



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Marka Bedřicha, soudce Mgr. Marka Zimy a soudkyně JUDr. Jitky Hroudové ve věci

navrhovatele: **V. F.**
bytem X
zastoupen advokátem Štěpánem Holubem
sídlem Za Poříčskou bránou 365/21, 180 00 Praha 8

proti
odpůrci: **Úřad městské části Praha 11**
sídlem Ocelíkova 672/1, 149 41 Praha 11

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy z 25. 2. 2025, čj. MCP11/25/024849/OD/Jan, sp. zn. S-MCP11/25/004343/7, a z 11. 6. 2025, čj. MCP11/25/108664/OD/Jan, sp. zn. S-MCP11/25/067916/5

takto:

- I. Pořádková pokuta uložená usnesením z 8. 9. 2025, čj. 11 A 86/2025-39, se zcela promíjí.
- II. Opatření obecné povahy z 25. 2. 2025, čj. MCP11/25/024849/OD/Jan, sp. zn. S-MCP11/25/004343/7, se v celém rozsahu ruší, a to devadesátým dnem od právní moci tohoto rozsudku.
- III. Opatření obecné povahy z 11. 6. 2025, čj. MCP11/25/108664/OD/Jan, sp. zn. S-MCP11/25/067916/5, se v celém rozsahu ruší, a to devadesátým dnem od právní moci tohoto rozsudku.

Shodu s prvopisem potvrzuje X.

- IV. Odpůrce je povinen navrhovateli uhradit náhradu nákladů řízení ve výši 22 270 Kč, a to do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám navrhovatelova zástupce, advokáta Štěpána Holuba.

Odůvodnění:

1. Vymezení věci a návrhové body

1. Žalovaný vydal dvě opatření obecné povahy (OOP) uvedená v záhlaví rozsudku, kterými stanovil místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, a to osazením nového svislého, vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení a odstraněním stávajícího dopravního zařízení.
2. Prvním OOP z února 2025 (OOP 1) zjednosměrnil dopravu na několika ulicích (Medkova, Starochodovská, V Benátkách, Verdiho, Zakouřilova a K Dubu) v souvislosti se stavbou obytného souboru Medkova. Druhým OOP z června 2025 (OOP 2) tuto úpravu změnil a v části některých ulic (Starochodovská, K Dubu, V Benátkách a Medkova) umožnil obousměrnou cyklistickou dopravu.
3. Navrhovatel je přesvědčen, že jsou obě OOP nezákonná a zhoršila dopravní situaci pro cyklisty.
4. Předně uvedl, že je ve věci aktivně procesně legitimován. Má totiž trvalé bydliště na území městské části Praha 11 – Chodov, jako cyklista užívá místní komunikace a obě OOP zasáhla do jeho práva na svobodu pohybu, ochranu zdraví a bezpečnou a plynulou dopravu na pozemních komunikacích. Dotčené území je součástí historického vedení cyklotrasy A22 a mezinárodní cyklotrasy Greenway Praha – Vídeň. OOP 1 zjednosměrnilo ulice bez toho, aby zajistilo obousměrný průjezd cyklistů. OOP 2 následně umožnilo cyklistům obousměrnou jízdu pouze v krátkém úseku ulice Medkova bez funkční kontinuity. V důsledku nové úpravy musí navrhovatel jezdit trasou s vyšší dopravní zátěží a zvýšeným rizikem kolizí.
5. Navrhovatel považuje napadená OOP za nepřezkoumatelná (**první návrhový bod**), protože jednak nejsou dostatečně odůvodněna a jednak se odpůrce řádně nevypořádal s navrhovatelovými námitkami.
6. Z OOP není zřejmé, jaké bezpečnostní nebo technické potřeby odpůrce zjistil, jak vyhodnotil dopad změn na různé druhy dopravy, ani jakou alternativu posuzoval a proč ji zamítl. U OOP 1 se odpůrce omezil na konstatování, že úprava zvýší bezpečnost a plynulost dopravy v souvislosti s výstavbou obytného souboru Medkova. U OOP 2 pouze obecně odkázal na vyhodnocení provozu. Naprosto zde chybí navázání úvah na předchozí OOP 1 a vysvětlení, proč je obousměrná jízda cyklistů umožněna pouze v omezeném úseku a nikoliv v úsecích dalších.
7. Navrhovatel vznesl proti oběma OOP připomínky, které odpůrce překvalifikoval na námitky, ale následně se s nimi dostatečně nevypořádal. V odůvodnění OOP 1 pouze obecně odkázal na koncepční studii dopravního řešení z roku 2020 a uvedl, že možnost cykloobousměrek prověří. V odůvodnění OOP 2 odpůrce pouze opět odkázal na dopravní studii a obecné záměry městské části. Taková reakce na námitky je dle navrhovatele nedostatečná.
8. Navrhovatel považuje OOP za rozporná s hmotněprávní úpravou (**druhý návrhový bod**). OOP neúměrně omezují jeho svobodu pohybu. Omezení je o to závažnější, že se jedná o

úsek cyklotrasy A22. OOP ponechala maximální povolenou rychlost 50 km/h, zároveň však znemožnila obousměrný průjezd cyklistů v ulicích V Benátkách a Medkova, aniž by zavedla kompenzační opatření a celkovou koncepci dopravního zklidnění. Dopravní změny znevýhodňují bezmotorovou dopravu a navrhovatel je nucen využívat delší a dopravně exponovanější trasy. Zachování maximální rychlosti 50 km/h zároveň zvyšuje riziko dopravních kolizí a ohrožuje zranitelné účastníky silničního provozu. Absence bezpečnostních prvků je v rozporu s § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu).

9. Obě OOP jsou též v rozporu s oborovými standardy. Technické podmínky TP 132 požadují, aby změna organizace dopravy v intravilánu měst nevedla k omezení kontinuity a bezpečnosti cyklistického provozu. Podmínky TP 179 zároveň kladou důraz na zřizování cykloobousměrek v rámci zón 30. Technická norma ČSN 73 6110 požaduje, aby místní komunikace byly projektovány s cílem zajistit co nejvyšší bezpečnost všech účastníků dopravy, zejména chodců a cyklistů. Ulice V Benátkách a Medkova disponují širokým uspořádáním umožňujícím bezpečný obousměrný průjezd cyklistů, a není proto jasné, proč odpůrce k tomuto opatření nepřistoupil.
10. Navrhovatel považuje OOP též za nepřiměřená (**třetí návrhový bod**). Dopravní značení musí být přiměřené povaze chráněného veřejného zájmu a nemůže jít nad rámec toho, co je nezbytné k jeho ochraně. Z odůvodnění OOP však neplyne, že by stanovená úprava byla nezbytná k ochraně konkrétního veřejného zájmu. Absentuje též jakákoliv úvaha o méně invazivních alternativách. OOP výrazně omezují práva cyklistů a jednostranně preferují zájem na plynulosti individuální automobilové dopravy či přípravě území pro výstavbu.
11. Navrhovatel navrhuje, aby soud obě OOP zrušil a přiznal mu náhradu nákladů řízení.

2. Stanovisko odpůrce

12. Odpůrce se k návrhu samotnému nijak nevyjádřil, ač ho k tomu soud opakovaně vyzval. Ve svém vyjádření z 16. 9. 2025 pouze vysvětlil, z jakých důvodů se protáhlo předložení spisového materiálu.

3. Pořádková pokuta

13. Soud uložil odpůrci pořádkovou pokutu (usnesení čl. 39), neboť přes opakovanou výzvu nepředložil spis ani nesdělil, jaké věci se týká odvolání, kvůli kterému byl spis předložen Magistrátu hl. m. Prahy.
14. Odpůrce požádal 30. 9. 2025 o prominutí pořádkové pokuty. Uvedl, že spisový materiál předložil nadřízenému orgánu (magistrátu) a neměl ho k dispozici. Po výzvě k předložení spisu požádal magistrát, aby spis soudu předložil, což se však nestalo. Odpůrce následně udělal vše, co bylo v jeho silách, a nakonec zajistil osobní předání spisu a jeho bezodkladné doručení soudu. Upozornil též, že v srpnu čelil kybernetickému útoku.
15. Soud o odpůrcově žádosti uvažil takto.
16. Pořádková pokuta *může být na odůvodněnou žádost podanou do právní moci rozhodnutí, jímž se řízení končí, usnesením zčásti nebo zcela prominuta* [§ 44 odst. 1 *in fine* zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (s. ř. s.)].
17. Na rozdíl od úpravy v občanském soudním řízení [§ 53 odst. 2 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu (o. s. ř.)] nejsou důvody pro prominutí nijak omezeny. Kromě pozdějšího chování toho, komu byla uložena, může být relevantním důvodem „*bezprostřední*

náprava způsobené závady v řízení, jednání, z něž bude zřejmé, že se dotčená osoba poučila a v dalším průběhu řízení již z její strany k pochybení nedošlo, či alespoň projevená lítost a omluva soudu či jiným osobám“ (Pospíšil, P. In: Blažek, T., Jirásek, J., Molek, P., Pospíšil, P., Sochorová, V., Šebek, P.: Soudní řád správní – online komentář. 3. aktualizace. Praha: C. H. Beck, 2016, komentář k § 44).

18. Soud má za to, že takové skutečnosti jsou v nynější věci dány. Odpůrce jednak po uložení pořádkové pokuty spis předložil, jednak je z jeho vysvětlení patrné, že důvody, pro které spis nepředložil dříve, nebyly zcela pod jeho kontrolou. Soud proto výrokem I. odpůrci uloženou pokutu v celém rozsahu prominul postupem dle § 44 odst. 1 *in fine* s. ř. s.

4. Posouzení věci soudem

19. Ve věci samé rozhodl soud bez nařízení jednání, s čímž navrhovatel souhlasil výslovně a odpůrce konkludentně (§ 51 odst. 1 s. ř. s.).
20. Soud se nejprve zabýval podmínkami řízení a následně důvodností samotného návrhu.

4.1 Podmínky řízení

21. Návrh na zrušení OOP lze podat do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti (§ 101b odst. 1 s. ř. s.). OOP 1 nabylo účinnosti v březnu 2025, OOP 2 v červnu 2025. Návrh byl k soudu podán v červenci 2025, je proto včasný.
22. Navrhovatel je k podání návrhu aktivně procesně legitimován.
23. Dle § 101a odst. 1 věta první s. ř. s. je návrh *oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.*
24. Aktivní procesní legitimací má navrhovatel tehdy, tvrdí-li „logicky konsekventně a myslitelně možnost dotčení své právní sféry příslušným opatřením obecné povahy“ [usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (NSS) z 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS, bod 34].
25. Navrhovatel tvrdí, že jako cyklista dotčené pozemní komunikace využívá a omezení jejich průjezdnosti zasahuje do jeho právní sféry. Tato tvrzení jsou pro aktivní procesní legitimaci dostatečná a v souladu se závěry NSS v obdobných případech (rozsudek NSS ze 17. 10. 2024, čj. 2 As 307/2023-26, bod 15 a judikatura tam citovaná).
26. Protože jsou podmínky řízení splněny, přistoupil soud k samotnému přezkumu napadených OOP.

4.2 Důvodnost návrhu

27. Napadená opatření přezkoumal soud na základě skutkového i právního stavu v době jejich 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.).
28. Jak nedávno vysvětlil rozšířený senát NSS, je soud při přezkumu OOP vázán rozsahem a důvody návrhu, vyjma výjimek plynoucích z právní úpravy. Dříve využívaný algoritmus přezkumu OOP pro soudy není závazný (usnesení rozšířeného senátu NSS z 12. 12. 2023, čj. 9 Ao 37/2021-57, 4562/2024 Sb. NSS). Soud proto touto optikou posoudil napadená OOP a dospěl k závěru, že návrh je důvodný. Obě OOP jsou totiž nepřezkoumatelná.
29. OOP musí obsahovat odůvodnění (§ 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu), přičemž na požadavky odůvodnění se přiměřeně aplikují požadavky na odůvodnění

správního rozhodnutí (§ 68 odst. 3 ve spojení s § 174 odst. 1 správního řádu). V odůvodnění OOP je nutno uvést důvody jeho výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při hodnocení a při výkladu právních předpisů (rozsudek NSS z 16. 12. 2008, čj. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS).

30. Proti návrhu OOP mohou osoby, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy mohou být OOP přímo dotčeny, uplatnit připomínky. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být OOP dotčeny, a určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být OOP dotčeny, mohou podat námitky. Připomínkami se musí správní orgán zabývat a vypořádat se s nimi v odůvodnění, o námitkách musí rozhodnout s odůvodněním, které je součástí odůvodnění OOP (§ 172 odst. 4 a 5 správního řádu). Detailnost vypořádání je úměrná detailnosti připomínek a námitek (rozsudek NSS z 15. 9. 2010, čj. 4 Ao 5/2010-48, část VIII), ale správní orgán nesmí opomenout žádný z podstatných aspektů připomínek či námitek (rozsudek NSS z 22. 6. 2011, čj. 9 Ao 3/2011-39).
31. Ani jedno OOP těmto požadavkům z následujících důvodů nedostálo.

OOP 1

32. OOP 1 vydal odpůrce na žádost společnosti Key City Chodov s.r.o., IČO 178365522, která v ulici Medkova plánuje stavbu bytového domu. Odpůrce projednal návrh OOP 1 s policií, která k němu neměla žádné připomínky. Na výzvu k uplatnění námitek a připomínek k OOP 1 reagovali mj. Magistrát hl. m. Prahy a navrhovatel.
33. Navrhovatel uplatnil k návrhu OOP 1 připomínky, v nichž namítal, že jde o nepřiměřený zásah do práva na svobodu pohybu a práva na ochranu zdraví. Technické předpisy dle něj dovolují zachování obousměrnosti ulic pro bezmotorovou dopravu a nedává dobrý smysl zjednosměrnit ulice pro všechny typy dopravy a zároveň zachovat rychlostní limit 50 km/h. Obdobně jako v nyní posuzovaném návrhu poukázal na technické podmínky TP 132 a 179 a technickou normu ČSN 73 6110. Z nich podle navrhovatele plyne, že v rámci zklidnění dopravy by mělo dojít ke snížení rychlosti na 30 km/h (připomínka č. 1) a zachování plošné prostupnosti pro bezmotorovou dopravu (připomínka č. 2). Dále požádal o změnu zpomalovacích polštářů (připomínka č. 3) a v případě neakceptování prvních dvou připomínek navrhl, aby byl zachován obousměrný provoz a pouze vyznačen zákaz zastavení mimo kolmá stání (připomínka č. 4) či zachování obousměrného provozu pro cyklisty (připomínky č. 5).
34. Odpůrce překvalifikoval navrhovatelovy připomínky na námitky (str. 6 OOP 1) a na str. 6 až 8 odcitoval jejich obsah. Následně souhrnně vypořádal všechny uvedené námitky, kterým nevyhověl (str. 10). Z odůvodnění však není dostatečně zřejmá a přezkoumatelná reakce na námitky.
35. Odpůrce v odůvodnění popsal důvod pro vydání OOP (novostavba bytového domu) a odkázal na svoji studii s tím, že ta navrhuje v celé řešené oblasti dopravní režim Zóna „Tempo 30“. Dále uvedl, že „s ohledem na omezené šířkové uspořádání řady komunikací a požadavku na zlepšení provozních podmínek v lokalitě při zachování dostatečného množství parkovacích stáním byl v oblasti nově navržen jednosměrný systém provozu na vybraných komunikacích“. Systém jednosměrných ulic navrhl tak, aby byla vždy dostupná blízká paralelní objízdná trasa v opačném směru a byla zajištěna možnost jednoduchého přejezdu

mezi jednotlivými komunikacemi. K možnosti obousměrného provozu pro nemotorovou dopravu uvedl odpůrce pouze toto:

„Co se týká povolení cyklistů do protisměru v určitých lokalitách, SSÚ [silniční správní úřad, tedy odpůrce – poznámka soudu] tuto možnost prověří se zástupci Policie ČR a dalšími subjekty, s ohledem na garanci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Delší časové období ukáže, jak se bude vyvíjet dopravní provoz. V případě zjištění ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu či změny dopravního režimu bude ze strany SSÚ navržena adekvátní úprava. Nové svislé a vodorovné značení není v rozporu s koncepcí cyklistické dopravy na území hl. m. Prahy, platnou právní úpravou a neodporuje žádnému právnímu předpisu, včetně prováděcích vyhlášek a technických podmínek“.

36. Takové odůvodnění není dostatečné.

37. Dopravní značky se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem (§ 78 odst. 2 zákona o silničním provozu). Smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (rozsudek NSS ze 7. 1. 2009, čj. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS). Odpůrce je v takových případech povinen „přezkoumatelným způsobem odůvodnit zvolenou regulaci z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu“ (rozsudek NSS z 27. 3. 2024, čj. 5 As 318/2022-39, bod 34). Této své povinnosti odpůrce nedostal, neboť z odůvodnění OOP 1 není vůbec patrné, jak posoudil úpravu z hlediska zájmu cyklistů a jiných účastníků nemotorové dopravy, proč nezavedl cyklistické obousměrky ani jak uvážil o možnosti snížení rychlosti na 30 km/h a dalších navrhovatelových připomínkách.

38. Navrhovatel přitom argumentoval velmi podrobně a odkazoval mj. na konkrétní části technických podmínek a norem. Ty přitom podrobně specifikují jednotlivá opatření cyklistické infrastruktury a zásady jejich užití. Jak k tomu v obdobné věci již zdejší soud uvedl:

„Technické podmínky vydalo Ministerstvo dopravy, které je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování (§ 17 zákona č. 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky). Ministerstvo dopravy formou Technických podmínek navenek jednoznačně deklarovalo, jakým způsobem by měly být řešeny pozemní komunikace ve vztahu k cyklistickému provozu, takto deklarované principy, jakkoliv nejsou právním předpisem, tedy musí být při přijímání místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nutně brány v potaz. Ministerstvo dopravy rovněž v technických podmínkách jednoznačně deklaruje, že souvisejícími právními předpisy jsou mj. zákon o silničním provozu, respektive vyhláška č. 294/2015 Sb. (viz čl. 1.3 Technických podmínek), tj. normy, které odpůrce při vydání Opatření aplikoval. Pokud tedy navrhovatelka své připomínky od konkrétních ustanovení Technických podmínek odvíjela, nutně na ně musel odpůrce věcně zareagovat, a to již jen s ohledem na výše popsany charakter Technických podmínek“ (rozsudek zdejšího soudu z 24. 10. 2022, čj. 18 A 58/2022-47, bod 33).

39. Odpůrce však na navrhovatelovu argumentaci v zásadě nijak nereagoval. Pouhá úvaha o tom, že možnost obousměrek odpůrce prověří a případně v budoucnu zavede, je nedostatečná, protože odůvodnění OOP se musí vztahovat k přijaté místní úpravě. Bylo proto odpůrcovou povinností přezkoumatelně vysvětlit, proč nezavedl cyklistické obousměrky a nezmírnil rychlost na 30 km/h již nyní, jak o této variantě uvážil a co jejímu přijetí brání.

40. Tyto závěry platí tím spíše, že shodnou argumentaci jako navrhovatel uplatnily i další subjekty, včetně odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, který též ve svých námitkách uvedl, že žádá, aby „*byla zachována obousměrná jízda cyklistů, a to v souladu s parametry uvedenými v kap. 6.4 TP 179*“. Doporučil též snížení rychlosti na 30 km/h a další prvky směřující ke zklidnění dopravy.
41. S ohledem na tyto nedostatky je OOP 1 nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Soud ho proto nemohl posoudit z hlediska zákonnosti a přiměřenosti.

OOP 2

42. Řízení o návrhu na vydání OOP 2 zahájil odpůrce z moci úřední. Důvodem pro jeho vydání bylo „*po vyhodnocení provozu doplnění chybějícího značení a dále umožnění cyklistů jízdu do protisměru, čímž dojde k efektivitě cyklistické dopravy v dané lokalitě*“. Ani proti tomuto návrhu neměla policie žádné připomínky. Námitky však opět uplatnil Magistrát hl. m. Prahy a připomínku navrhovatel.
43. Navrhovatel v připomínce navrhl, aby odpůrce místo navržené značky E 13 použil značky E 12a – E 12c, neboť tyto značky jsou používány pro umožnění obousměrné jízdy cyklistů (připomínka č. 1). Dále požádal s odkazem na technické podmínky a normy, aby byl pro cyklisty zobousměrněn též zbylý úsek upravený OOP 1, neboť OOP 2 pouze částečně napravlují pochybení způsobené OOP 1 (připomínka č. 2).
44. Odpůrce opět navrhovatelovu připomínku překvalifikoval na námitku (str. 2 OOP 2), odcitoval ji a uvedl k ní, že připomínku č. 1 odpůrce prověří, prokonzultuje s policií a případně vydá „*formou veřejné vyhlášky stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích*“. Ohledně druhé připomínky odpůrce pouze uvedl, že ji prověří „*z hlediska legality, koncepce řešení Starého Chodova se studií zklidnění dopravy apod.*“.
45. V případě OOP 2 odpůrce (oproti OOP 1) samostatně vypořádal námitky magistrátu. Ta se opět obsahově v zásadě překrývala s připomínkami navrhovatele. Magistrát totiž také upozornil, že navrhovaná značka E 13 je nestandardní a historicky překonaným způsobem umožnění obousměrného průjezdu cyklistů. Zároveň požádal, aby byla umožněna obousměrná jízda cyklistů v celém úseku navazujících ulic, které zjednosměrnilo OOP 1.
46. Odpůrce tuto námitku vypořádal tak, že pouze uvedl, že důvodem OOP 2 je doplnění chybějícího dopravního značení a umožnění jízdy cyklistů do protisměru, čímž dojde k efektivitě cyklistické dopravy v lokalitě a zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Následně doslova zopakoval odůvodnění OOP 1, které soud z části shrnul a z části odcitoval v bodu 35 výše.
47. Ani toto odůvodnění není přezkoumatelné z hledisek, která soud shrnul výše. Odpůrce totiž nijak nereagoval na uplatněnou argumentaci. Z odůvodnění není zřejmé, ani jak odpůrce posoudil námitky týkající se nesprávného typu značky, ani proč nestanovil cyklistické obousměrky pro zbytek lokality. Slib budoucího prověření opět nelze považovat za dostatečné odůvodnění, neboť nijak nevypovídá o úvahách odpůrce ve vztahu k místní úpravě, kterou OOP 2 stanovil.
48. I OOP 2 je proto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a soud se ani v tomto případě nemohl zabývat navrhovatelovou argumentací ve vztahu k jeho zákonnosti a přiměřenosti.

5. Závěr a náklady řízení

49. Návrh je důvodný, neboť obě napadená OOP jsou nepřezkoumatelná, protože jejich odůvodnění nijak nereaguje na uplatněné námitky a připomínky. Soud proto výrokem II. zrušil OOP 1 a výrokem III. zrušil OOP 2, a to postupem dle § 101d odst. 2 věta druhá s. ř. s. Při úvaze, k jakému okamžiku OOP zrušit, zohlednil soud časovou náročnost řízení o vydání opatření obecné povahy podle § 77 zákona o silničním provozu ve spojení s § 171 a násl. správního řádu. Lhůta 90 dnů od nabytí právní moci tohoto rozsudku (kterou ostatně navrhuje i navrhovatel) je dostatečná.

50. O nákladech účastníků řízení rozhodl soud výrokem IV. podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Navrhovatel byl ve věci plně úspěšný, má proto právo na náhradu účelně vynaložených nákladů. Ty sestávají z následujících položek:

- zaplacený soudní poplatek ve výši **10 000 Kč**;
- odměna za zastupování advokátem, který ve věci učinil dva úkony právní služby (převzetí a příprava zastoupení a podání návrhu), za které mu náleží částka 4 620 Kč/úkon (§ 9 odst. 5 a § 7 bod 5. vyhlášky č. 177/1996 Sb., advokátního tarifu), tedy **9 240 Kč**;
- paušální náhrada hotových výdajů ve výši 450 Kč/úkon (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu), tedy **900 Kč**;
- náhrada daně z přidané hodnoty (§ 57 odst. 2 s. ř. s.) zaokrouhlená na celé koruny nahoru (§ 146 odst. 1 zákona č. 280/2009 Sb., daňového řádu) ve výši **2 130 Kč** [(9240+900)×0,21].

Celkem tedy **22 270 Kč**.

51. Lhůtu k platbě náhrady nákladů řízení stanovil soud podle § 160 odst. 1 v části věty za středníkem o. s. ř. ve spojení s § 64 s. ř. s.

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 10. října 2025

Mgr. Marek Bedřich v. r.
předseda senátu