



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Slavomíra Nováka a soudkyně Mgr. Jany Jurečkové a Mgr. Andrey Veselé ve věci

navrhovatelky: **České přístavy, a.s.,**
se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7

proti
odpůrkyni: **Městská část Praha 7,**
se sídlem U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem ze dne 2. 5. 2024 č. j.
MČ P7 013379/2024/ODO/Zal,

takto:

- I. Opatření obecné povahy Městské části Praha 7, odboru dopravy ze dne 2. 5. 2024 č. j. MČ P7 013379/2024/ODO/Zal, se ruší ke dni 30. 8. 2025.
- II. Odpůrkyně je povinna zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení ve výši 5 000 Kč, a to do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku k rukám navrhovatelky.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Ve výroku žalobou napadeného opatření obecné povahy (dále jen „OOP“) se uvádí, že opatření **“stanovuje místní úpravu provozu na pozemních komunikacích spočívající:”** mimo jiné:

v osazení nového svislého dopravního značení, odstranění stávajícího svislého dopravního značení, ve vyznačení nového vodorovného dopravního značení, ve zrušení stávajícího vodorovného dopravního značení a v instalaci antiparkovacích sloupků na místní komunikaci ulice U Parního Mlýna, Praha 7, dle odsouhlasené dokumentace.

2. Opatření bylo vydáno v kontextu „budování nové a rozšiřování stávající hlavní sítě cyklotras a postupné oddělování nemotorové dopravy od ostatních druhů dopravy“ s odůvodněním: „Navrhovaná úprava tak především doplňuje již stávající síť obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrných ulicích. Dalším zásadním důvodem vzniku doplňkové cykloinfrastruktury je potřeba zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu v oblasti dolních Holešovic. Jelikož je ve veřejném zájmu potřeba zajištění bezpečné a plynulé dopravy jak motorové, tak i nemotorové na celém území městské části Praha 7 a jelikož navrhovanou úpravou nijak neomezuje motorovou dopravu, považuje zdejší odbor dopravy předložený návrh z veřejného zájmu únosný.“

II.

Obsah návrhu a vyjádření odpůrkyně

3. Navrhovatelka pokládá opatření za nezákonné a nepřezkoumatelné, a proto navrhuje jeho zrušení v celém rozsahu. Dále uvedla, že sice neuplatnila v řízení o vydání opatření námitky, z důvodu, že hlavní z navrhovatelkou poukazovaných dopadů opatření nebyly z návrhu opatření ani z textové části opatření samotného vůbec patrné. Tím spíše tyto dopady na úpravu provozu nebyly řádně odůvodněny. S ohledem na nedostatky odůvodnění opatření se tak jeho dopady staly zjevnými až po jeho realizaci, tedy až v důsledku fyzického umístění příslušného dopravního značení.
4. Navrhovatelka napadá opatření zejména v případě křižování komunikací U Parního Mlýna a Jankovcova, a také v případě protisměrného napojení cyklistů na komunikaci Tusarova s komunikací Stupkova a Tovární.
5. Původně jednosměrná komunikace a na ni navazující křižovatky, případně následně zařízení v křižovatkách, tedy byly projektovány a v minulosti posuzovány pouze pro průjezd vozidel jedním určeným směrem a bez podrobného prověření technických parametrů nelze dovodit, že komunikace bez dalšího zvládne obousměrný provoz, i kdyby měl být dovolen „pouze“ cyklistům.
6. Pokud se tedy vozidlům bez bližšího zkoumání a úprav nově umožní protisměrný výjezd do křižovatky, může být taková úprava provozu nepřehledná či dokonce nezákonná a nebezpečná. Dochází tím totiž ke vzniku nového způsobu křižování vozidel a fakticky i ke změně režimu přednosti v jízdě v dané křižovatce. To platí především v případech, kdy v

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

dané křižovatce není přednost v jízdě upravena dopravními značkami a platí tedy obecná přednost zprava dle 22 odst. 2 zákona o silničním provozu.

7. Jak je patrné z výše uvedených výkresů, opatřením krom zásadní změny dopravního režimu předmětné křižovatky Jankovcova X U Parního mlýna dochází k umístění nového a podle navrhovatele zcela nevhodného vodorovného dopravního značení č. V 5 – „Příčná čára souvislá“, a to přímo na těleso komunikace Jankovcova. Zvolená pozice nového značení je též neodpovídající, když daná čára zasahuje do protisměru, resp. do vlečných křivek protijedoucích vozidel, jak je patrné z připojených fotografií reálného provozu z inkriminovaného místa. To jen zvyšuje nepřehlednost situace, která na dané křižovatce vzniká, zhoršuje plynulost provozu, ale i ohrožuje bezpečnost jeho účastníků.
8. Z předložených vlečných křivek vypracovaných autorizovaným projektantem je nemožnost bezkolizního průjezdu nade vší pochybnost patrná. Podklad pro vyznačení vlečných křivek – tj. grafická část opatření, nebyl odpůrkyní zpracován a adresátům předán v dostatečné podrobnosti a kvalitě.
9. Jedním z primárních úkolů komunikace Jankovcova je přitom zajištění bezproblémové dopravní obslužnosti přístavu, a to i pro veškerou nákladní dopravu, která při cestě z i do přístavu danou komunikaci frekventovaně využívá.
10. Předmětná příčná čára souvislá tak není v daném místě nevhodná pouze pro svůj přesah do protisměru, ale i z hlediska úpravy provozu ve „svém“ jízdním pruhu, kde: „vyznačuje hranici křižovatky. Lze ji použít pro vyznačení místa pro zastavení vozidla v prostoru křižovatky.“ Právě efekt „vyznačení místa pro zastavení vozidla v prostoru křižovatky“ je spolu s novým umožněním protisměrné jízdy cyklistů ulicí U Parního mlýna dalším potvrzením poukazovaného dopadu opatření na provoz na ulici Jankovcova, tj. na nově vzniklou povinnost zastavit a dát přednost v jízdě cyklistům vyjíždějícím z boční ulice U Parního mlýna. Ta je svým charakterem pouze postranní komunikací řádově nižšího významu, než je ulice Jankovcova.
11. Opatření přináší vážné materiální dopady na průjezdnost ulice Jankovcova, a to zejména v místě inkriminované křižovatky s ulicí U Parního mlýna, když po doplnění – nezbytných – vlečných křivek se ukazuje, že i tato úprava negativně zasahuje do bezpečnosti a plynulosti provozu. Z vlečných křivek je totiž patrné, že protisměrné projíždění návěsových souprav, ke kterému v daném místě nezřídka dochází, je v důsledku opatření kolizní (ať již vůči protijedoucímu vozidlu, nebo vůči okraji komunikace či jejímu dopravnímu značení). Od každých vlečných křivek musí být nadto dodrženy povinné minimální bezpečnostní odstupy, což se v této křižovatce jeví jako zcela nereálné. Dopravní značení by mělo umožňovat neomezený bezkolizní průjezd pro všechna vozidla, která mohou danou komunikaci užívat.
12. Tyto skutečnosti se přitom navrhovatelky bezprostředně a zásadním způsobem dotýkají, jelikož je provozovatelem Přístavu a vlastníkem pozemků, na nichž se přístav nachází. Navrhovatelka se jako provozovatelka Přístavu a vlastnice předmětných pozemků nachází v dvojediném postavení, když v rámci probíhajícího řízení nehájí pouze své soukromé zájmy, nýbrž i zájmy veřejné – konkrétně veřejný zájem na vybudování a rozvoji transevropské sítě TEN-T10, veřejný zájem na rozvoji vnitrozemské vodní dopravy v souladu s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (dále jen „Dohoda AGN“) a také veřejný zájem na zajištění infrastruktury pro bezpečný plavební provoz podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě (dále jen

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

„ZVP“). Síť TEN-T, již je přístav součástí, je tvořena dopravními uzly nejvyššího strategického významu, a to na celostátní, resp. dokonce evropské úrovni, a v souladu s Nařízením TEN-T je nezbytné zajistit plnohodnotné napojení daných uzlů na jiné druhy dopravy, zejména tu silniční.

13. Význam Přístavu z hlediska napojení sítě TEN-T na území Prahy je o to více zřejmý při pohledu na celou přílohu č. II Nařízení TEN-T, v níž jsou vedle Přístavu na území Prahy dále uvedeny již pouze další přístavy provozované navrhovatelem – Praha Smíchov, Praha Radotín a Praha Libeň a dále již jen Letiště Václava Havla a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy Praha-Uhřetěves. To nepochybně svědčí o významu, který Nařízením TEN-T Přístavu přiznává, a také dokládá naprostou nezbytnost zajištění jejich fungování a rozvoje.
14. V oblasti vnitrozemské vodní plavby plní Přístav nenahraditelnou funkci v oblasti ochrany před nepříznivými vlivy, jakými jsou povodně nebo průchod ledové celiny dle § 6 odst. 2 ZVP. Nezbytným předpokladem pro plnění ochranné funkce Přístavu je i zajištění bezproblémového vjezdu do přístavu jakoukoliv těžkou technikou, včetně např. vozidel dopravujících do přístavu lodě nebo jeřábů pro jejich přeložení na vodu. Dopravní napojení přístavů tak musí odpovídat i těmto zákonným požadavkům. Ku příkladu dle § 9c odst. 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, veřejný přístav musí umožňovat vytažení malých plavidel z vody a jejich spuštění do vody s přístupem z pozemní komunikace a vytvářet podmínky pro výkon zpracovatelských činností přímo v přístavu. Právě obsluha, zásobování a distribuce produktů zpracovatelské činnosti rovněž vyžaduje kvalitní dopravní napojení i pro velké nákladní automobily a návěsové soupravy.
15. S těmito dopady přijímané úpravy provozu se odpůrce nijak nevypořádává ani v odůvodnění opatření.
16. Navrhovatelka pak dle algoritmu Nejvyššího správního soudu namítá:
17. Za prvé, považuje výrokovou část přijatého opatření za neurčitou. Závazná (výroková) část opatření je vymezena na str. 1, 2 a části str. 3 opatření (před odůvodněním), na žádném místě nezahrnuje ani nestanovuje změnu režimu křižování vozidel a úpravy přednosti v jízdě na komunikaci Jankovcova, ačkoliv právě na tomto místě dochází k významnému zásahu do veřejného zájmu. Grafická část opatření takovouto úpravu provozu na dané komunikaci také stanovuje a k úpravě provozu na ul. Jankovcova na základě opatření již fakticky došlo, včetně umístění nového dopravního značení přímo na tuto komunikaci (dopravní značka č. V 5).
18. Navrhovatelka tedy dále namítá nepřezkoumatelnost opatření pro nedostatek odůvodnění, a to jak vlastního opatření, tak i nedostatečné vypořádání připomínek Policie České republiky. Ta v rámci svého stanoviska k návrhu opatření poukázala na nedostatky grafické části opatření a zejména na „problémy nového křižovatkového pohybu cyklistů“.
19. Část povinností stanovených opatřením není uvedena v textové části výroku opatření, tím spíše pak tyto důsledky nejsou (a nemohou) být řádně odůvodněny. V odůvodnění tedy zcela absentuje:
 - a) informace o tom, že důsledkem opatření je změna přednosti v jízdě na komunikaci Jankovcova;

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

b) zhodnocení, jaké dopady na bezpečnost a plynulost provozu na dané komunikaci bude tato změna mít;

c) posouzení, jakým způsobem může cílené přivádění další cyklistické dopravy na ulici Jankovcova ovlivnit veřejný zájem na provozu veřejného přístavu Praha-Holešovice.

20. Ani jeden z požadavků na materiální obsah odůvodnění nebyl odpůrkyní zapracován. Jak přitom zdejší soud uvedl v rozsudku ze dne 21. 6. 2023, č.j. 9 A 24/2023-36: „*Soud rovněž považuje za rozumnou, logickou a přiléhavou úvahu navrhovatele, podpořenou jím označenými rozsudky krajských soudů (rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. 8. 2022 č. j. 30 A 25/2022-43 a rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2019 č. j. 62 A 295/2017-103), že vyznačování cyklistických tras vede ke zvýšené koncentraci osob, které je častěji využívají a dochází tak k přivádění další cyklistické dopravy do oblasti. V projednávané věci je přitom ulice Jankovcova komunikací, na níž má být uskutečňována doprava potřebná pro provoz veřejného přístavu Praha Holešovice.*“ Pokud se tyto závěry dají do kontextu s výše uvedenou povinností odpůrkyně zohlednit význam Přístavu ze své úřední povinnosti, je zřejmé, že odůvodnění opatření nesplňuje zákonné požadavky, když o dopravních dopadech na provoz Přístavu, které jsou s opatřením imanentně spojeny, zcela mlčí a nijak je neposuzuje.
21. Cílem opatření má být i zvýšení bezpečnosti dopravy a oddělování motorové a nemotorové dopravy. Výsledkem opatření je však pravý opak, tj. vznik zcela nových míst nebezpečného křižování motorových vozidel a cyklistů. K ostatním uváděným cílům opatření, resp. k uváděným důvodům pro jeho vydání, lze uvést, že se jedná o obecné, neadresné a abstraktní floskule, z nichž by se podávalo, že zavedení jakékoliv „cykloobousměrky“ je *per se* důvodné a prospěšné. Podle navrhovatelky tomu tak zjevně není a dopad jakékoliv úpravy provozu (včetně opatření zavádějících nové cyklistické trasy) je třeba hodnotit vždy individuálně, s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem, a tomu také musí odpovídat odůvodnění opatření.
22. Policie ČR (dále i jen „PČR“), jakožto orgán státní správy ve věcech bezpečnosti provozu a plynulosti provozu (§ 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích) a dotčený orgán dle § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu ve svém stanovisku vydaném k návrhu opatření poukázala na to, že ve výkresech grafické části opatření nejsou obsaženy údaje nezbytné pro posouzení bezpečnosti a plynulosti navrhovaného dopravního režimu. Ze stanoviska PČR je tak zřejmé, že v návrhu opatření jakož i opatření samotném, zcela absentují:
- a) „*okótované šířky průjezdu*“
 - b) „*rozhledové trojúhelníky pro nové křižovatkové pohyby cyklistů*“
 - c) „*vlečné křivky prokazující bezkolizní průjezd největšího přípustného navrhovaného vozidla v prostoru křižovatek při míjení se cyklistou (je nutné vzít v potaz rozměr pro nákladní kolo a bezpečností odstup)*“.
23. PČR tedy namítala zejména to, že pro absenci nezbytných dat nelze dopady opatření z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu vůbec posoudit. Odpůrce reagoval pouze tak, že se stanoviskem PČR nesouhlasí a že zvolené řešení je podle něj v pořádku. Uvedené závěry odpůrce jsou však naprosto nepřezkoumatelné – odpůrce tvrdí, že vydané opatření je správné, avšak tuto svou myšlenku nijak nerozvádí a o nic neopírá, k namítané absenci nezbytných podkladů se nijak nevyjadřuje, resp. dodává, že technické aspekty údajně ověřil v papírové podobě i na místě samém. Je však zcela jednoznačné, že ověřit šířky průjezdů, vlečné křivky, ani rozhledové poměry nelze při absenci technických podkladů pouhým

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

okem při nahlédnutí do tištěného dopravně inženýrského řešení, a tím spíše pak nelze tyto technické údaje získat na základě prostého pohledu na místo samé.

24. Ze stanoviska PČR lze ještě vyzdvihnout poukaz na nutnost zohlednění rozměrů nákladních (tzv. cargo) kol, která jsou používána stále častěji. Je nezbytné, aby v této souvislosti bylo samostatně doloženo, zda byla cargo kola při stanovení úpravy provozu vůbec zohledněna a případně pro jaké referenční vozidlo (cargo kolo) je úprava provozu projektována.
25. Nejenže tedy odpůrkyně nedostala povinnosti řádného vyložení svých myšlenkových pochodů, ale nedostatečné podklady správního spisu pak brání i tomu, aby si adresáti opatření mohli výsledné poměry v území ověřit ze své vlastní iniciativy (byť i v tomto případě jde primárně o zákonnou povinnost odpůrkyně).
26. I sama odpůrkyně v odůvodnění opatření uvádí, že v místech nového křižovatkového pohybu cyklistů údajně „nevzniká zásadní problém“ s rozhledovými poměry a míjením vozidel. Odpůrkyně tedy implicitně přiznává, že určitý problém v organizaci provozu nastává, avšak bez jakéhokoli relevantního podkladu ho bez dalšího označuje za nevýznamný. Je-li již samotnou odpůrkyní připouštěna existence určitého dopravního „problému“, je o to zásadnější, aby byly všechny rozhodující aspekty opatření řádně posouzeny na základě odpovídající technické dokumentace. Adresáti opatření, stejně jako soud samotný, musejí mít možnost přezkoumatelným způsobem ověřit, jak závažný a relevantní uvedený problém ve skutečnosti je.
27. Vydaným opatřením dochází k přivádění další cyklistické dopravy přímo do hlavní příjezdové trasy k Přístavu a ke vzniku nebezpečného a nevhodného dopravního režimu na blízké křižovatce na této trase, tedy v místě křižování ulic Jankovcova a U Parního mlýna. Popsaným postupem je tak zasaženo do veřejného zájmu na provozu Přístavu, neboť tím dochází k výraznému zhoršení stávajícího režimu dopravního napojení Přístavu. Veřejný zájem na Přístavu vyžaduje, aby silniční dopravní napojení Přístavu bylo nejen zachováno, ale aby bylo dále rozvíjeno a zkvalitňováno. Opatření je tak v rozporu s veřejným zájmem na provozu Přístavu a zajištění jeho odpovídajícího dopravního napojení.
28. Nutnost přezkoumat napadené opatření v celém rozsahu je ještě umocněna tím, že pokud cílem opatření má být oddělení nemotorové dopravy od motorové a zvýšení bezpečnosti provozu, pak v důsledku přijetí opatření naopak došlo k vážnému zásahu do těchto dvou deklarovaných zájmů. Podobně kontraproduktivním se pak opatření jeví i v rámci deklarované snahy zatraktivnit cyklistickou dopravu – pokud jsou procyklistická opatření realizována nebezpečným a nevhodným způsobem, nejsou schopna plnit ani tuto funkci. Opatření tedy neobstojí ani v prvním kroku testu proporcionality, jelikož není vůbec způsobilé dosáhnout sledovaného cíle a nesplňuje tak ani kritérium vhodnosti.
29. Z odpůrkyní uváděných cílů opatření pak zbývá k vypořádání již jen snaha o snížení emisí vznikajících z motorové dopravy. Ani v tomto směru není opatření schopné dosáhnout deklarovaného cíle, když protisměrný průjezd ulicemi U Parního mlýna, Tovární a Stupkova je toliko dílčím a izolovaným krokem, který postrádá napojení na jakýkoliv ucelený systém cyklistické dopravy.
30. Odpůrkyně ve svém vyjádření ze dne 17. 6. 2025 s návrhem nesouhlasila. Předně namítla nedostatek aktivní legitimace navrhovatelky, jelikož v návrhu netvrdí žádné konkrétní

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

dotčení na výlučně svých hmotných právech a hovoří mimo jiné o hájení veřejného zájmu, což však není její úlohou, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 56. 2025, 9 As 237/2023. Z nařízení TENT-T, Dohody AGN ani zákona o vnitrostátní plavbě neplynou žádné konkrétní příkazy či podmínky, které by se týkaly obsahu napadeného opatření. Není tam např. stanoveno, že by se v určitém „ochranném pásmu“ kolem přístavu nemohly zřizovat koridory pro cyklisty či instalovat antiparkovací sloupky.

31. Dále odmítla, že by docházelo k zásadní proměně dopravního režimu v místě či omezování provozu motorových vozidel. Město se průběžně vyvíjí a je třeba modernizovat dopravní režim. Naopak celková bezpečnost dotčených křižovatek stoupá.
32. Toto dopravní značení nemůže nijak zasáhnout do veřejných subjektivních práv navrhovatelky.
33. Příčná čára souvislá je pouze informativního charakteru, které zpřehledňuje prostor v dané křižovatce. Není zakázáno na ni najet. Průjezdný profil tohoto úseku ulice Jankovcova je již dlouhodobě dán parkujícími vozidly po obou stranách. Nové prvky, zejména sloupky, na tuto šíři navazují a nijak ji dále neomezují.
34. Opatření není neurčité ani vnitřně rozporné. Výroková část opatření dostatečně vymezuje jeho předmět, a to obecným způsobem co do typu osazovaného/vyznačovaného dopravního značení na jedné straně a odstraňovaného značení na straně druhé, a dále výčtem ulic, kde se tak činí, a to včetně ulice Jankovcova. Toto obecné vymezení je pak standardním způsobem konkretizováno odkazem na grafickou dokumentaci, se kterou není žádným způsobem v rozporu a není ani nesrozumitelné.
35. Odůvodnění opatření je dostatečné, obecně vymezuje důvody jeho přijetí a vypořádává se se všemi vznesenými připomínkami, které navrhovatel neuplatnil. Připomínky policie byly vypořádány dostatečně, byť v určité míře obecnosti, což ale souvisí s tím, že byly spíše málo konkrétní.
36. Opatření také není nijak neproporcionální, když do práv navrhovatele nezasahuje. Byly v něm dostatečně popsány důvody jeho přijetí a veřejné zájmy, které jeho přijetí odůvodňují.

IV.

Posouzení návrhu Městským soudem v Praze

37. Napadené opatření je opatřením obecné povahy, a to s odkazem na § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon“), dle kterého je opatření nařizované postupem § 77 tohoto zákona vydáváno právě uvedenou formou. Návrh je včasný, přípustný a věcně projednatelný a jsou podle soudu splněny rovněž ostatní podmínky řízení, včetně aktivní procesní legitimace navrhovatelky.
38. Judikatura správních soudů dlouhodobě v případě přezkumu návrhů na zrušení místní úpravy provozu připouští možnost zásahu i do jiných práv než práva vlastnického, zejména do práva svobodně podnikat (viz rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008 - 100, č. 1794/2009 Sb. NSS, či ze dne 18. 7. 2012, 1 Aos 1/2012 - 30, č. 2709/2012 Sb. NSS). Potencialita dotčení navrhovatelky na jejích právech, tak jak je vylíčila shora, je tedy dle přesvědčení soudu zjevná již z povahy, resp. předmětu a obsahu dané regulace, v důsledku níž mohlo dojít k zásahu do práv navrhovatelky. Ke stejnému

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

závěru dospěl Městský soud v Praze v obdobné věci v rozsudku ze dne 21. 6. 2023, č.j. 9 A 24/2023-36.

39. O věci samé soud rozhodl bez nařízení jednání v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť účastníci na nařízení jednání ve věci netrvali (souhlas odpůrkyně s rozhodnutím bez jednání v souladu s § 51 odst. 1 větou druhou s. ř. s. se presumoval, navrhovatelka s takovým postupem výslovně souhlasila již v návrhu), a pro rozhodnutí bez jednání byly též splněny rovněž podmínky uvedené v § 51 odst. 2 ve spojení § 76 odst. 1 a § 101b odst. 5 s. ř. s.
40. Podle § 101d ust. 2 s.ř.s., *„[d]ojde-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, a to dnem právní moci rozsudku, nebo k pozdějšímu dni, 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.*
41. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona *„[m]ístní 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“.*
42. Podle § 77 odst. 2 písm. b) zákona, *„[d]otčenými orgány při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace jsou policie, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace.“*
43. Dle věty první § 77 odst. 5 zákona *„[m]ístní 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 účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích“.*
44. Podle § 124 odst. 6 zákona *„[o]becní úřad obce s rozšířenou působností stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci. Místně příslušný je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se pozemní komunikace nachází“.*
45. Podle § 32 odst. 2 zákona o hlavním městě Praze, *„[o]rgánům městských částí lze v mezích zákona svěřit Statutem přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem nebo orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak“.* Okruh těchto záležitostí je upraven v návaznosti na § 4 Statutu hlavního města Prahy v jeho příloze č. 4. Mezi jinými je v příloze č. 4 Statutu hlavního města Prahy zmíněna agenda dle § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu, konkrétně stanovování místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace na silnici III. třídy, místní komunikaci, s výjimkou vozovek místních komunikací I. třídy [viz položka 25. písm. f)].
46. Soud má za to, že odpůrkyně byla k vydání opatření nadána pravomocí a působností vyplývající z § 124 odst. 6 a § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 silničního zákona, a to ve spojení s

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

§ 32 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o hlavním městě Praze“) a obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy.

47. Soud tak má za to, že odpůrkyně z mezí pravomoci a působnosti nevybočila ve smyslu formálním. Aby však soud mohl kvalifikovaně posoudit, zda odpůrce nevybočil z mezí svěřené působnosti ve smyslu materiálním, jak namítá navrhovatelka, musí opatření dostat požadavkům kladeným ustálenou rozhodovací praxí správních soudů na odůvodnění opatření obecné povahy vydávaného v režimu § 77 a § 78 zákona o silničním provozu a jeho dostatečnou oporu v obsahu správního spisu. Soud má rovněž za to, že byl dodržen zákonný postup jeho vydání.
48. Následně se proto soud zabýval otázkou přezkoumatelnosti OOP.
49. Soud dospěl k závěru, že již znění výroku opatření není jednoznačné. Výrok OOP je zcela nekonkrétní, jelikož z výroku není seznatelné, o čem je vůbec rozhodnuto. O jaké konkrétní dopravní značky se jedná, se lze dovědět pouze z odsouhlasené dokumentace.
50. Uvedení, že změna spočívá v **osazení nového a odstranění stávajícího** svislého dopravního značení, aniž by ve výroku bylo uvedené, o jaké dopravní značení se jedná, soud považuje za nekonkrétní. Obdobně neuvedení, že se jedná o změnu v dopravní značení v místě křížení ulice **U Parního Mlýna**, Praha 7, s ulicí **Jankovcovou**, považuje soud za zcela zavádějící, a to právě s ohledem na to, že **se mění situace v této křižovatce**, ve které je kvůli zavedení oboustranné jízdy cyklistů v jednosměrné ulici pro motorová vozidla nově nutné dát přednost jízdy cyklistům zprava, ačkoliv se doposud jednalo o jednosměrnou ulici.
51. Soud má rovněž za to, že výrok opatření by měl být zcela jednoznačný a výstižný, a obrazové znázornění v odsouhlasené dokumentaci by mělo plnit funkci pouze doplňkovou a demonstrativní. Jinak by výrok mohl znít pouze jako odkaz na schválenou dokumentaci, která je značně odborná a pro širokou veřejnost, které je opatření určeno, může být značně nejasná.
52. Soud proto souhlasí s navrhovatelkou, že výrok OOP by měl znít jinak, a to tak, že se v křižovatce ulice Jankovcově s ulicí U Parního Mlýna pro cyklisty nově zavádí přednost zprava z ulice U Parního Mlýna. Z tohoto důvodu je měněno i dopravní značení. Dopravní značení by také mělo být již ve výroku jednoznačně označeno svým číslem a názvem dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Již z tohoto důvodu nemůže OOP obstát.
53. Soud se pak ztotožnil i s dalšími námitkami navrhovatelky ohledně nedostatků v odůvodnění opatření, a seznal, že zásadní vady opatření spočívající v nedostatku jeho odůvodnění mu bránily ve věcném posouzení námitek zpochybňujících samotnou zákonnost opatření a proporcionalitu jím vyvolaného zásahu do právní sféry navrhovatelky.
54. Soud pak dospěl k závěru, že odpůrkyně dále nedostála rovněž svým povinnostem ohledně odůvodnění opatření, a to v části, týkající se námitek policie.
55. Jak navrhovatelka uvedla ve svém rozhodnutí, Policie ČR mimo jiné namítala, že *v předložených situacích nejsou jednoznačně okótované šířky příjezdu, a proto nelze zhodnotit bezpečnost navrženého řešení.*

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

56. Dále uvedla, že nejsou doloženy rozhledové trojúhelníky pro nové křižovatkové pohyby cyklistů. Je nezbytné doložit vlečné křivky prokazující bezkolizní průjezd největšího přípustného navrhovaného vozidla v prostoru křižovatek při míjení se cyklistou (je nutné vzít v potaz rozměr pro nákladní kolo a bezpečností odstup).
57. Odpůrkyně vypořádala tyto námitky následovně:
- „Policie ČR neuvádí, které profily komunikací nelze z jejich pohledu s ohledem na jejich kótování a skutečný stav v terénu posoudit. Správní orgán překontroloval celý projektový návrh jak v papírové podobě, tak ověřil některé souvislosti přímo v terénu a uzavírá tuto záležitost s tím, že návrh je zpracován v souladu s TP 179 i v souladu se skutečnými rozměry vozovek a chodníků tak, jak návrh uvádí.“*
- „Veškeré křížné a připojovací body nově předkládané návrhem byly správním orgánem prověřeny a z předloženého návrhu jednoznačně vyplývá, že nikde v celém návrhu nevzniká zásadní problém s rozhledem cyklistů či jiných účastníků provozu, stejně tak problém při míjení se cyklisty s rozměrnými motorovými vozidly, samozřejmě pak za předpokladu, že se všichni účastníci provozu budou chovat jak dle platných obecných pravidel a současně za předpokladu plného respektování stávající i nově navržené místní trvalé úpravy provozu.“*
58. Soud považuje takové vypořádání za naprosto nedostatečné. Pokud Policie ČR jakožto dotčený orgán ve smyslu ust. § 77 odst. 2 písm. b) zákona namítala, že nelze zhodnotit bezpečnost navrženého řešení, jelikož v předložených situacích nejsou jednoznačně okótované šířky průjezdu, a navrhovatelka měla za to, že Policie ČR neuvedla, které profily komunikací nelze z jejího pohledu v terénu posoudit, bylo její povinností Policii ČR vyzvat k upřesnění a tyto šířky následně doplnit.
59. Pokud Policie ČR namítala nedoložení rozhledových trojúhelníků pro nové křižovatkové pohyby cyklistů a vlečných křivek pro bezkolizní průjezd v prostoru křižovatek, a že z tohoto důvodu nemohla posoudit bezpečnost navrhovaného řešení, bylo povinností odpůrkyně tyto doplnit a opětovně dotčenému orgánu předložit. Vypořádání námitky namítající chybějící dokumentaci odpůrkyní je tak dle soudu nedostatečné. Odůvodnění je v tomto ohledu rovněž nepřezkoumatelné.
60. Soud se dále ztotožnil s navrhovatelkou, že OOP by mělo obsahovat kromě informace o tom, že důsledkem opatření je změna přednosti v jízdě na komunikaci Jankovcova a zhodnocení, jaké dopady na bezpečnost a plynulost provozu na dané komunikaci bude tato změna mít se zohledněním stanoviska Policie ČR, rovněž posouzení, jakým způsobem může cílené přivádění další cyklistické dopravy na ulici Jankovcova ovlivnit veřejný zájem na provozu veřejného přístavu Praha-Holešovice, tak jak ji to ostatně městský soud nařídil již v rozsudku ze dne 21. 6. 2023, č.j. 9 A 24/2023-36.

IV.

Závěr a náklady řízení

61. Jelikož soud shledal žalobou napadené opatření obecné povahy nepřezkoumatelným, výrokem I. rozsudku v souladu s § 101d odst. 2 s. ř. s. jej v celém jeho rozsahu zrušil, a to s ohledem na to, že se důvody jeho nepřezkoumatelnosti jednak týkají celého opatření a jednak z důvodu jeho funkčního propojení nebylo možné zrušit opatření obecné povahy jen částečně, například co do části týkající se křížení ulic Jankovcova a U Parního Mlýna.
62. Bude na odpůrkyni, aby doplnila spisový materiál o podklady požadované Policií ČR, a doplnila své odůvodnění o posouzení vlivu opatření obecné povahy i na provoz veřejného

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

přístavu navrhovatelky a její závazky vyplývající z Nařízení TEN-T, Evropských dohod a vnitrostátních předpisů, a uvedla v odůvodnění případně vydaného následného opatření obecné povahy důvody a argumenty, které na podkladě zjištěného skutkového stavu obstojí nejen z hlediska přezkoumatelnosti ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu, ale i z hlediska čtvrtého prvku algoritmu, tj. v souladu vydaného opatření obecné povahy s hmotným právem, a pátého kroku algoritmu, tj. proporcionality daného opatření obecné povahy.

63. Pokud jde o okamžik zrušení předmětného opatření, soud stanovil okamžik zrušení napadeného opatření na den 30. 8. 2025.
64. Výrok II tohoto rozsudku je potom odůvodněn § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem proti účastníkovi, který úspěch neměl. V řízení úspěšná navrhovatelka tak má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložila, a proto jí soud právo na náhradu nákladů řízení přiznal. Navrhovatelka však v řízení nebyla zastoupena advokátem. Náklady řízení u ní tak představuje toliko zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč za návrh ve věci samé, který bude ve stanovené lhůtě zaplacen odpůrcem k jejím rukám.

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha dne 30. července 2025

JUDr. Slavomír Novák v.r.

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.

předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje J. V.