47). Dopravní zařízení v podobě zpomalovacích prahů nepředstavuje pro účastníky provozu na pozemních komunikacích žádné omezení, které by je jakkoli zavazovalo. Navrhovatel nemůže uplatnit návrh podle části třetí, hlavy druhé, dílu

sedmého s. ř. s. jako obecný prostředek (*actio popularis*) k nápravě možných nezákonností při stanovování místní úpravy na pozemních komunikacích ve veřejném zájmu. Z tohoto důvodu nemohlo jejich (ne)umístěním dojít k zásahu do navrhovatelovy právní sféry [podmínka (1) aktivní věcné legitimace]. Námitka, v níž navrhovatel odpůrci vytýká nedostatečné vypořádání připomínky [7], není důvodná.

60. Podle navrhovatele se odpůrce nezabýval dostatečně ani připomínkou [9]. V ní požadoval, aby odpůrce neosazoval navržené dopravní značení C 9a a C 9b („Stezka pro chodce a cyklisty společná“ a „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“) na „polní cestu“ ústící u křižovatky ulic Na Dražkách a V Alejíčkách. Připomínku odůvodnil tím, že režim společné stezky pro chodce a cyklisty není v návrhu opatření obecné povahy ukončen. Pozemní komunikace nesplňovala požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a technické normy ČSN 73 6110. V severní části byla natolik znehodnocena a zúžena dlouhodobě neudržovanou vegetací, že se na ní nemohli chodci a cyklisté nebo cyklisté navzájem vyhýbat. Navrhovatel poznamenal, že v případě, kdy by bylo nutné zamezit vjezdu motorových vozidel na pozemní komunikaci (polní cestu), lze na ni z obou stran osadit značku B 11 („Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“).
61. V odůvodnění napadeného OOP odpůrce k připomínce [9] uvedl, že dopravní značení C 9a a C 9b („Stezka pro chodce a cyklisty společná“ a „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“) bylo navrženo za účelem odklonu chodců a cyklistů z pozemních komunikací s provozem motorových vozidel, zejména pak z ulice Dobříčská.
62. V návrhu navrhovatel zopakoval, že značení je umístěováno na nezpevněnou komunikaci, jejíž sklon a povrch neodpovídá technické normě ČSN 73 6110. Tím se odpůrce nijak nezabýval.
63. Podle přílohy č. 4 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. značka C 9a přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak. Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit.
64. Smyslem navrhovatelovy připomínky [9] tak bylo, aby nebyl nucen jako cyklista užívat stezku pro chodce a cyklisty, jelikož pozemní komunikace („polní cesta“) nesplňovala parametry stezky pro chodce a cyklisty.
65. Podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.
66. K povinnosti cyklistů užít jízdního pruhu či stezky podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu se NSS zabýval v rozsudku ze dne 21. 12. 2023, č. j. 4 As 102/2023-25, č. 4565/2024 Sb. NSS (v jím projednávané věci v kontextu toho, zda lze jejich nevyužití považovat za přestupkové jednání). NSS citoval odůvodnění pozměňovacího návrhu k zákonu č. 365/2021 Sb., kterým byl do zákona o silničním provozu včleněn dovětek „ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích“. Podle něj je v řadě konkrétních situací vhodné, aby cyklista místo stezky užil silnici. Povinné užití

stezky znemožňuje i nevhodný nebo špatně udržovaný povrch některých stezek, který není bezpečně sjízdný pro všechny typy kol. Jako stezka může být např. označena i kamenitá lesní pěšina, která není bezpečně sjízdná zejména pro silniční kola. Podle NSS jsou tak cyklisté plnohodnotnými účastníky silničního provozu, nikoli pouze účastníky trpěnými, které je třeba pokud možno z pozemních komunikací vymástit. I používání stezky pro chodce a cyklisty je spojeno s určitými riziky. V mnoha případech se totiž jedná o komunikace hojně užívané chodci, kde je zvýšené riziko kolize chodců a cyklistů, a to i v případě stezky dělené. I z tohoto důvodu je rozumné, aby cyklista měl možnost volby podle konkrétních místních podmínek, stavu komunikace, frekvence provozu, rychlosti jízdy apod., zda použije stezku pro chodce a cyklisty, nebo pozemní komunikaci spolu s dalšími řidiči. Podle NSS z § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu nevyplývá povinnost cyklisty užít stezku pro chodce a cyklisty. Cyklista je totiž účastníkem silničního provozu ve smyslu § 2 zákona o silničním provozu a náleží mu veškerá práva a povinnosti z toho vyplývající. Není-li pozemní komunikace označena dopravní značkou B 8 („Zákaz vjezdu jízdních kol“), může ji cyklista využít i za situace, kdy se v blízkosti nachází stezka pro chodce a cyklisty (srov. rozsudek NSS č. j. 4 As 102/2023-25, body 30 a 32).

67. Z výše uvedeného plyne, že umístěním dopravního značení C 9a („Stezka pro chodce a cyklisty společná“) není navrhovatel bezvýhradně povinen takto označenou stezku pro chodce a cyklisty užít. Pokud se domnívá, že by její užití pro něj bylo rizikové, samotné dopravní značení C 9a („Stezka pro chodce a cyklisty společná“) nebrání tomu, aby pro jízdu využil např. paralelně vedoucí pozemní komunikaci (část ulice V Alejíčkách). Umístěním dopravního značení C 9a a C 9b („Stezka pro chodce a cyklisty společná“ a „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“) proto nedošlo k zásahu do navrhovatelovy právní sféry [podmínka (1) aktivní věcné legitimace]. I přes takové dopravní značení může navrhovatel využít (jím preferované a pro cyklisty vhodnější) blízké pozemní komunikace. Navrhovatel nemůže uplatnit návrh podle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého s. ř. s. jako obecný prostředek (*actio popularis*) k nápravě možných nezákonností při stanovování místní úpravy na pozemních komunikacích ve veřejném zájmu. Námitka, v níž navrhovatel odpůrci vytýká nedostatečné vypořádání připomínky [9], není důvodná.
68. Soud shledal, že se odpůrce nedostatečně vypořádal s navrhovatelovými připomínkami, v nichž požadoval obousměrnou jízdu pro cyklisty na pozemních komunikacích v části ulice U Kovárny a v ulici Krátká a možnost průjezdu cyklistů po pozemních komunikacích v ulicích, resp. v částech ulic Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny a Na Dražkách. Napadené OOP stanovilo místní úpravu provozu na pozemních komunikacích nově a univerzálně ve vztahu ke všem vozidlům [nejednalo se např. o situaci, kdy by opatřením obecné povahy byly „pouze“ odstraněny dodatkové tabulky E 12a („Jízda cyklistů v protisměru“) a E 12b („Vjezd cyklistů v protisměru povolen“) – srov. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 4. 2020, č. j. 64 A 2/2020-149]. Ačkoli podstatou navrhovatelových připomínek nebyl méně restriktivní přístup k pohybu jiných vozidel (kromě jízdních kol), soudu nezbylo než napadené OOP zrušit v rozsahu, v němž zakazovalo vjezd v jednom směru na pozemní komunikace v části ulice U Kovárny a v ulici Krátká a průjezd po pozemních komunikacích v ulicích, resp. částech ulic Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny a Na Dražkách, všem vozidlům, tedy i jízdním kolům [§ 2 písm. f) a h) zákona o silničním provozu]. Právě zavedení takového omezení vjezdu a průjezdu *všech vozidel* zkrátilo navrhovatele na jeho právech, jelikož ve vztahu k jízdním kolům nebylo dostatečně odůvodněno. Soud zrušil též stanovení místní úpravy provozu spočívající v umístění dopravní značky IP 4b („Jednosměrný provoz“). Ta podle přílohy č. 5 k vyhlášce 294/2015

Sb. označuje směr jízdy vozidel na jednosměrné pozemní komunikaci a je zařazena mezi informativní značky provozní. I informativní značky ale mohou v některých případech rovněž ukládat nové povinnosti, nevyplyvající pro konkrétní dopravní situaci přímo ze zákona. Je třeba se materiálně zabývat skutečným obsahem stanovovaného dopravního značení, tj. tím, zda neukládá účastníkům silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 11. 2022, č. j. 6 As 313/2021-44). Význam dopravního značení IP 4b („Jednosměrný provoz“) jde podle soudu nad rámec pouhé informace, jelikož označuje závazný směr provozu. Fakticky má funkci pravidla, nikoli pouhého doporučení či informace. I kdyby však takové značení bylo „pouze“ informativní, při zrušení komplementárního zákazu by pozbylo smyslu a vytvářelo by nejasnou dopravní situaci, proto by bylo namístě jej též zrušit.

69. Navrhovatel se domáhal zrušení celého OOP. Ke stanovení místní úpravy provozu, k níž se nevztahovaly připomínky [3], [4], [5], [7] a [9] podle jeho vyjádření k návrhu opatření obecné povahy, však mimo nepřezkoumatelnost obecné části odůvodnění napadeného OOP neuplatnil žádné návrhové body. Při přezkumu opatření obecné povahy soudy mají respektovat princip zdrženlivosti soudního přezkumu, a to zejména z důvodu šetření základního práva na samosprávu při přezkumu územně plánovací dokumentace (srov. nález Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11), ale i ve vztahu k přezkumu jiných opatření obecné povahy (srov. rozsudky NSS ze dne 20. 12. 2017, č. j. 6 As 288/2016-146, č. 3696/2018 Sb. NSS, ze dne 30. 9. 2021, č. j. 10 As 144/2019-59, nebo ze dne 6. 1. 2022, č. j. 8 Ao 36/2021-79, ke zdrženlivému přístupu srov. také Kühn, Z., Kocourek. T. *Soudní řád správní. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019, komentář k § 101d, marg. č. 26). Na to ostatně navázal i zákonodárce, neboť podle § 101d odst. 2 s. ř. s. ve znění zákona č. 284/2021 Sb. 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 v nezbytně nutném rozsahu*. Podle důvodové zprávy k zákonu č. 284/2021 Sb. „*se navrhuje výslovně zakotvit princip proporcionality zásahů soudů do práv nabytých v dobré víře a do právní jistoty osob, vázanosti soudu návrhovými body a odrazem rozsahu aktivní věcné legitimace navrhovatele. Je-li nutné pro nezákonnost napadené opatření obecné povahy zrušit, je tak potřeba učinit pouze v nezbytně nutném rozsahu, tedy v částech, které se dotýkají přímo navrhovatelových práv. Jedná se o princip známý již dnes správním soudům, nicméně cílem úpravy je zakotvení tohoto principu na zákonné úrovni.*“ Pozdější zákonná úprava tak odráží princip zdrženlivého soudního přezkumu, jenž soudy doposud zastávaly.
70. Soud proto neshledal, že by místní úprava provozu na pozemních komunikacích stanovená napadeným OOP zasahovala do navrhovatelovy právní sféry jako celek. Vyjma místní úpravy provozu spočívající v jednosměrném provozu na pozemní komunikaci v části ulice U Kovárny a v ulici Krátká a v zákazu průjezdu všech vozidel po pozemních komunikacích v ulicích, resp. částech ulic Nádražní, V Alejíčkách, Klikatá, U Kovárny a Na Dražkách tak soud návrh zamítl pro nedostatek aktivní věcné legitimace navrhovatele.

V. Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

71. Soud uzavírá, že shledal návrh na zrušení napadeného OOP částečně důvodným. Proto podle § 101d odst. 2 s. ř. s. napadené OOP zrušil v části týkající se stanovení svislého dopravního značení B 2 („Zákaz vjezdu všech vozidel“) na pozemních komunikacích v ulicích Krátká (při křižovatce s ulicí Jinočanská) a U Kovárny (při křižovatce s ulicí U Menhiru I a dále při

křižovatce s ulicí V Zahradě), svislého dopravního značení IP 4b („Jednosměrný provoz“) na pozemních komunikacích v ulicích Krátká (při křižovatce s ulicí Na Dražkách) a U Kovárny (při křižovatce s ulicí U Menhiru I a dále při křižovatce s ulicí U Menhiru II) a svislého dopravního značení B 32 („Jiný zákaz“) na pozemních komunikacích v ulicích Nádražní (při křižovatce s ulicí Jinočanská), V Alejíčkách (při křižovatce s ulicí Dobříčská), Klikatá (při křižovatce s ulicí Dobříčská), U Kovárny (při křižovatce s ulicí Jinočanská) a na Dražkách (při křižovatce s ulicí Jinočanská), a to uplynutím šesti měsíců ode dne právní moci tohoto rozsudku (§ 101d odst. 2 věta první s. ř. s.). Z hlediska právní jistoty účastníků provozu na pozemních komunikacích totiž soud nepovažuje časté změny místní úpravy provozu na pozemních komunikacích za žádoucí. Soud si též uvědomuje požadavek vyplývající z § 78 odst. 1 zákona o silničním provozu na ucelenost jednotlivých prvků místní úpravy provozu. Proto odpůrci poskytl přiměřený časový prostor místní úpravu provozu stanovit znovu, a to s náležitým odůvodněním a dostatečným vypořádáním uplatněných připomínek.

72. Ve zbývajících částech soud návrh jako nedůvodný zamítl (§ 101d odst. 2 věta druhá s. ř. s.).
73. Soud pro nadbytečnost neprováděl dokazování fotografiemi pozemních komunikací, článkem vyjadřujícím se k bezpečnosti obousměrných komunikací pro cyklisty a technickými podmínkami, které navrhovatel přiložil k návrhu. Všechny rozhodné okolnosti soud zjistil ze správního spisu, kterým se dokazování neprovádí, ale soud z něj bez dalšího vychází. Jelikož je napadené OOP z části nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů podle § 76 odst. 1 písm. a) ve spojení s § 101b odst. 4 s. ř. s., soud se nemohl zabývat ostatními návrhovými body (dotýkajícími se zejména zákonnosti, přiměřenosti a vhodnosti přijatého řešení). Nepřezkoumatelnost napadeného OOP totiž brání zjistit důvody, které odpůrce k jeho vydání vedly a jež by jinak soud mohl se zbývajících námitkami konfrontovat.
74. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 ve spojení § 110 odst. 3 větou první s. ř. s. Pro výrok o náhradě nákladů řízení je rozhodující konečný výsledek ve věci (v řízení před krajským soudem), nikoli dílčí výsledek řízení o kasační stížnosti (srov. Kühn, Z., Kocourek, T. *Soudní řád správní. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019, komentář k § 110, marg. č. 40). V konečném výsledku měl navrhovatel částečný úspěch. Stanovit míru procesního úspěchu, resp. neúspěchu nelze v posuzované věci přesně kvantifikovat (např. prostým aritmetickým výpočtem stanovit podíl místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, jež v soudním přezkumu obstála). Odpůrce nezákonně zasáhl do navrhovatelova práva, který se důvodně domáhal soudní ochrany. Na druhou stranu navrhovatel nesprávně vystihl rozsah, v němž byl jeho návrh důvodný. Jelikož rozhodnutí o náhradě nákladů řízení má spravedlivě odrážet výsledek sporu, má soud za to, že podmínkám dané věci nejlépe odpovídá rozhodnutí, podle něžž nemá právo na náhradu nákladů řízení žádný z účastníků.

Poučení :

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

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

na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

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

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

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

Praha 24. ledna 2025

Lenka Bursíková v. r.
předsedkyně senátu