



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jaromíra Klepše a soudců JUDr. Ing. Viery Horčicové a JUDr. Vladimíra Gabriela Navrátila v právní věci

navrhovatele: České přístavy, a.s., IČO: 45274592,
se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7

proti

odpůrci: Úřad městské části Praha 7,
se sídlem U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7

v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Úřadu městské části Praha 7, odboru dopravy ze dne 17. 6. 2024, sp. zn. MČ P7 32524811/2023/ODO/Zal

takto:

- I. Návrh se zamítá.
- II. Navrhovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů nepřiznává.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

Odůvodnění

I. Předmět sporu

1. Odpůrce dne 17. 6. 2024 vydal pod zn. MČ P7 325248II/2023/ODO/Zal opatření obecné povahy (dále jen „*napadené opatření*“), kterým stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci v ulici Jankovcova spočívající:
 - ve vyznačení vodorovného dopravního značení V2b, V4 a **V14 (symbol cyklisty)** na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7,
 - ve vyznačení vodorovného dopravního značení – symbol 220 (chodec) na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7,
 - v úpravě stávajícího vodorovného dopravního značení V12a na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7,
 - ve výměně stávající sestavy svislého dopravního značení IP13c (šikmé stání) + E13 za IP13c (podélné stání) + E13 a přesun na sloupek na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7,
 - v přesunu stávající sestavy svislého dopravního značení B28 + E13: „MIMO ČERPÁNÍ VODY“ na nový sloupek na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7,
 - v přeorganizování citybloků dle odsouhlasené dokumentace, která tvoří nedílnou součást napadeného OOP.

II. Návrh na zrušení napadeného opatření a další vyjádření procesních stran

2. Navrhovatel v návruhu osvětlil svou aktivní legitimaci. Věcně napadá stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci Jankovcova v úseku ulic Varhulíkové – U Vody, která spočívá mimo jiné ve vymezení jízdních pruhů pro cyklisty. Trasa, na níž se místní úprava provozu vztahuje, představuje trasu hlavního dopravního napojení Přístavu Praha Holešovice, jakož i jeho bezprostředního zázemí, na silniční síť. Soustava dopravních restriktivních opatření pro nákladní dopravu na alternativních příjezdových trasách totiž jinou možnost příjezdu a výjezdu z Přístavu nedává. Zároveň jde o součást trasy dopravního napojení Přístavu Praha Libeň na dálnici D8 (v dopravním napojení D8 – Městský okruh – Argentinská – Jankovcova – Přístav Praha Libeň). Napadené opatření vymezením jízdních pruhů pro cyklisty přivádí cyklisty a podporuje jejich pohyb v trase silničního napojení přístavu. Zvýšený pohyb cyklistů po pozemní komunikaci užívané na denní bázi těžkými nákladními automobily vyvolává bezpečnostní rizika a narušuje plynulost provozu s ohledem na rozdílnou velikost a rychlost pohybu obou těchto subjektů a na náročnost manipulace s těžce naloženými nákladními automobily.
3. Namítl, že regulace stanovená napadeným opatření ve svém důsledku zasahuje do veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu a narušuje plnění jeho funkcí plynoucí z veřejnoprávních předpisů. Tím zasahuje i do vlastnického práva navrhovatele a do jeho práva na podnikání.
4. Navrhovatel napadenému opatření vytýká nepřezkoumatelnost pro nedostatek odůvodnění.
5. Podle navrhovatele napadené opatření představuje v podstatě popisnou pasáž, kde nejsou vysvětleny základní principy místní úpravy silničního provozu, natož konkrétní dopady Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

navrhovaného značení v území a dopravní souvislosti s tím spojené. V této souvislosti poté poukázal na východiska judikatury správních soudů (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100 nebo rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 23. 4. 2024, č. j. 18 A 2/2024 – 36), které stanovily některé požadavky na odůvodnění opatření obecné povahy. Namítl rovněž, že podstatnou náležitostí odůvodnění je i přezkoumatelné vypořádání námitek a připomínek.

6. Konkrétně uvedl, že z odůvodnění napadeného opatření nevyplývá, z jakého důvodu považuje odpůrce právě zvolené řešení za způsobilé svého cíle dosáhnout. Odpůrce v odůvodnění sice uvádí, že si od vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty slibuje přerozdělení dosavadního dopravního prostoru, a tím i zpřehlednění dopravní situace. Zcela však chybí analýza, zda je pohyb cyklistů v ulici Jankovcova s ohledem na její vytížení nákladní dopravou vůbec vhodný a zda zvolené řešení skutečně ke sledovanému cíli povede. To tím spíše, že navrhovatel námítkami upozorňoval na nevhodnost navrhovaného řešení, které povede jen k dopravním komplikacím a ve svém důsledku ohrozí plynulost a bezpečnost provozu (tedy půjde přímo proti sledovanému cíli).
7. Dále namítl, že odpůrce se v odůvodnění napadeného OOP ani nezabývá otázkou, zda existují i alternativní řešení, kterými by bylo možné sledovaného cíle lépe dosáhnout. Ve vztahu k volbě ulice Jankovcova pro stanovení napadené úpravy odpůrce uvádí, že jde o páteřní komunikaci spojující severní a jižní část Holešovic a částečně i jejich východní a západní část. To však nijak neodůvodňuje, proč bylo třeba napadenou regulaci stanovit právě pro tuto ulici. Odpůrcem uváděnou funkci plní i ulice jiné se stejným výsledkem. Ulice Jankovcova nadto ústí na rušné ulici Argentinská, kde je cyklistická doprava nadmíru nevhodná a nebezpečná. Není tedy jasné, proč je třeba právě cyklistickou dopravu do této ulice přivádět.
8. Za obecné a nepodložené konstatování považuje navrhovatel část odůvodnění, v níž odpůrce uvádí, že navrhovanou úpravou nedochází k omezení práv subjektů sídlících v okolí ulice Jankovcova, neboť navrhovaná úprava nijak neomezuje stávající tranzitní ani cílovou motorovou dopravu. Toto tvrzení odpůrce ničím nepodkládá a není zjevné, zda otázku dotčení práv okolních subjektů odpůrce vůbec blíže zkoumal, a tedy na základě čeho k citovanému závěru dospěl. Jakékoliv omezení dopravní obslužnosti Přístavu a souvisejícího veřejného zájmu musí být v odůvodnění napadeného opatření řádně vymezeno, analyzováno, zváženo a odůvodněno. Navrhovatel přitom námítkami upozorňoval na konkrétní negativní dopady, které především na přístav bude regulace mít. Tyto námítky ale zůstaly nevypořádané, když je odpůrce odbyl konstatováním, že k žádnému omezení dopravní dostupnosti přístavu v důsledku napadeného opatření nedojde.
9. Dále podle navrhovatele chybí odůvodnění týkající se vážení veřejných zájmů na provozu a rozvoji veřejných přístavů provozovaných navrhovatelem a soukromých zájmů navrhovatele a cílů a zájmů, pro které bylo napadené opatření vydáno, a výsledku tohoto poměření ve prospěch veřejného zájmu na vydání napadeného opatření (k tomu nález Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04). Odpůrce jen v reakci na související námítku navrhovatele stroze uvádí, že dopravní dostupnost Přístavu není omezena a není proto ani ohrožen zájem na jeho provozu a rozvoji. Bližší rozvedení tohoto závěru však v odůvodnění napadeného OOP nalézt nelze a zůstává tím pádem otázkou, z čeho tak odpůrce usuzuje a zda přítomné zájmy vůbec zjišťoval a vážil. V této souvislosti pak poukázal na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 21. 6. 2023 č. j. 9 A 24/2023–36, jímž nadepsaný soud konstatoval nepřezkoumatelnost podobného dopravního opatření.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

10. Podle navrhovatele je nepřezkoumatelné i rozhodnutí o námitkách, které uplatnil k návrhu napadeného OOP dne 14. 5. 2024. Odpůrce v rozhodnutí o navrhovatelových námitkách v podstatě jen opakuje předchozí obsah odůvodnění napadeného opatření či na něj odkazuje. Dále navrhovatel namítl, že nesouhlasil s přivedením a navýšením cyklistické dopravy do ulice Jankovcovy, které zvýší riziko kolize s tudy projíždějícími nákladními automobily a působí komplikace a omezení pro tuto nákladní dopravu. S tím se odpůrce v odůvodnění napadeného opatření nijak nevypořádává. K doložení vlečných křivek 18metrového kloubového autobusu je pak třeba zdůraznit, že tyto nevypovídají ničeho o křivkách nákladní silniční dopravy směřující do Přístavu. Vlečné křivky průjezdu autobusu, nadto kloubového, budou odlišné od vlečných křivek nákladní soupravy – tahače s návěsem dl. 16 m nebo nákladních souprav délky 22 m, které oproti kloubovému autobusu nemají ve svém prostředku kloubový zlom. Doloženy by tak měly být vlečné křivky odpovídající nákladní silniční dopravě. Navrhovatel rovněž nerozumí poukazu odpůrce na existenci svislého dopravního značení B4 v ulici U Vody a na křižovatce ulic Jankovcova x Varhulíkové (tj. zákaz vjezdu nákladních automobilů do ulic U Vody a Varhulíkové). Právě existence zákazu vjezdu nákladních automobilů do ulic U Vody a Varhulíkové (a krom toho i zákaz vjezdu vozidel s okamžitou hmotností vyšší než 6 tun do ulice Přívozní a na Ortenovo náměstí) zdůrazňuje nutnost zachování plné a nijak neomezené možnosti nákladních automobilů užívat ulici Jankovcovu v úseku mezi těmito dvěma ulicemi.
11. Navrhovatel dále namítl nezákonnost napadeného opatření, která podle jeho názoru spočívá v rozporu s ochranou veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu podle právních předpisů.
12. Poukázal na to, že je provozovatelem přístavů jakožto veřejných přístavů s ochrannou funkcí, ty mají zásadní strategický význam pro rozvoj dopravy a průmyslu v České republice. Je tedy nutno respektovat předpisy:
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (dále jen „nařízení TEN-T“),
 - Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 (dále jen „dohoda AGN“),
 - Evropskou dohodu o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 (dále jen „AGTC“),
 - zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“) spolu s prováděcí vyhláškou Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí (dále jen „vyhláška č. 222/1995 Sb.“).
13. Navrhovatel poukázal na to, že napadené opatření zásadním způsobem komplikuje přístup nákladní dopravy do přístavu a její výjezd z přístavu.
14. Nařízení TEN-T ukládá zajistit napojení jeho součástí na jiné druhy dopravy [srov. např. čl. 4 odst. 2 písm. b) bod iii. nebo čl. 5 odst. 1 písm. b)], zejména na dopravu silniční a železniční. Nařízení TEN-T předpokládá pro přístavy v globální síti TEN-T zajištění překladů zboží a materiálu v objemu 500 tisíc tun za rok. Ve vztahu k vnitrozemským přístavům hlavní sítě je dle čl. 23 odst. 1 nutné zajistit jejich napojení na silniční nebo železniční infrastrukturu do

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

31. 12. 2030. Význam sítě TEN-T a AGTC jakožto relevantního veřejného zájmu zdůraznil Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 19. 9. 2018, č. j. 46 A 1/2016-46. Také dohoda AGN stanovuje požadavek na napojení na hlavní silnice a vhodné podmínky pro rozvoj přístavní průmyslové zóny. Vzhledem ke ztížení přístupu nákladní dopravy do a z přístavu, je napadené opatření podle navrhovatele v přímém rozporu s Nařízením TEN-T a dohodou AGN.

15. Navrhovatel dále uvedl, že Česká republika své závazky vyplývající z výše uvedených nadnárodních dokumentů promítla do čl. 130 Politiky územního rozvoje ČR jakožto hierarchicky nejvyššího dokumentu územního plánování a do kapitoly 5.4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, a to i v případě přístavů provozovaných navrhovatelem na území hlavního města Prahy. Tyto dokumenty územního plánování ukládají ochranu a respektování veřejným přístavům provozovaných navrhovatelem. Nelze přijmout tedy řešení, které bude znemožňovat plnění cílů a úkolů územního plánování stanovených na celostátní úrovni. Takový postup by byl v přímém rozporu s množstvím základních zásad činnosti správních orgánů, například na zajištění ochrany veřejného zájmu, vzájemný soulad postupů správních orgánů či zásadu dobré správy.
16. Navrhovatel také poukázal na to, že přístavy plní tzv. ochrannou funkci dle zákona o vnitrozemské plavbě. Poskytují ochranu většině plavidel nacházejících se v době mimo povodňové ohrožení na řece tak, aby tato plavidla za vysokých vodních stavů neohrozila nejenom majetek jiných osob nacházející se na území hl. m. Prahy, ale např. i pražských památek v bezprostřední blízkosti řeky. Nezbytným předpokladem pro plnění této ochranné funkce je i zajištění bezproblémového vjezdu do přístavu a výjezdu z něj jakoukoliv těžkou technikou, včetně např. vozidel dopravujících do přístavu lodě nebo jeřábů pro jejich přeložení na vodu a vytažení z vody zejména při povodňových stavech. Dopravní napojení přístavů tak musí odpovídat i těmto zákonným požadavkům. Dle § 9c odst. 1 a 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb. veřejný přístav musí umožňovat tankování pohonných hmot do plavidel, 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, což se neobejde bez neomezeného přístupu těžké dopravy do přístavu.
17. Zajištění provozu a rozvoje veřejných přístavů provozovaných navrhovatelem, tedy i přístavu, pak není pouze jeho soukromým zájmem, nýbrž zároveň představuje i veřejný zájem, což potvrdil i Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 19. 9. 2018, sp. zn. 46 A 1/2016. Přístav je používán kromě navrhovatele také neomezenou veřejností.
18. Navrhovatel dále namítl neproporcionalitu napadeného opatření. Odpůrce za cíl napadeného opatření klade zajištění plynulosti provozu všech vozidel a bezpečnosti účastníků provozu. Navrhovatel je přesvědčen, že řešení zvolené napadeným opatření je ve vztahu k dosažení tohoto cíle kontraproduktivní. Podle navrhovatele vlivem nedostatečného odůvodnění napadeného opatření nelze seznat, zda odpůrce při vydávání napadeného opatření vůbec hledal a posuzoval i jiná řešení, kterými by bylo možné lépe dosáhnout sledovaného cíle a při menším omezení jeho adresátů. Opatření nadto ani nepřispívá k bezpečnosti a plynulosti provozu a lze pochybovat o její schopnosti dosáhnout jím sledovaného cíle.
19. Navrhovatel poukázal na to, že opatření systematicky přivádí cyklistickou dopravu do části ulice Jankovcova, tj. do trasy nezbytné pro dopravní napojení přístavu Praha Holešovice.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

Tento úsek ulice Jankovcova je rovněž součástí trasy dopravního napojení přístavu Praha Libeň na dálnici D8 (v dopravním napojení D8 – Městský okruh – Argentinská – Jankovcova – Přístav Praha Libeň. Touto trasou tak v souvislosti s provozem přístavu projíždí na denní bázi těžké nákladní automobily a těžká technika. Soužití cyklistické dopravy s těžkou nákladní dopravou přitom vyvolává závažné bezpečnostní problémy s ohledem na rozdílnou velikost a rychlost obou subjektů a na horší manipulovatelnost s nákladními vozidly. To vede k narušení plynulosti a bezpečnosti dopravy – tedy k popření cíle, který se napadené opatření snaží sledovat. V případě napadeného opatření tak dochází ke kolizi vlastnického práva navrhovatele a veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavů se zájmem určité skupiny veřejnosti, která si za dopravní prostředek zvolila jízdní kolo. Navrhovatel odkázal na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 5. 2014, č. j. 6 As 57/2014 – 41 a ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, z nichž vyplývá, že zachování přístupu k pozemku či stavbě je podmínkou k výkonu vlastnického práva a k podnikatelské činnosti. Omezením dopravního napojení může dojít k omezení vlastnického práva navrhovatele k přístavu (včetně pozemků, na kterých se nachází) a práva využívat přístav k podnikatelské činnosti. Nejde jen o současné, ale i budoucí využití až 500 tisíc tun ročně.

20. Dle rozsudků Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. 8. 2022, č. j. 30 A 25/2022 – 43 a Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2019, č. j. 62 A 295/2017 – 103 je pak patrné, že pokud je v určitém místě budována infrastruktura pro cyklistickou dopravu, je zcela jistě sledovaným cílem a nevyhnutelným následkem nárůst cyklistické dopravy v dané lokalitě. Přivádění cyklistů přímo do trasy dopravního napojení pro intenzivní využívání nákladními automobily (tj. na pozemní komunikaci Jankovcova v místě propojení/napojení přístavů) ze své podstaty musí vést ke komplikacím v dopravní situaci v místě a také k narušení plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a k rizikům kolize, tj. i k ohrožení zdraví cyklistů. Zužování jízdních pruhů pro automobily ve prospěch cyklopruhů též nutně vede k situaci, že nákladní automobily budou pojíždět vymezený cyklopruh. Není totiž dodržena minimální šíře jízdních pruhů dle normy ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*. Ulice Jankovcova je ve smyslu této normy tzv. sběrnou komunikací. U sběrných komunikací se dle normy jízdní pruhy, jimiž budou projíždět autobusy, navrhují v minimální šířce 3,25 m. Ulicí Jankovcova autobusy MHD skutečně každodenně projíždějí. Z dopravně inženýrského opatření však vyplývá, že od Přístavu směrem k ulici Argentinská je stanovena šířka jízdního pruhu na 3,10 m a ve směru od ulice Argentinská směrem k Přístavu je šířka jízdního pruhu stanovena na pouhých 2,50 m. Ani jeden z těchto jízdních pruhů nesplňuje požadavek výše uvedené normy na šířku sběrné komunikace. To nutně povede k tomu, že nákladní automobily budou nuceny vjíždět právě i do jízdního pruhu pro cyklisty, čímž jen narostou rizika.
21. Dle navrhovatele je proto napadené opatření v rozporu se zájmy chráněnými ústavním pořádkem, když nejen že negativně zasahuje do vlastnického práva navrhovatele, ale jeho realizace též může vést k ohrožení života a zdraví jednotlivců. Tyto důsledky jsou podle navrhovatele nepřiměřené zvláště s ohledem na to, že úprava provozu stanovená napadeným opatřením není schopná dosáhnout sledovaného cíle v podobě zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.
22. Odpůrce k námitkám navrhovatele stroze konstatoval, že úpravou nedojde k omezení práv subjektů sídlících v okolí ulice Jankovcova, že úprava nijak neomezuje stávající tranzitní ani cílovou motorovou dopravu a že dopravní dostupnost přístavu není omezena. Toto

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

konstatování ale ničím nepodkládá a není zjevné, z čeho při tom vychází. Podle navrhovatele jde o zcela nepřezkoumatelné tvrzení.

23. Navrhovatel poukázal rovněž na část odůvodnění, podle něhož se daná lokalita postupně stává spíše rezidenční čtvrtí, což vyvolává i změnu dopravních prostředků v této lokalitě. Podle navrhovatele je tedy zjevné, že odpůrce zcela opominul zohlednit zájmy v podobě budoucího rozvoje přístavu a zaměřil se jen na nemotorovou dopravu a potřeby zdejších rezidenčních objektů.
24. Odpůrce ve vyjádření uvedl, že návrh kopíruje námitky, které již byly vypořádány v opatření. Poukázal na charakter daného území a celkový kontext daného opatření. Opatření je realizováno v oblasti, kde se nachází smíšená zástavba městského typu, od bytových domů (z významné části nově realizované na pozemcích prodaných v minulosti navrhovatelem), přes různé drobné provozovny, kancelářské budovy, školské budovy po větší provoz typu přístavu. V místě se tedy přirozeně vyskytují chodci, cyklisté, osobní automobily i automobily nákladní, nedaleko vede páteří cyklotrasa. Cílem odpůrce je najít kompromis mezi zájmy těchto různých skupin tak, aby bylo docíleno co možná největší bezpečnost dopravy, kdy z logiky věci jsou nejohroženější skupinou chodci a cyklisté, při zachování možnosti plynulého průjezdu i pro největší nákladní vozidla. Cílem není nijak omezovat vjezd do přístavu, a napadené opatření k takovému cíli ani vést nemůže.
25. Opatření za prvé umísťuje koridor pro chodce, a to v místě, kde chybí chodník. Toto opatření, realizované až na samém okraji vozovky za parkujícími vozidly, má nulový vliv na průjezd vozovkou. Za druhé opatření upravuje způsob parkování ze šikmého na podélné a upravuje místa, kde je stání zakázáno. Ani toto opatření nemá žádný vliv na průjezd vozovkou. Za třetí opatření vyznačuje jízdní pruh pro cyklisty. Ani toto opatření, dle názoru odpůrce, nemá reálný vliv na plynulost dopravy ani nijak negativně neovlivňuje dopravní obslužnost přístavu.
26. Poukázal na § 14 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, z něhož vyplývá, že v případě, že po dané komunikaci pojedou velké nákladní vozidlo, pro které bude jízdní pruh určený pro motorová vozidla příliš úzký, může legálně vjet i do jízdního pruhu pro cyklisty, pouze musí dát pozor, aby cyklistu neohrozil. V tom je situace naprosto totožná jako ve stavu před přijetím napadeného opatření. I v případě, že se cyklista pohybuje na komunikaci, kde není vyznačen jízdní pruh pro cyklisty, musí řidič motorového vozidla vždy dát pozor, aby cyklistu jedoucího při kraji neohrozil. Není pravdou, že by vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty nějakým zásadním způsobem cíleně a nově přivádělo na danou komunikaci cyklistickou dopravu. Cyklistická doprava se v místě vyskytovala již předtím, neboť se jedná převážně o rezidenční oblast v blízkosti páteří cyklotrasy. Vyznačením jízdních pruhů pro cyklisty dochází pouze ke zpřehlednění a přerozdělení celého prostoru, kdy naopak jsou řidiči motorových vozidel více upozorněni na možný výskyt cyklistů, a tím obecně dochází ke zvýšení bezpečnosti provozu.
27. Navrhovatel v replice setrval na názoru, že z odůvodnění napadeného opatření neplyne, jak byly zájmy v dotčeném území posouzeny a zohledněny. Podle navrhovatele odpůrce při vydávání napadeného opatření vůbec nezohledňoval zájmy na provozu a rozvoji přístavu a s tím související potřebu jeho dopravní dostupnosti, jakým způsobem byl tento zájem zohledněn, zda a jak bylo zkoumáno zachování plnohodnotné dopravní dostupnosti přístavu, z jakého důvodu se odpůrce domnívá, že nebude přístav a jeho dopravní dostupnost opatřením negativně dotčen a že má zvolené řešení představovat odpůrcem zmiňovaný

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

kompromis. Odpůrce se ani nezabýval alternativními, v úvahu připadajícími řešeními. Odpůrce nebere v potaz bezpečnostní rizika zvoleného řešení.

28. Klíčový je oproti předchozímu stavu zvýšený počet cyklistů v jízdním pruhu. To, že může řidič nákladního vozidla vjet do jízdního pruhu pro cyklisty v tomto případě není až tak důležité. S rostoucím počtem cyklistů vzrůstá i množství nutných manévrů, které jsou u nákladních vozidel pomalejší, časově delší a obecně spojené s vyšším rizikem případných konfliktů v omezeném profilu komunikace, natož v případě, že nově je na základě vyznačených jízdních pruhů pro cyklisty upřednostněn pohyb cyklistů, když do uvedeného pruhu je možné vjet pouze tehdy, nedojde-li k ohrožení cyklisty jedoucího v tomto pruhu. Tím dochází i k omezení ve využití původní šíře vozovky (§ 14 odst. 5 zákona o silničním provozu). Nadto je potřeba zdůraznit, že podle téhož ustanovení zákona se pro cyklisty i řidiče jiného vozidla užití obdobně odstavce 1 až 3 daného ustanovení, z nichž jsou jasně patrná další omezení. Nelze tak odhlédnout např. od nově vzniklé povinnosti řidiče vozidla regulovat rychlost či dokonce zastavit v situacích dle odst. 2 daného ustanovení, kdy cyklista přejíždí z jízdního pruhu pro cyklisty do přilehlého jízdního pruhu. K tomu ale odpůrce vůbec nepřihlédl a nevzal tyto skutečnosti v potaz. Podle navrhovatele lze s odkazem na judikaturu správních soudů očekávat, že vyznačení jízdního pruhu přivádět více cyklistů. Odpůrce pak v opatření vůbec neanalyzuje, jaké dopady přivedení dalších cyklistů do lokality vyvolá a zda je tedy tento krok vhodný a zda by popř. nebylo lepší cyklistický pruh vyznačit jinde (a to i z hlediska deklarovaného cíle opatření).
29. Odpůrce se k replice navrhovatele již nevyjádřil.

III. Posouzení věci Městským soudem v Praze

30. Soud ověřil, že navrhovatel podal návrh včas v jednoroční lhůtě od účinnosti opatření /§ 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném a účinném znění (dále jen "s. ř. s.")/- napadené OOP bylo vyvěšeno 18. 6. 2024, účinnosti nabylo tedy patnáctým dnem po vyvěšení, tj. 3. 7. 2024 (srov. § 173 odst. 1 správního řádu). Navrhovatel podal návrh poslední den lhůty, tj. 3. 7. 2025. Napadené opatření soud přezkoumal na základě skutkového i právního stavu v době vydání a v mezích uplatněných návrhových bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti (§ 101b odst. 2, 3 a 4 s. ř. s.)
31. Městský soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, neboť navrhovatel ani odpůrce přes poučení soudem nevyslovili nesouhlas s projednáním návrhu bez jednání; jejich souhlas s rozhodnutím věci bez jednání se tak presumuje (srov. § 51 odst. 1 s. ř. s. věta druhá).
32. Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování. Veškeré pro věc potřebné listiny, z nichž soud vycházel, jsou obsaženy ve správním spisu, jímž se dokazování neprovádí (rozsudek NSS č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS z 29. 1. 2009). Důkazy navržené navrhovatelem nad rámec součástí správního spisu - seznam nemovitostí na LV č. 178, k. ú. Holešovice, seznam nemovitostí na LV č. 771, k. ú. Libeň z nahlížení do katastru nemovitostí, rozhodnutí Státní plavební správy – povolení provozu přístavu Holešovice a rozhodnutí Státní plavební správy – povolení provozu přístavu Libeň, záznam data vyvěšení OOP na portálu E Desky, jsou pro předměte věci nadbytečné. O vlastnictví nemovitostí dotčených napadeným OOP či o tom, že je navrhovatel oprávněn provozovat přístav Holešovice a Libeň, není mezi stranami sporu. Okamžik účinnosti napadeného opatření pak vyplývá z obsahu správního spisu.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

33. Soud rovněž podotýká, že žádná další osoba v řízení neuplatnila práva osoby zúčastněné na řízení podle § 34 s. ř. s., ač jim to soud umožnil prostřednictvím výzvy zveřejněné na úřední desce.
34. Předem soud uvádí, že NSS v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, *T-Mobile*, stanovil pětikrokový algoritmus přezkumu OOP, a sice přezkum pravomoci správního orgánu, který je vydal (krok č. 1), přezkum otázky, zda správní orgán při vydání napadeného OOP nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*; krok č. 2), zda napadené OOP bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (krok č. 3), přezkum obsahu OOP z hlediska jeho rozporu (nebo jeho části) se zákonem (materiální kritérium; krok č. 4) a přezkum obsahu OOP z hlediska jeho proporcionality (krok č. 5).
35. Před vypořádáním jednotlivých námitek soud připomíná, že v návaznosti na usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 12. 2023, čj. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS, *pumelice*, již správní soudy *nemusí* postupovat podle tzv. algoritmu přezkumu vycházejícího z dřívější judikatury NSS, nicméně je vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s. ř. s.) Pětikrokový algoritmus nicméně zůstává použitelný jako pomůcka, kterou správní soudy mohou využívat při strukturování své argumentace (srov. rozsudek NSS ze dne 5. 3. 2025, čj. 2 As 299/2023-69, *Holešovičky pro lidi*, bod 34).

Aktivní legitimace navrhovatele

36. Podle § 101a odst. 1 s. ř. s. návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.
37. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře rozlišuje mezi aktivní procesní legitimací navrhovatele k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, jejíž nedostatek vede k odmítnutí návrhu, a aktivní věcnou legitimací, jejíž zkoumání je součástí posouzení důvodnosti návrhu. Věcná legitimace navrhovateli chybí zejména tehdy, pokud nelze nalézt souvislost mezi namítaným porušením procesních předpisů při vydání opatření obecné povahy a dotčením na subjektivních hmotných právech navrhovatele (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2013, č. j. 4 Aos 3/2013-33).
38. Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení své 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 (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120).
39. Městský soud se tedy v první řadě zabýval, zda navrhovatel uvedl plausibilní tvrzení o dotčení na svých hmotných právech.
40. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že navrhovatel je vlastníkem a provozovatelem obou přístavů, nacházejících se pozemcích zapsaných v katastru nemovitostí a přiléhajících k oblasti, která byla napadeným OOP řešena. Navrhovatel v návrhu pak zejména uvedl, že napadené OOP zasáhlo do dopravního napojení přístavu, negativně ovlivnilo bezpečnost a plynulost provozu v okolí přístavu. Mohlo tedy zasáhnout i do práva svobodně podnikat.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

Všechny namítané zásahy podle názoru soudu vycházejí ze stanovené úpravy provozu. Tvrzené dotčení právní sféry stanovením úpravy provozu na pozemních komunikacích považuje soud v obecné rovině za srozumitelné, a nikoli *prima facie* nemyslitelné (obecně srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009 - 120, č. 1910/2009 Sb. NSS).

41. Městský soud je tedy názoru, že změna úpravy provozu na místní komunikaci zasáhla do práv navrhovatele. Ten je proto ve věci procesně i věcně legitimovanou.

Obsah správního spisu

42. Správní spis obsahuje žádost Městské části Praha 7 ze dne 10. 10. 2023 vůči Policii ČR o posouzení projektové dokumentace z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Na přiložené projektové dokumentaci (3 výkresy), je poté otištěno razítko Policie ČR s textem „*Souhlasné stanovisko ve smyslu § 77 odst. 1 c) a 2 b), z. č. 361/2000 Sb. a § 25 odst. 1 a 6 c), zák. č. 13/1997 Sb.*“.
43. Odpůrce vydal ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nejprve opatření obecné povahy ze dne 23. 11. 2023, č. j. MČ P7 325248/2023/ODO/Zal. To však bylo zrušeno v přezkumném řízení rozhodnutím Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 23. 2. 2024, č. j. MHMP-347026/2024/O4/Vo. Navrhovatel k opatření podal námitky dne 13. 5. 2024.
44. Dne 17. 6. 2024 vydal odpůrce napadené OOP, na úřední desku jej vyvěsil dne 18. 6. 2024.

Nepřezkoumatelnost napadeného OOP

45. Navrhovatel je především toho názoru, že napadené OOP je (z výše vyložených důvodů) nepřezkoumatelné. Městský soud v Praze proto připomíná východiska k přezkoumatelnosti opatření obecné povahy, které shrnul v jiném rozsudku ze dne 23. 4. 2024, č. j. 18 A 2/2024-36.
46. Podle § 173 odst. 1 věty první správního řádu OOP musí obsahovat odůvodnění. V řízení o vydání OOP se přitom přiměřeně užijí ustanovení části první a ustanovení části druhé správního řádu (§ 174 odst. 1 správního řádu). Podle rozsudku NSS ze dne 16. 12. 2008, čj. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS, je nutno i v odůvodnění OOP uvést „*důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu z roku 2004). Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost*“. Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu se v odůvodnění uvedou důvody výroku nebo výroků [OOP], podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům. Nejprísnější nároky se kladou na tu část odůvodnění, v níž správní orgán vypořádává vznesené námitky. Zde je odkaz na obsah odůvodnění správního rozhodnutí vyžadovaný správním řádem zcela na místě, neboť se již nepochybně jedná o správní rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, čj. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS, *BEMETT Jesenice*, bod 154).
47. Rozhodovací praxe správních soudů přitom v minulosti opakovaně akcentovala význam odůvodnění opatření vydávaných v režimu § 77 a 78 zákona o silničním provozu, a rozvinula tak požadavky kladené na tento konkrétní typ opatření obecné povahy a jeho odůvodnění. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100 a jak potvrdily správní soudy v četné navazující judikatuře, smysl umístění dopravních značek Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Právě těmito okolnostmi se má odpůrce v procesu vydávání opatření obecné povahy zabývat a své závěry náležitě popsat v jeho odůvodnění.

48. Odůvodnění opatření tedy musí podle rozhodovací praxe správních soudů umožňovat posouzení, zda umístění dopravních značek plní zákonem stanovený účel. Při stanovení místní úpravy provozu je proto příslušný správní orgán povinen především přesvědčivě vysvětlit důvody přijatého řešení, aby byla zřejmá legitimita a zákonem předvídaný smysl umístění dopravního značení. Je totiž nepřijatelné, aby k umístování dopravních značek docházelo nahodile či dokonce jako projev libovůle správního orgánu.
49. V neposlední řadě správní soudy opakovaně zdůrazňují, že odpůrce je při vydání tohoto typu opatření povinen důsledně vypořádat uplatněné námitky a přezkoumatelným způsobem odůvodnit zvolenou regulaci z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu, resp. všech střetávajících se dílčích veřejných a soukromých zájmů.
50. Ještě přísnější požadavky pak na odůvodnění Napadeného opatření zprostředkovaně klade rozhodovací praxe správních soudů akcentující požadavek přezkoumatelnosti co do posouzení proporcionality zvoleného řešení. Nejvyšší správní soud v minulosti opakovaně zdůraznil, že odůvodnění opatření obecné povahy a obsah správního spisu musí umožnit posouzení přiměřenosti místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, konkrétně pak posouzení, zda deklarovaného cíle (jehož obsah je i v nyní posuzované věci předmětem sporu, viz výše) nebylo možné dosáhnout jinou a mírnější úpravou (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, čj. 10 As 336/2017 - 46).
51. Přitom platí, že v případě přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality není možné po soudu požadovat, aby provedl odbornou úvahu ve směru vážení důležitých veřejných zájmů či veřejného zájmu na jedné straně a ochrany práv navrhovatele na straně druhé, pokud tuto úvahu před ním dostatečně neprovedl příslušný správní orgán tam, kde se navrhovatel již v průběhu postupu směřujícího k vydání opatření obecné povahy konkrétními námitkami provedení takového posouzení a naplnění požadavku proporcionality zvoleného řešení domáhal (k limitům testu proporcionality prováděného soudem srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 - 43). Je tedy ve světle připomínaných judikатурních závěrů na odpůrci, aby se se v rámci odůvodnění jím vydaného opatření, v jehož důsledku má dojít v naznačeném směru k omezení práv navrhovatele, vypořádal s jím předestřenými otázkami, přičemž je povinen provést a v odůvodnění opatření obecné povahy také náležitě zachytit takové úvahy, jimiž byl při volbě přijatého řešení veden. Musí tak učinit způsobem, jenž by posléze v případě napadení tohoto opatření návrhem podaným ke správnímu soudu umožnil správnímu soudu postup správního orgánu věcně přezkoumat.
52. Navrhovatel v první řadě namítl, že odpůrce v napadeném opatření nevysvětlil základní principy místní úpravy silničního provozu, natož konkrétní dopady navrhovaného značení v území a dopravní souvislosti s tím spojené.
53. Městský soud přisvědčil navrhovateli v tom, že takové úvahy odpůrce by měly být součástí napadeného OOP, to minimálně za účelem osvětlení a poměření potřebnosti a vhodnosti stanovení nové místní úpravy provozu oproti stávajícímu stavu (k tomu viz výše).

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

54. Z obsahu napadené OOP nicméně tyto úvahy, podle názoru soudu, vyplývají. Odpůrce v úvodu odůvodnění vysvětluje stávající řešení dopravní situace. Uvedl, že komunikace Jankovcova je páteří komunikace, která propojuje jak severní a jižní část dolních Holešovic, stejně tak i částečně východní část se západní. I díky tomuto propojení je proto žádoucí, aby ulice Jankovcova sloužila jak motorové, tak i nemotorové dopravě. Z uvedeného je tedy zřejmé základní východisko, tj. že místní komunikace Jankovcova je, co se týče dopravního spojení pro oblast Holešovic, stěžejní, a proto je na ní zapotřebí zachovat provoz v co nejširším rozsahu.
55. Odpůrce dále v úvodu odůvodnění a na str. 14 napadeného OOP shrnuje, že potřeba přijatého řešení (tj. zejména úpravy značení pro cyklisty, pozn. soudu) vyplývá z potřeby zajistit plynulost provozu všech vozidel, která mohou dotčenou komunikaci užívat, při maximálním možném zajištění bezpečnosti zde se pohybujících ostatních účastníků provozu. Poukázal na to, že navržená úprava je v souladu s Plánem udržitelné mobility pro Prahu a okolí, zpracovaným hlavním městem Prahou, přičemž jedním ze seznamu konkrétních opatření plánu je i budování nové a rozšiřování stávající hlavní sítě cyklotras a postupné oddělování nemotorové dopravy od ostatních druhů dopravy. Jednou z priorit Plánu je tedy zvýšení atraktivity, kapacity a výkonu nemotorové dopravy v síti stávajících místních komunikací. Budování cyklistické infrastruktury je mimo jiné i důležitým krokem vedoucím k udržitelné mobilitě a s tím souvisejícím postupným snižováním emisí zdraví škodlivých látek. Potřeba řešení právě v tomto úseku je odůvodněna tím, že zde byla rozsáhlá rezidenční výstavba realizovaná postupně v okolí komunikace Jankovcova a dále kolem nábřeží až k mostu Barikádníků. Důležitým cílem je v této lokalitě především zajištění dostatečně širokého a bezpečného koridoru pro chodce, který v dané lokalitě dosud chyběl, neboť při jižní straně řešené komunikace nevznikl do dnešního dne chodník. Vlivem vyznačení dostatečně širokého koridoru pro chodce ve vozovce pak dojde ve směru od ulice U Vody k ulici Varhulíkové k částečné přeměně šikmého stání na podélné. Součástí přeřešení pojížděné části vozovky je i vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty. Rovněž napadené OOP konstatuje, že součástí provozu už jsou dlouhodobě i cyklisté v návaznosti na zavedenou infrastrukturu Bubenské nábřeží – U Průhonu. Místní úprava tak spočívá jen v přerozdělení stávající úpravy a tím i ke zpřehlednění dopravní situace, je i potřeba zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu v oblasti dolních Holešovic. Zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by jakýmkoliv způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Bezpečný pohyb všech účastníků provozu na komunikacích navazujících v zájmu nezranitelnějších účastníků silničního provozu. Tyto úpravy pouze reagují na to, že cyklisté komunikaci Jankovcova již dlouhodobě využívají.
56. Z těchto částí odůvodnění napadeného OOP tedy vyplývá, že odpůrce ke změně úpravy místního provozu na komunikaci Jankovcova uvedeným způsobem vedla potřeba a) zachovat zde co nejširší dostupnost provozu, to z toho důvodu, že tato komunikace je pro Holešovice stěžejní, tak i b) rozvoj nemotorové, především cyklistické dopravy dle strategie hlavního města Prahy za současného c) zpřehlednění dopravní situace a zajištění bezpečnosti pro cyklisty, kteří se budou pohybovat v jasně vymezeném prostoru.
57. Z uvedeného jsou rovněž srozumitelné i úvahy odpůrce o dopadu nově stanovené místní úpravy do území a o dopravních souvislostech – následkem nové místní úpravy dojde k přeorganizování zavedené dopravní situace a vyznačení (vzniku) vyhrazeného jízdního

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

pruhu pro cyklisty. Dopravní situace tím dle odpůrce nebude nijak zasažena, neboť zůstane zachována tak, jako doposud, má dojít pouze k jejímu zpřehlednění a bezpečnému oddělení především cyklistického provozu.

58. Z napadeného OOP tedy podle názoru městského soudu vyplývají dostatečně srozumitelné stěžejní úvahy odpůrce o tom, jaké bylo stávající dopravní řešení v místě, úvahy o potřebnosti změny oproti stávajícímu stavu a i to, jaké dopady bude mít změna místní úpravy na dopravní situaci. Tyto úvahy proto může městský soud následně podrobit přezkumu. Soud se proto neztotožnil s navrhovatelem, že by napadené OOP bylo v namítaném rozsahu nepřezkoumatelné.
59. Jako další navrhovatel namítl, že odůvodnění napadeného OOP se nezabývá otázkou, zda existují i alternativní řešení.
60. Jak již soud shrnul výše, z odůvodnění napadeného OOP vyplývá, že jeho účelem je především oddělení dopravy cyklistů od motorové dopravy. Nade vší pochybnost je z odůvodnění zřejmé, že odpůrce žádné alternativní řešení nezvažoval.
61. Tento postup je podle názoru soudu zcela logický, protože zjevným záměrem odpůrce bylo upravit již zavedený místní provoz na konkrétní komunikaci Jankovcova. Odpůrce v odůvodnění poukázal na to, že jde o páteřní komunikaci navazující na zavedenou cyklistickou infrastrukturu v úseku Bubenské nábřeží – U Průhonu. Z toho zase podle názoru soudu vyplývá další úvaha, že odpůrce předpokládá a počítá se zachováním cyklistické dopravy ve stávající míře a že není důvod se domnívat, že by samotným vyznačením pruhu v tomto úseku mělo dojít ještě k dalšímu navýšení provozu cyklistů.
62. Hlavním účelem úpravy je tedy pouze stanovení opatření pro soužití nemotorových a motorových účastníků provozu na této komunikaci ve stávajících mezích, nikoliv primárně zavádět a vymezovat zcela nová opatření pro pohyb cyklistů na komunikaci. Jinými slovy – zjevným záměrem odpůrce bylo zpřehlednit stávající dopravní situaci právě na tomto úseku komunikace Jankovcova, nikoliv přivést „novou“ cyklistickou dopravu v oblasti. Alternativou ke stávajícímu stavu tedy mohla být pouze nějaká jiná forma zpřehlednění stávající dopravní situace na komunikaci Jankovcova. Soud přitom jistě nemůže nijak předjímat, jaké nejvhodnější řešení by v místě přicházelo do úvahy, to je naopak úkolem odpůrce. Ten měl a mohl zvážit to, zda stejného stěžejního účelu, tj. bezpečí pro cyklisty a zpřehlednění dopravní situace v tomto úseku, lze dosáhnout i jinou alternativou, která by současně nepřinesla zásadní zásahy do práv ostatních účastníků provozu.
63. Podstatné je však to, že dle přijatého řešení na každé straně komunikace Jankovcova dochází značkou V14 k vymezení jízdního pruhu pro cyklisty. Byť také dojde ke zúžení (omezení) prostoru pro motorizované účastníky, tato nová úprava místního provozu jednoduše přináší vznik více jízdních pruhů v každém směru. Ty jsou přitom oddělené pro jednotlivé účastníky provozu. Účelem napadeného OOP je přitom zpřehlednění dopravní situace na komunikaci Jankovcova v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Varhulíkova a U Vody. To ve svém principu řešení přijaté napadeným OOP nepochybně přináší. Pokud toto zvolené řešení je způsobilé zajistit bezpečnost účastníků provozu, kteří se pohybují v tomto úseku komunikace Jankovcova, a oproti stávajícímu stavu způsobí jen nikoliv zásadní omezení pro motorizované účastníky, podle názoru soudu není nezbytné, aby odpůrce ještě zvláště prováděl úvahu o dalších možných alternativách řešení situace, kterými by dosáhl téhož výsledku. Absence těchto úvah proto podle názoru soudu nemá za následek

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

nepřezkoumatelnost napadeného OOP. Věcně se pak otázkou, zda přijaté řešení je způsobilé dosáhnout cíle napadeného OOP, bude soud zabývat níže.

64. Navrhovatel dále nesouhlasí s názorem odpůrce, že navrhovanou úpravou nedochází k omezení práv subjektů sídlících v okolí ulice Jankovcova. Podle navrhovatele toto tvrzení odpůrce ničím nedokládá, naopak nezvážil důsledky opatření pro bezpečnost dopravy.
65. Odpůrce v odůvodnění napadeného OOP vyložil, že navrhovaná úprava, které spočívá v přerozdělení stávajících jízdních pruhů, vytvoří bezpečný koridor pro chodce a změni uspořádání parkovacích stání, nijak přitom neomezuje stávající tranzitní ani cílovou motorovou dopravu. Nebude tedy nikterak nad rámec stávající organizace dopravy ovlivněna dostupnost Přístavu pro nákladní silniční dopravu, zůstává zachovaný dostatečný průjezd komunikacemi vedoucími k samotnému Přístavu.
66. Odpůrce dle názoru soudu vychází z toho, že stanovená úprava znamená jen přeuspořádání stávajícího zavedeného provozu na místní komunikaci do 4 pruhů a nijak dále tím neupravuje podmínky provozu v území. Nesporné mezi stranami totiž je to, že stanovená úprava nijak neomezuje objem tranzitní ani cílové motorové dopravy, včetně provozu cyklistů. Odpůrce přitom v odůvodnění nepominul a naopak zohlednil i to, že cyklistická doprava se v místě dlouhodobě už nachází, čímž zcela respektoval závěry citovaných rozsudků Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. 8. 2022, č. j. 30 A 25/2022 – 43 a Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2019, č. j. 62 A 295/2017 – 103. Opatření tedy skutečně nepřivádí cyklistickou dopravu do místa zcela nově, ale vyznačením značkou V14 reaguje právě na již stávající stav, který se odvíjí od rozvinuté cyklistické infrastruktury v blízkých částech Holešovic, jak poukazuje odpůrce. Nakonec ani navrhovatel nesporně, že by stanoveným přerozdělením mělo docházet k omezení objemu dopravy v místě. Z hlediska objemu a přístupu do místa navrhovanou úpravou tak nelze předpokládat žádné zásadní omezení práv subjektů sídlících v dotčené oblasti. V tom se tedy soud s odpůrcem zcela ztotožnil.
67. Podle navrhovatele však odpůrce nezvážil důsledky přerozdělení dopravy z hlediska bezpečnosti silničního provozu. I na to však odpůrce v napadeném OOP reagoval s tím, že dojde k zpřehlednění dopravní situace, neboť zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by zásadním způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Nad rámec uvedeného jsou pak i řidiči motorových vozidel těmito úpravami více upozorněni na možný a legální výskyt cyklistů ve vozovce upravovaných komunikací. Odpůrce tedy zvažil i důsledky přerozdělení dopravy z hlediska bezpečnosti silničního provozu.
68. Městský soud proto shledal, že odpůrce v odůvodnění napadeného OOP vyložil důvody, pro které má za to, že napadené opatření není v rozporu s právy ostatních subjektů v oblasti a pro které má za to, že napadené OOP nezmění ale naopak zlepší bezpečnost provozu v dotčené oblasti. Napadené OOP proto ani v této části není nepřezkoumatelné. To, zda ob stojí úvahy odpůrce, soud přezkoumá níže.
69. Podle navrhovatele v napadeném OOP chybí odůvodnění týkající se vážení veřejných zájmů na provozu a rozvoji veřejných přístavů provozovaných navrhovatelem a soukromých zájmů navrhovatele a cílů a zájmů, pro které bylo napadené opatření vydáno, a výsledku tohoto poměření ve prospěch veřejného zájmu na vydání napadeného opatření

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

70. Odpůrce zájmy, které hájí navrhovatel, hodnotil především na str. 4 – 9, 11, a 15 napadeného OOP.
71. Co se týče veřejných zájmů, k nařízení TEN-T uvedl, že se jedná spíše o koncepční a strategické dokumenty, které mohou být relevantní pro státní dopravní koncepci nebo legislativní proces, nikoli však pro rozhodování silničního správního úřadu, nehledě na skutečnost, že předmětným opatření dochází k integraci a ke zlepšení napojení Přístavu na další dopravní módy, v tomto ohledu především pak na módy pěší a cyklistické dopravy. Ostatní (stávající) dopravní módy pak nejsou napadeným OOP nijak dotčeny. K dohodě AGN odpůrce nesporel důležitost státní vnitrozemské vodní dopravy a to ani ve vztahu k navazující silniční nákladní dopravě. Naopak správní orgán má za prokázané, že na místní komunikaci ulice Varhulíkové i na vjezdu a výjezdu do areálu Přístavu po realizaci navrženého opatření bez problému projede kloubový autobus o délce 18,0 metrů. Odpůrce má proto za to, že nedojde k omezení možnosti příjezdu nákladní dopravy ve směru do Přístavu a tedy napojení na navazující silniční síť není opatřením dotčeno. Poukázal na to, že dohoda AGN vyžaduje i napojení na železnici, kterým však již Přístav fyzicky nedisponuje. Doplnil, že navrhovatel nedokládá ani stávající přepravy objemů na relaci voda – silnice až nad 500 tis. tun ročně je aktuálně z pohledu správního orgánu nepotvrzený. Navrhovatel ani jednou v rámci své činnosti nevyužil ve smyslu §77 odst. 7 o silničním provozu získání výjimky ze stávající organizace dopravy (resp. ze stávajícího zákazového dopravního značení v bezprostřední blízkosti Přístavu), stejně tak nikdy nevyužil možnost danou zákonem o pozemních komunikacích ve smyslu zajištění příjezdu těžkých nadrozměrných nákladních vozidel formou povolení tzv. zvláštního užívání pozemních komunikací. K možnému rozporu se zákonem o vnitrozemské plavně obdobně vyložil, že nedojde k omezení vjezdu a výjezdu rozměrných vozidel do / z Přístavu a to ani nad rámec omezení vyplývajících dlouhodobě ze stávajícího či aktualizovaného dopravního značení. K podkladům územního plánování (Politice územního rozvoje a zásadám územního rozvoje) uvedl, že Přístav a jeho stávající dopravní napojení je napadeným OOP plně respektován. Cílem opatření je především reakce na měnící se potřeby rozsáhlé rezidenční výstavby na bývalém přístavním území a v jeho nejbližším okolí. Z územního plánu je ale patrné, že současný Přístav je již jen zlomkem původního holešovického přístavu. Dále je zřejmé, že v budoucnu bude širší okolí stále více zastavěno rezidenčními domy. Správní orgán proto reaguje opatřením na rozšiřující se požadavky na bezpečný provoz motorové a nemotorové dopravy v profilu ulice Jankovcova (v úseku Varhulíkové x U Vody), aniž by zásadním způsobem omezil či dokonce zamezil přístupu automobilové dopravy do prostoru Přístavu.
72. Napadené OOP pak dle odpůrce nezasahuje do soukromých práv navrhovatele především proto, že dopravní obslužnost Přístavu zůstává zachována. Současně odpůrci není zřejmé, jak může dojít zřízením jízdního pruhu pro cyklisty k omezení vlastnického práva navrhovatele.
73. Oproti tomu opakovaně zdůraznil, že účelem napadeného OOP je potřeba zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu v oblasti dolních Holešovic. Vyznačením jízdních pruhů (pro cyklistickou i automobilovou dopravu) tak v dochází jen a pouze k zpřehlednění a přerozdělení celého stávajícího dopravního prostoru, neboť zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by jakýmkoliv způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Přerozdělení vozovky ve vztahu k provozu motorových vozidel i nemotorových

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

vozidel není a nemůže být rizikovým krokem, neboť všem účastníků provozu umožňuje takovéto přerozdělení bezpečný průjezd řešenou lokalitou ve svém vlastním jízdním pruhu. Navrhovaným přerozdělením průjezdného profilu vozovky rozhodně nebude docházet k ohrožování cyklistů, naopak správní orgán očekává, že se všichni účastníci provozu budou konečně respektovat a chovat se k sobě tak, aby nedocházelo ke zbytečnému porušování pravidel silničního provozu, ke kolizním a nehodovým situacím

74. Odpůrce tedy posoudil jak veřejný zájem, který se váže k provozování a k přístupu z a do prostoru Přístavu, tak i soukromý zájem navrhovatele spočívající v užívání Přístavu, coby práva vyplývajícího z vlastnictví předmětných pozemků v Přístavu. Zohlednil přitom, že provozu přístavu napadené OOP z povahy věci nijak nebrání, neboť objem stávající dopravy a tedy přístupu do a z Přístavu je zachován. Podle jeho názoru však převáží zájem na bezpečnosti provozu jak motorových, tak především nemotorových účastníků silničního provozu, přičemž opatření přináší zřehlednění dopravní situace. Napadené OOP tedy obsahuje dostatečně srozumitelné úvahy o poměření veřejného zájmu na provozování přístavu a soukromého zájmu navrhovatele s veřejným zájmem na bezpečnosti provozu. Napadené OOP tedy není nepřezkoumatelné ani v této části. Správnost tohoto poměření soud přezkoumá níže.
75. Navrhovatel rovněž nesouhlasí s vypořádáním svých námitek a připomínek. Namítl, že k posouzení situace neměla být použita vlečná křivka 18metrového kloubového autobusu, k tomu mělo být vhodněji použito nákladní vozidlo o délce 16 m a 22 m. Nerozumí rovněž odpůrcově poukazu na značku B4, když právě zákazy odůvodňují povinnost zachovat Jankovcovu ulici průjezdnou bez omezení.
76. Odpůrce poukazem na zachování průjezdnosti kloubového autobusu o délce 18 metrů odůvodnil, že napadeným OOP nedojde k omezení možnosti příjezdu nákladní dopravy ve směru do Přístavu. A to v rámci vypořádání navrhovatelem uplatněných námitek o potřebě zachování, resp. nebránění, neztížení napojení Přístavu na veřejné komunikace. Napojení na navazující silniční síť není proto podle odpůrce opatřením dotčeno. Odpůrce v této souvislosti uvedl jen pro názornost, že uvedený kloubový autobus o délce 18 metrů projede komunikací do Přístav bez obtíží. Současně nijak nevymezuje, že by mělo jít o minimální či maximální přípustný rozměr, který by mohl komunikací projet. Podle názoru soudu poukaz na toto vozidlo zkrátka znamená jen příklad o tom, že i po napadeném OOP bude přístup k Přístavu stále možný. To ostatně ani navrhovatel nepopírá. Jedná se přitom o logickou úvahu odpůrce. Opatřením se nijak nemění tvar komunikace a ani příjezdu do Přístavu. To není předmětem sporu, je zachován zkrátka stávající stav podoby komunikace Jankovcovy. Přístup do Přístavu byl možný bez omezení i dříve, tj. i o pro nadrozměrná vozidla, což navrhovatel ani nepopírá, ostatně v návrhu poukazuje na případy, že v únoru 2024 byla použita v Přístavu těžká technika. Není tedy důvod se domnívat, že by i po účinnosti opatření měl vyvstat problém, aby stále do Přístavu projel vůz těžké techniky o délce 16 m či 22 m, aniž by takovou situaci bylo třeba zvláště testovat popř. modelovat.
77. Odpůrce odkazem na značku B4 poukázal na to, že je v místě zakázána doprava nákladních aut jinou trasou – konkrétně komunikacemi U Vody a Varhulíkové. Tedy, že doprava nákladními automobily tam není možná, a pokud je takto využívána, je to v rozporu se stanovenou místní úpravou. Přímá souvislost tohoto argumentu s úpravou značkami V14 na komunikaci Jankovcova z toho ani soudu skutečně nevyplývá. I tak z toho implicitně vyplývá, že nákladními vozidly do Přístavu není doprava jinou cestou možná, tj. o jiném

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

řešení průjezdnosti vozidel pro potřebu příjezdu do Přístavu nelze ani uvažovat. Proto je třeba řešit bezpečnost stávajících účastníků provozu právě na komunikaci Jankovcova.

78. Z napadeného OOP podle názoru soudu vyplývají úvahy, pro které odpůrce nevyhověl námitkám navrhovatele. Soud se tedy neztotožnil ani s těmito námitkami navrhovatele vůči přezkoumatelnosti napadeného OOP.

Námítky vůči nezákonnosti napadeného OOP

79. Navrhovatel dále namítl, že napadené OOP je v rozporu s ochranou veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu.
80. Jak již soud vyložil výše, odpůrce se k námitkám navrhovatele o rozporu napadeného OOP s veřejným zájmem na provozu a rozvoji Přístavu zabýval. Stručně shrnuto je toho názoru, že vzhledem k tomu, že nedojde k omezení příjezdu do Přístavu, není opatření ani v rozporu s veřejným zájmem, který vyplývá ze souvisejících zákonných či mezinárodních předpisů, územních plánovacích podkladů. Odpůrce poté relativizuje samotnou potřebu využívat Přístav až nad 500 tisíc tun ročně, z toho důvodu, že to navrhovatel především neprokázal. Poukazuje rovněž na to, že napojení na železniční přepravu bylo zrušeno k žádosti samotného navrhovatele rozhodnutím drážního úřadu č. j. DUCR-57085/15/Wo ze dne 30. 09. 2015. Rovněž poukázal na to, že navrhovatel doposud nevyužil možnost zajištění příjezdu těžkých nadrozměrných nákladních vozidel formou povolení tzv. zvláštního užívání pozemních komunikací, příp. danou možnost (ve smyslu §77 odst. 7) ohledně možnosti získání výjimky ze stávající organizace dopravy (resp. ze stávajícího zákazového dopravního značení v bezprostřední blízkosti Přístavu).
81. Mezi stranami není spor o to, že Přístav bude nadále možné využívat bez dopravního omezení, tedy, že Přístav i po účinnosti napadeného opatření zůstane přístupný všem potřebným typům motorových či nákladních vozidel. Na tom samotném se nic nezmění a vyznačení dvou jízdních cyklopruhů na komunikaci Jankovcova v úseku mezi křižovatkami U Vody a Varhulíkové na dopravní obslužnosti Přístavu, tudíž jeho využívání a podnikání navrhovatele, tím není omezeno. V tomto ohledu se soud zcela ztotožnil s odpůrcem.
82. Stěžejní otázkou celé věci však zůstává, zda vůbec a případně v jakém rozsahu je omezeno jak užívání Přístavu tak doprava do něj a z něj po komunikaci Jankovcova tím, že následkem stanovené úpravy místního provozu dojde k vyznačení cyklopruhů vodorovnou dopravní značkou V14.
83. Navrhovatel v této souvislosti namítá neproporcionalitu napadeného opatření. Napadené OOP podle navrhovatele nedosáhne sledovaného cíle, není jisté, zda byla zvažována jiná varianta. Poukazuje na problematiku soužití cyklistické dopravy s těžkou nákladní dopravou, které vede k narušení plynulosti a bezpečnosti dopravy – tedy k popření cíle, který se napadené opatření snaží sledovat. Namítl, že nesouhlasil s přivedením a navýšením cyklistické dopravy do ulice Jankovcovy, které zvyšuje riziko kolize s nákladními automobily.
84. Odpůrce v odůvodnění napadeného OOP vycházel z toho, že opatřením dojde jen k přeuspořádání stávajícího stavu. Na straně 15 k navrhovatelově námitce výslovně uvedl, že přerozdělení vozovky ve vztahu k provozu motorových vozidel i nemotorových vozidel není a nemůže být rizikovým krokem, neboť všem účastníkům provozu umožňuje takovéto přerozdělení bezpečný průjezd řešenou lokalitou ve svém vlastním jízdním pruhu, samotné vyznačení pruhů značkou V14 v izolovaném úseku tedy nemá potenciál zvýšit riziko kolize.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

Odpůrce se tedy neztotožnil s touto navrhovatelovou námitkou, přitom vycházel z toho, že cyklistická doprava i vzhledem k již rozvinuté infrastruktuře v okolí je v místě dostatečně zavedena.

85. Za úpravy místního provozu před účinností napadeného OOP (tj. ve společném pruhu) obecně pro pohyb cyklistů a motorových vozidel v jednom jízdním pruhu platí následující pravidla.
86. Podle § 11 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. Podle § 17 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích je při předjíždění cyklisty řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.
87. Po účinnosti napadeného OOP, jímž došlo k vymezení jízdních pruhů pro cyklisty v obou směrech, platí následující pravidla provozu.
88. Podle §14 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že je-li vyznačen jízdní pruh vodorovnými dopravními značkami jako jízdní pruh pro cyklisty, použijí se pro cyklisty a řidiče jiných vozidel odstavce 1 až 3 obdobně. Na jízdní pruh pro cyklisty smí řidič jiného vozidla vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký. Při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty nesmí řidič ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu.
89. Podle § 14 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že je-li vyznačen jízdní pruh dopravní značkou "Vyhrazený jízdní pruh" (dále jen "vyhrazený jízdní pruh") pro určitý druh vozidel, platí pro řidiče ostatních vozidel obdobně § 13 odst. 2, a je-li vyhrazený jízdní pruh vyznačen na tramvajovém pásu, též § 21 odst. 7. Jízdní pruh nelze vyhradit pro motocykly. Podle odst. 2 téhož ustanovení přejíždí-li řidič vozidla, pro které je vyhrazen jízdní pruh, z vyhrazeného jízdního pruhu do přilehlého jízdního pruhu, řidič vozidla jedoucí v tomto pruhu mu to musí umožnit snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla. Řidič vozidla ve vyhrazeném jízdním pruhu je povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče ostatních vozidel. Podle odst. 3 téhož ustanovení jede-li vozidlo, pro které je vyhrazen jízdní pruh, ve vyhrazeném jízdním pruhu nebo tramvaj jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění.
90. Podle přiměřeně užitého ustanovení § 13 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že na tramvajový pás (analogicky jde podle § 14 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích o pruh pro cyklisty) v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj.

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

91. Podle § 57 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že 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. Přičemž, dle odst. 3 cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.
92. Napadené OOP přeuspořádá dotčený úsek komunikace Jankovcova tím, že dojde k vymezení prostoru pro cyklisty i pro motorizované účastníky a takto se jasně vymezí a zdůrazní místa pro jednotlivé účastníky provozu. Nejde však jen o zdůraznění a upozornění na výskyt cyklistů, ale i o to, že v daném místě dojde k paralelnímu pohybu účastníků vedle sebe. To znamená, že motorizovaný účastník již nemusí při minutí cyklisty vybočovat jako při jeho předjíždění ve společném pruhu a může to pomoci i ke zlepšení plynulosti souběžné dopravy.
93. Je pravdou, že následkem napadeného OOP se zúží prostor pro pohyb motorizovaných účastníků z původní celé šíře jízdního pruhu ve prospěch prostoru pro cyklisty. Z výkresů dopravní situace, které jsou součástí správního spisu, vyplývá, že od ulice Varhulíkové směrem k U Vody bude šířka pruhu pro cyklisty 2,20 m, jízdní pruh pro motorizované účastníky bude na začátku tohoto směru 3,10m, a na konci 2,90m. V opačném směru U Vody – Varhulíková bude cyklopruh široký 2,0 m, jízdní pruh pro motorizované účastníky pak od 2,60 po 2,50m.
94. Oproti předchozí celé šířky jednoho jízdního pruhu v obou směrech (ca 5,30 m a 4,50 m) tedy pro motorizované účastníky provozu zůstane vymezený jeden – užší - jízdní pruh. To jistě i tak vyžaduje vyšší nároky na pozornost řidiče motorových vozidel – jak ve svém zúženém pruhu, tak i v povinnosti jako účastníka provozu dle § 4 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích neohrožovat cyklisty, kteří mohou jet paralelně s ním ve svém vyhrazeném pruhu.
95. Odpůrce však spatřuje zabezpečení a dosažení deklarovaného účelu napadeného OOP právě tím, že dojde k rozdělení účastníků do vlastních jízdních pruhů, čímž bude pro účastníky riziko minimální. Tomuto přístupu soud v obecnosti jistě nemá co vytknout. V řešení místa nicméně dojde k zúžení jízdního pruhu pro motoristy, přičemž právě v této souvislosti navrhovatel poukazuje na riziko možných kolizí a tím v důsledku ztížení dopravní obslužnosti atp. Přístavu.
96. Odpůrce uvedené námitky navrhovatele vypořádal s tím, že riziko kolize bude minimální, neboť dojde k vymezení vlastních jízdních pruhů. Má tedy za to, že veškerá doprava se vtěsná do 2 vyhrazených pruhů v obou směrech a pokud by snad šíře pruhu pro motorizované účastníky nepostačila, existuje zákonná výjimka dle §14 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích pro užití části cyklopruhu.
97. Navrhovatel ve svých námitkách v řízení i v žalobě poukazuje na nadrozměrnost či větší rozměry některých vozidel ať už MHD, či jiných dopravních vozidel a jejich možné zasahování do jízdních pruhů pro cyklisty atp. Byť namítaná rizika nepochybně mohou mít reálný základ, tyto argumenty navrhovatel i tak vznáší spíše v hypotetické rovině. Navrhovatel totiž nijak nereflektuje to, že doprava bude rozdělena do dvou jízdních pruhů v nijak nezanedbatelné šíři. Soudu z argumentů navrhovatele přitom bez dalšího není zřejmé, proč by např. šíře 3 m, resp. 2,60 m pruhu pro motorizované účastníky, vedle nichž bude umístěn ještě cyklopruh o šíři nejméně dalších 2 m (přičemž platí obecné pravidlo jízdy při

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

pravém kraji) neměla zajistit dostatečně bezpečnost jak cyklistů, tak motorizovaných účastníků. Z podkladů správního spisu dále vyplývá, že se jedná na komunikaci o rovný, tudíž relativně přehledný úsek. A pokud navrhovatel argumentuje nadrozměrností některých vozidel, soudu není z jeho tvrzení zřejmé, jakých rozměrů taková vozidla obvykle dosahují, a proč by při jejich jízdě neměly pro bezpečnost provozu postačit pruhy o vymezené šířce.

98. Navrhovatel tedy jen obecně argumentuje možnými riziky ze souběžné dopravy motorizovaných uživatelů a cyklistů, to aniž by tím současně reagoval na podmínky, které v místě stanovilo napadené OOP. Konkrétní námitky, kterými by zpochybnil dostatečnou bezpečnost přijatého řešení, přitom mohl uplatnit právě navrhovatel, neboť je to právě on, kdo může mít přesné poznatky o frekvenci dopravy, rozměru potřebných vozidel a konkrétních rizicích, které vyplývají v souvislosti s dopravou do a z Přístavu.
99. Žádné takové konkrétní argumenty, jimiž by (ke svým tvrzením) prokázal, že přijaté řešení nedosáhne účelu, tj. zajištění bezpečnosti a zpřehlednění dopravní situace, však navrhovatel v řízení neuplatnil. Navrhovatel tedy svými námitkami nezpochybnil úvahy odpůrce o tom, že následkem stanovení místní úpravy napadeným OOP bude zpřehlednění dopravní situace, což přinese i větší bezpečnost provozu v místě.

IV. Závěr a náklady řízení

100. Městský soud v Praze shledal, že napadené OOP je ve všech namítaných ohledech přezkoumatelné. Ztotožnil se také s odpůrcem, že úprava místního provozu napadeným OOP, tj. především námitkami napadené vodorovné značení V14 a s tím související vymezení cyklopruhů, je způsobilé zpřehlednit a zvýšit bezpečnost provozu. S ostatními námitkami se městský soud neztotožnil.
101. Výroky II a III. tohoto rozsudku jsou potom odůvodněny § 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. Navrhovatel procesně úspěšný nebyl, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. V řízení úspěšnému odpůrci soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť neshledal, že by mu s účastí v řízení vznikly nějaké náklady přesahující běžné administrativní výdaje.

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 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

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

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 30. září 2025

JUDr. Jaromír Klepš v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.