



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně JUDr. Ludmily Sandnerové a soudkyň JUDr. Petry Kamínkové a Mgr. Ivety Postulkové ve věci

navrhovatele: **X. Y.**, narozený N.
bytem X
zastoupený advokátem Štěpánem Holubem
sídlem Za Poříčskou bránou 21/365 Praha 8, IČO 24686727

proti odpůrkyni: **Městská část Praha 2**
sídlem náměstí Míru 600/20, 120 39 Praha 2
zastoupená advokátem Michalem Mazlem
sídlem Belgická 276/20, Praha 2 120 00

za účasti: **Magistrát hlavního města Prahy**
sídlem náměstí Míru 20, 120 39 Praha 2

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 30. 4. 2025,
č. j. MCP2/088646/2025/ODUR/Šeb

takto:

- I. Opatření obecné povahy Úřadu městské části Praha 2 ze dne 30. 4. 2025, č. j. MCP2/088646/2025/ODUR/Šeb, se ruší, a to dnem uplynutí šesti měsíců od právní moci tohoto rozsudku.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

II. Odpůrkyně je povinna zaplatit navrhovateli do jednoho měsíce od právní moci tohoto rozsudku na náhradě nákladů řízení 23 405 Kč, a to k rukám jeho právního zástupce Štěpána Holuba.

III. Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Předmět sporu

1. Dne 30. 4. 2025 vydala odpůrkyně opatření obecné povahy podle § 77 odst. 1 písm. c) a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „zákon o silničním provozu“), a podle vyhlášky č. 294/2015 Sb. Opatření obecné povahy spočívalo v osazení, úpravách a odstranění svislého a vodorovného dopravního značení v souvislosti s realizací zóny s maximální povolenou rychlostí jízdy 30 km/h a zóny zákazu zastavení (dále též jen „OOP“). OOP též nově umožnilo obousměrný pohyb cyklistů po ulici Španělská. Opatření obecné povahy bylo stanoveno v oblasti ohraničené místními komunikacemi Italská, Kunětická, Španělská, Vinohradská, nám. Jiřího z Poděbrad, Slavíkova, Vozová, Chopinova a Polská. Opatření obecné povahy tedy stanovilo místní úpravu provozu ve více než dvou desítkách ulic Prahy 2. Některé ulice vymezující okraj posuzované oblasti byly do OOP zahrnuty (např. Španělská), jiné nikoliv (např. Vinohradská).
2. Navrhovatel se návrhem podle § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) domáhal zrušení OOP. Jeho návrh podpořil Magistrát hlavního města Prahy (dále též „Magistrát“), který uplatnil práva osoby zúčastněné na řízení.
3. Navrhovatel i Magistrát namítali zejména neprostupnost území pro cyklisty ve spojení s nebezpečností zbývajících, cyklistům přístupných tras.

Obsah správního spisu

4. Z obsahu správního spisu vyplývá, že dne 29. 7. 2024 zaslala Technická správa komunikací odpůrkyni „žádost o vydání stanovení místní úpravy provozu“ dle návrhu, který Technická správa komunikací zpracovala „na základě žádosti MČ Praha 2 a MHMP“. Návrh obsahoval „vyznačení nové zóny 30“ a dále „vyznačení cykloobousměrky Španělskou ulicí“.
5. Dne 14. 8. 2024 vydala odpůrkyně veřejnou vyhláškou první Oznámení o návrhu OOP.
6. Správní spis obsahuje námítky a připomínky k tomuto (prvnímu) návrhu OOP, včetně námitek a připomínek Magistrátu (ze dne 23. 8. 2024) a navrhovatele (ze dne 4. 9. 2024).
7. Dne 26. 11. 2024 vydalo Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy své stanovisko k návrhu. Správní spis zaslaný soudu neobsahuje žádost o stanovisko k návrhu místní úpravy ze dne 5. 11. 2024, na jejímž základě Krajské ředitelství své stanovisko vydalo.
8. Dne 26. 11. 2024 vydala odpůrkyně další (v pořadí druhé) Oznámení o návrhu OOP (dále jen „návrh OOP“). Z Oznámení nevyplývá, kdo je navrhovatelem OOP.
9. Správní spis dále obsahuje námítky a připomínky k tomuto návrhu OOP, včetně námitek Magistrátu (ze dne 18. 12. 2024) a navrhovatele (ze dne 3. 1. 2025).
10. Dne 30. 4. 2025 vydala odpůrkyně napadené OOP.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Návrh na zrušení OOP

11. Navrhovatel se domáhá zrušení OOP. Uvádí, že je vydaným OOP zásadně dotčen na svých právech, neboť přijatá úprava předmětným OOP významně omezuje bezpečný a plynulý pohyb zranitelných účastníků provozu, zejména cyklistů a chodců, a nepřiměřeně upřednostňuje zájem na zachování parkovacích stání.

K aktivní legitimaci

12. Navrhovatel má za to, že je aktivně procesně legitimován. Uvádí, že je spoluvlastníkem nemovitosti v oblasti vymezené OOP, a to budovy č. p. XXXA na adrese X v katastrálním území X. Navrhovatel uvádí, že v tomto území se často pohybuje pěšky, na kole i jako řidič motorového vozidla. OOP vede dle navrhovatele ke zhoršení dostupnosti v místě jeho bydliště a ke zvýšení rizika dopravních kolizí.
13. Napadené OOP dle navrhovatele vylučuje obousměrnou jízdu cyklistů i tam, kde je technicky možná. Navrhovatel musí využívat delší a méně bezpečné objízdné trasy. Tyto objízdné trasy často vedou po komunikacích s vyšší intenzitou motorové dopravy a horšími podmínkami pro cyklisty. Napadené OOP dle navrhovatele zhoršuje prostupnost území a omezuje možnost bezpečného a plynulého pohybu.

Vady odůvodnění OOP

14. K procesnímu postupu navrhovatel uvádí, že odpůrce vypořádal námítky navrhovatele toliko formálně bez věcné reflexe jejich obsahu. Řada námitek pak nebyla podle navrhovatele zohledněna vůbec. Navrhovatel má za to, že odůvodnění OOP je nedostatečné a neúplné. Navrhovatel dále podrobně uvádí, které konkrétní námítky nebyly dostatečně vypořádány. Navrhovatel považuje za nedostatečnou zejména argumentaci odpůrkyně k možnosti plošného či selektivního vyznačení cykloobousměrek, k možnosti obousměrného provozu v ulicích Polská, Mánesova a Na Smetance s ohledem na intenzitu provozu a aplikaci TP 179, k možnosti obousměrného provozu v ulicích Helénská a Lichnická a k užití vágního pojmu „zásadní omezení parkování“. Odpůrkyně dle navrhovatele neposoudila vhodnost a potřebnost OOP, opomenula méně invazivní alternativy a řádně nepoměřila zájem na ochranu zdraví a bezpečného pohybu se zájmem na parkování.

Rozpor OOP s ústavním právem, zákony i podzákonnou úpravou

15. Navrhovatel je dále toho názoru, že OOP je v rozporu s hmotným právem, a to jak s ústavními předpisy, tak se zákony a podzákonnou právní úpravou. Konkrétně odkazuje na čl. 14 odst. 1 a čl. 31 Listiny základních práv a svobod, § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, technické standardy TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty, ČSN 736110 – Projektování místních komunikací a Standardy aktivní mobility v Praze.
16. OOP podle navrhovatele neúměrně omezuje jeho svobodu pohybu, jelikož došlo ke zhoršení bezpečnosti podmínek pro jízdu na kole a ke zhoršení podmínek pro zranitelné účastníky silničního provozu obecně. Navrhovatel spatřuje zásah do svého práva na ochranu zdraví v důsledku rizika kolize. OOP je tedy podle navrhovatele v rozporu s požadavkem na zajištění bezpečnosti provozu.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

17. Dále podle navrhovatele OOP nesplňuje požadavek na respektování jiného veřejného zájmu, neboť sleduje udržení stávající kapacity parkovacích míst a odmítá jejich omezení.

Nepřiměřenost OOP

18. Navrhovatel považuje OOP za nepřiměřené. Odpůrkyně podle navrhovatele opomenul méně invazivní alternativy vedoucí k dosažení sledovaného cíle a řádně nepoměřil veřejný zájem na ochranu zdraví a bezpečného pohybu s individuálním zájmem na parkování.

Vyjádření odpůrkyně

19. Odpůrkyně v písemném vyjádření navrhla zamítnutí návrhu.
20. Odpůrkyně zpochybnila aktivní procesní legitimaci navrhovatele. Uvedla, že celá argumentace je velmi obecná a spíše připomíná žaloby podané ve veřejném zájmu, které jsou až na výjimky nepřipustné. Navrhovatel argumentuje zhoršením dopravní dostupnosti v místě bydliště – nikde však nezmiňuje, že by v lokalitě skutečně bydlel. Navrhovatel podle odpůrkyně nesplňuje podmínky aktivní věcné legitimace, která vyžaduje, aby k tvrzenému nezákonnému zkrácení na právech skutečně došlo. Odpůrkyně odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 6. 2024, č. j. 9 As 197/2022-49, který se podle jejího názoru zabýval prakticky totožnou situací jako v projednávané věci.
21. K nevypořádání podaných námitek odpůrkyně uvádí, že navrhovatel směšuje námitky a připomínky podle § 172 správního řádu. Podle odpůrkyně byl navrhovatel oprávněn podat k návrhu OOP pouze připomínky. Připomínky přitom představují slabší nástroj ochrany. Podle odpůrkyně postačí, že je z odůvodnění OOP zřejmé, že se seznámila s jejich obsahem, věnovala jim náležitou pozornost a učinila závěr. Odpůrkyně je přesvědčena, že tyto požadavky splnila.
22. Odpůrkyně uvedla, že jednotlivé varianty cykloobousměrek v každé ulici zvážila, zajistila za tímto účelem potřebná měření intenzity dopravy, zohlednila všechny oprávněné zájmy v území stejně jako bezpečnost dopravy a v návaznosti na jejich komplexní zhodnocení dostatečně odůvodnila, proč cykloobousměrky nelze realizovat. Odpůrkyně odkázala i na zvyky v území, zákazy odbočení a vhodnější alternativy. Nesouhlasí proto s tím, že by připomínky navrhovatele vypořádala toliko formálně. Odpůrkyně má za to, že by její argumentace obstála i tehdy, pokud by byly navrhovatelem podány námitky.
23. Dle odpůrkyně je třeba na OOP nahlížet jako na jeden celek a zohlednit i odůvodnění a data obsažená u vypořádání připomínek jiných subjektů.
24. K rozporu s hmotným právem odpůrkyně uvádí, že ke zhoršení bezpečnostní situace nemohlo dojít, jelikož cykloobousměrky nebyly zřízeny v dotčeném území ani dříve a jejich zřízení nebylo předmětem OOP.
25. Závěry navrhovatele o vyšším riziku dopravních kolizí považuje odpůrkyně za nepodložené.
26. Odpůrkyně dále uvádí, že sám navrhovatel zvolená řešení vítal jako pozitivní. Vydáním OOP nemohlo dojít ke zhoršení podmínek v dotčeném území, jelikož zachovává původní řešení.
27. K přezkumu proporcionality odpůrkyně uvádí, že všechny zájmy důkladně posuzovala a hodnotila. Odpůrkyně cykloobousměrky a cyklopruhy zřídila tam, kde to místní podmínky dovolily. Cykloobousměrka byla zřízena podél celé hranice řešeného území.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

V řešeném území mohou cyklisté využívat ostatní jednosměrky, kde byla i pro jejich bezpečnost zavedena nižší povolená rychlost.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení

28. Magistrát hlavního města Prahy uplatnil práva osoby zúčastněné na řízení s odůvodněním, že je vlastníkem komunikace a nese veškeré náklady spojené s realizací, změnami a údržbou dopravního značení. Magistrát k OOP uplatnil námitky, kterým odpůrkyně nevyhověla.
29. V námitkách Magistrát žádal o zajištění dostatečné průchozí šíře chodníků. Dále žádal o zajištění plošné prostupnosti území pro cyklistickou dopravu. Magistrát požádal o povolení obousměrné jízdy cyklistů v úsecích, kde je prokázáno, že je taková jízda možná i ve stávajícím stavu. V dalších úsecích žádal o přijetí úprav, které obousměrnou jízdu umožní. Magistrát konečně upozorňoval na nelogičnost některého dopravního značení.

Replika navrhovatele

30. Navrhovatel ve své replice uvedl, že vyjádření odpůrkyně potvrzuje jeho závěr, že napadené OOP trpí nepřezkoumatelností pro nedostatečné vypořádání námitek navrhovatele a neobstojí v testu proporcionality. Zatímco ve vypořádání námitek se odpůrkyně omezila na necelé dvě strany, vyjádření k žalobě má stran sedmáct. Odpůrkyně se dle navrhovatele snaží dodatečně doplnit skutkové podklady, nově kvantifikovat dopady OOP a dovypořádávat námitky až ve fázi soudního řízení, což není přípustné.
31. Ke své aktivní legitimaci uvedl, že vyplývá již z jeho spoluvlastnictví nemovitosti v dotčeném území. OOP zasáhlo do jeho práv na svobodný a bezpečný pohyb a přiměřené užívání komunikací ve vazbě na vlastnictví nemovitosti. Navrhovatel uvádí, že jeho spoluvlastnický podíl odpovídá více než jednomu bytu v dané nemovitosti, nejde tedy o podíl nikterak marginální.
32. K myslitelnosti zásahu uvádí, že sice nemá v předmětné nemovitosti hlášen trvalý pobyt, přesto je však napadeným OOP dotčen při výkonu svého vlastnického práva a pravidelném pohybu v okolí nemovitosti. Názor odpůrkyně, že by mu nenáležela aktivní legitimace k napadení OOP z důvodu absence trvalého pobytu v území považuje za zjevně mylný. Je dotčen příkladmo při kontrole a správě nemovitosti, přístupu servisních a údržbových vozidel či provedení vykládky a nakládky věcí souvisejících s jejím užíváním. Navrhovatel uvádí, že se zde pohybuje pěšky i na jízdním kole též v rámci volnočasových aktivit i přesunů mezi místními obchody a službami.
33. Navrhovatel uvádí, že při příjezdu ke své nemovitosti od křižovatky Polská/Chopinova je v důsledku napadeného OOP nucen nesmyslně objíždět dva bloky a namísto 170 m ujet 770 m. Prodloužení cesty o 600 m je pro cyklistu v oblasti kopcovitých Vinohrad značné.
34. Navrhovatel zdůrazňuje, že napadené OOP ho nutí k objíždění jednosměrných úseků po delších a dopravně exponovanějších trasách, případně k vedení kola po chodníku. Tím je omezen na právu na svobodný pohyb a zvyšuje se riziko pro jeho zdraví, neboť je nucen sdílet jízdní prostor s motorovou dopravou tam, kde by cykloobousměrka představovala bezpečnější a snadno realizovatelné řešení. Jako chodec může dojít ke své nemovitosti toliko po jedné straně ulice, neboť druhá strana ulice je zcela zatarasena zastavenými auty.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

35. Navrhovatel odkazuje na závěry Nejvyššího správního soudu citované v rozsudku ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, s odkazem na rozsudek ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-16, týkající se členů spolku, kteří pravidelně jezdí na kole po celé Praze a využívají ulice na Praze 8, které jsou jednosměrné pro automobily, ale obousměrné pro cyklisty. Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že tvrzení stěžovatele, že jeho pražští členové v regulované lokalitě Prahy 8 pravidelně jezdí na kole a nová regulace jejich práva zkracuje, nepochybně založí jak aktivní procesní, tak aktivní věcnou legitimaci. Ačkoli se uvedené závěry týkaly spolku, neznamená to, že by lidé, kteří v určité obci bydlí a využívají ulice pro svou dopravu, nemohli proti regulaci obecného užívání komunikací, které užívají, brojit též individuálně.
36. Z toho navrhovatel dovozuje, že již tvrzení pravidelného užívání dotčených komunikací zakládá aktivní procesní i věcnou legitimaci.
37. K příčinné souvislosti navrhovatel uvádí, že není pravdou, že by tvrzený zásah do jeho práv byl zcela nepřijatelný.
38. Podstatou sporu je zejména nezavedení cykloobousměrek na dotčených jednosměrných komunikacích a povinnost odpůrkyně otázkou cykloobousměrek při novém stanovení místní úpravy provozu věcně posoudit a odůvodnit.
39. Navrhovatel odkazuje na rozsudek zdejšího soudu ze dne 24. 10. 2022, č. j. 18 A 58/2022-47, který zdůraznil, že dopady návrhu opatření do práv a povinností účastníků provozu se musí posoudit vždy, tedy i tehdy, když jde o opakování již dříve nastaveného omezení.
- V opačném případě (s argumentem, že stav zůstává v důsledku nově přijatého opatření obecné povahy neměnný) by byl popřen samotný proces přijímání opatření obecné povahy, veškeré námitky a připomínky by byly zcela obsolentní a účastníci tohoto procesu by byli jeho pouhými diváky bez reálné možnosti na prováděnou úpravu dopadající do jejich sféry (do budoucna upravující jejich práva a povinnosti) reagovat.
40. Odkázal též na výše uvedený rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, v němž NSS jasně vyložil, že je-li místní úprava přijímána nově (byť přebírá dřívější režim), odpůrce začíná takřkajíc „s čistým stolem“ a do práv dotčených subjektů tak zasahuje v celém rozsahu nově, neboť je vše otevřeno ke změnám (viz např. rozsudek zdejšího soudu ze dne 22. 1. 2021, č. j. 1 As 161/2019 56, č. 4157/2021 Sb. NSS, bod 24, v něm odkazovaný rozsudek ze dne 28. 8. 2020, č. j. 6 As 141/2019 64, č. 4077/2020 Sb. NSS, body 19 až 21 a tam uvedený přehled předchozí judikatury). Stěžovatelův argument, že pokud napadené opatření obecné povahy jednosměrný provoz nemění, nemůže být navrhovatelka aktivně věcně legitimována, tak nemůže již z tohoto důvodu obstát.
41. Z těchto závěrů dle navrhovatele plyne požadavek na přehodnocení stávající místní úpravy při jakékoli změně místní úpravy. Příčinná souvislost je dle navrhovatele dána obsahem napadeného OOP, a to zejména rozhodnutím nezavést cykloobousměrky při novém stanovení úpravy. Z návrhu OOP není patrné, proč má být opětovně omezena obousměrná jízda cyklistů v předmětném rozsahu. Navrhovatel nenapadá zónu 30 a zákaz zastavení, nýbrž absenci cykloobousměrek.
42. K otázce námitek navrhovatel uvádí, že nesouhlasí s tvrzením žalované, že jeho námitky představují „spíše připomínky“. Ve svém podání uvedl, že je spoluvlastníkem nemovitosti v dotčeném území, a že je navrhovanou úpravou provozu fakticky omezen. Je přitom bez významu, že prvotní podání navrhovatele bylo označeno jako „připomínky a námitky“.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

Ostatně sama odpůrkyně ve svém vypořádání správně kvalifikovala, že jde o námitky ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu. Její snaha tvrdit v soudním řízení opak svědčí o tom, že si je vědoma, že k námitkám se oproti připomínkám váží přísnější procesní požadavky, které nesplnila. Správní orgán měl povinnost o každé z námitek rozhodnout a své důvody srozumitelně vyložit.

43. V nyní projednávané věci odpůrkyně hodnoty intenzit dopravy redukovala na zobecňující tvrzení, ačkoli rozdíly mezi jednotlivými úseky jsou zjevné. Na některých místech lze podle těchto hodnot cykloobousměrku zřídit, avšak zřízena nebyla. Je přitom nepřipustné chybějící odůvodnění doplňovat v soudním řízení.

Test proporcionality

44. Navrhovatel dále uvádí, že odpůrkyně řádně neprovedla test proporcionality, a že se snaží jej nově konstruovat až ve svém vyjádření k žalobě. Z podkladů napadeného OOP dle navrhovatele nelze dovodit, že by proběhlo řádné posouzení všech kroků testu proporcionality.
45. Nebyl jasně identifikován legitimní cíl.
46. Nebyla posouzena vhodnost zvoleného řešení.
47. Nebyla prověřena potřebnost ve vztahu k méně omezujícím alternativám (včetně cykloobousměrky).
48. Neproběhlo ani vážení přiměřenosti v užším smyslu.
49. Nevyplývá ani, že by odpůrkyně skutečně vážila střet mezi právem na bezpečný pohyb a zájmem na stání vozidel v dotčeném prostoru. Navrhovatel na tuto vadu upozorňoval již ve svých námitkách, avšak odpůrkyně setrvala u obecných tvrzení o „nemožnosti redukce parkovacích míst v žádném případě“. S žádnými konkrétními alternativami a jejich dopady se nevypořádala, čímž zatížila napadené OOP vadou nepřezkoumatelnosti a v otázce 5. bodu algoritmu též nezákonností.

K nároku na parkovací stání

50. Navrhovatel má za to, že test proporcionality byl založen na mylném předpokladu, že rezidentská parkovací oprávnění zakládají právní nárok na „materiální vykrytí“ parkovacích míst v uličním prostoru. Takový nárok však z právních předpisů nevyplývá. Rezidentské oprávnění není veřejným subjektivním právem na konkrétní stání. Předmětem testu proporcionality proto nemůže být „zachování“ počtu míst podle počtu oprávnění, ale vyvažování bezpečnosti, plynulosti a obslužnosti proti zájmu na dlouhodobém odstavení vozidel v uličních pásech.
51. Úvaha odpůrkyně o počtech vydaných a potenciálně vydatelných oprávněních je dle navrhovatele irelevantní, neboť počet oprávnění na osobu není nijak normativně omezen. Lze si pořídit dokonce více než 3 oprávnění. Navíc existují další parkovací režimy.
52. Podkladová zjištění odpůrkyně se soustředí na průjezdy motorových vozidel, zcela však pomijí počty průjezdů cyklistů, místní užití kol, intenzity cyklistického provozu v jednotlivých úsecích i kapacity a potřeby parkování kol.
53. Zavedení zóny 30 přitom umožňuje bezpečnou integraci cyklistů.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

54. Test proporcionality má zahrnovat posouzení otázek, zda zvolený režim co nejméně omezuje jiné chráněné zájmy a zda existují méně omezující alternativy. Tuto analýzu však z odůvodnění napadeného OOP nelze seznat.

K mylným odkazům na stavební a technické normy

55. Navrhovatel se dále vyjadřuje k tvrzení odpůrkyně o veřejném charakteru parkovacích stání a nemožnosti jejich rušení v žádném rozsahu.
56. Ustanovení § 143 odst. 2 stavebního zákona výslovně požaduje, aby připojení staveb na pozemní komunikace vyhovovalo bezpečnému užívání staveb a bezpečnému a plynulému provozu na přilehlých komunikacích a dále aby podle druhu a charakteru stavby splňovalo požadavky na dopravní obslužnost a parkování. Z toho však plyne, že zřizování a umísťování parkovacích stání není samoúčelné „ve veřejném zájmu,“ ale musí být posuzováno v kontextu ostatních zájmů, a to bezpečnosti, plynulosti a obslužnosti.
57. Parkovací stání ze své povahy redukuje průjezdné profily a kolizně zatěžuje prostor, a proto omezuje zejména plynulost provozu a v řadě míst také obslužnost. Citace tohoto ustanovení tedy neprokazuje existenci veřejného subjektivního práva na uliční parkování, ale naopak potvrzuje nutnost vážit ostatní zájmy, což se v případě napadeného OOP nestalo.
58. Stejně tak odkaz na pražské stavební předpisy (§ 25 a § 26 PSP) nevede k závěru, že by existovalo veřejné subjektivní právo rezidenta na uliční stání. Tyto normy stanovují kapacitní požadavky pro stavby (minimální, popř. maximální počty stání podle účelu stavby), tedy řeší dopravu v klidu u zdrojů a cílů dopravy v rámci stavebního práva. Nezakládají však nárok jednotlivce, aby správní orgán proměnil uliční profil v plošné dlouhodobé parkoviště na úkor bezpečného a plynulého provozu a na úkor obslužnosti. Odkazy Odpůrkyně proto nejsou přílehlavé a nepodporují její tezi, ba naopak podtrhují, že parkování musí ustoupit, kde koliduje s bezpečností, plynulostí a obslužností území.
59. Pouhá existence rezidentských oprávnění neimplikuje povinnost orgánu veřejné správy přeměnit uliční profil na plošné dlouhodobé parkoviště. Argument, že má být „v patřičné míře“ umožněno využít vydaná oprávnění, nemůže být vykládán tak, že správní orgán má povinnost maximalizovat uliční stání na úkor bezpečného pohybu chodců a cyklistů a na úkor obslužnosti. V opačném gardu by, absurdně, avšak k argumentům navrhovatele přílehlavě, z požadavku některých rezidentů na druhé či další vozidlo a jeho parkovací stání plynula povinnost násobit uliční kapacity. To však stavební ani dopravní předpisy nepředpokládají a princip dobré veřejné správy takový výklad nevyžaduje. Ostatně nedostatek parkovacích stání nemůže vést k absurdnímu řešení jako např. rušení Riegrových sadů, jiných parků či k omezování chodníků.
60. Řešením je dle navrhovatele vytvoření ekonomické motivace k tomu, aby lidé vlastnili méně aut např. zdražením rezidenčního parkování nebo odklon dlouhodobého stání mimo uliční profil prostřednictvím garáží, parkovacích domů nebo okrajových parkovišť na okraj Prahy, nikoli přetěžování vozovek a chodníků setrvalým odstavením vozidel. Ulice není parkovištěm z definice, přednostně má sloužit k pohybu osob a obsluze.
61. Princip dobré veřejné správy znamená dle navrhovatele také vyvažování oprávněných zájmů, nikoli jednostranné preferování dlouhodobého stání. Odkaz Odpůrkyně na povinnost vydávat parkovací karty neznamena povinnost zajistit jejich „materiální vykrytí“ přímo v nejcennějším uličním prostoru. V demokratickém právním státě neexistuje právo

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

na parkování před domem či v bezprostředním okolí, naopak je legitimní, aby dlouhodobé stání bylo směřováno do kapacitně vhodnějších zařízení a poloh, jak je zmíněno výše.

K povaze kolidujících zájmů

62. Dle navrhovatele lze částečně souhlasit s vyjádřením Odpůrkyně, že parkování soukromých vozidel ve veřejném prostoru má sice prvky veřejného zájmu, současně však také výrazný soukromý rozměr. Oproti tomu právo na pohyb a průchodnost komunikací představuje bezpochyby obecný veřejný zájem. Účelem místních komunikací je primárně pohyb, nikoli dlouhodobé parkování a odstavování soukromého majetku. Pohyb sám o sobě nikoho neomezuje, naopak parkovací stání omezuje ostatní uživatele, včetně pohybu navrhovatele a zasahuje tak i do dalších jeho výše zmíněných práv.

K potřebnosti OOP a méně omezujícím prostředkům

63. Navrhovatel nesouhlasí s tím, že by bez „dostatečného“ uličního stání nebyl naplněn *princip dobré veřejné správy* vůči rezidentům, navrhovatel uvádí, že stejně tak je povinností silničního správního úřadu dbát bezpečnosti a plynulosti provozu, ochrany nejzranitelnějších účastníků a průchodnosti veřejného prostoru, tedy do konkrétních práv navrhovatele. Dobrá správa se neproказuje kvantem rezidentských míst, nýbrž transparentním vážením a volbou variant, které nejméně omezují ostatní práva a svobody. V projednávané věci takové vážení chybí, jelikož nebyla posouzena redukce dlouhodobého stání, nebyla vyhodnocena např. zmiňovaná varianta převahy krátkodobých stání pro obsluhu a nebylo věcně zdůvodněno neumožnění zavedení cykloobousměrek.

K přiměřenosti v užším smyslu

64. Navrhovatel konečně namítl, že je třeba ověřit, zda OOP omezuje své adresáty co nejméně. Dlouhodobé parkování v uličních pásech komplikuje dopravní obslužnost oblasti. Chybí prostor pro krátkodobé legální zastavení pro naložení a vyložení nákladu. To vede k nelegálnímu parkování „kde se dá“, což zatěžuje chodce a cyklisty včetně navrhovatele. OOP nezdůvodňuje, proč by nebylo možné redukovat počet parkujících automobilů za účelem umožnění chůze a pohybu na kole. Oblast je přiměřeně obsluhována MHD.

Stanovisko odpůrkyně k replice navrhovatele

65. Odpůrkyně ve svém stanovisku k replice navrhovatele uvádí, že nadále zpochybňuje jeho aktivní legitimaci, a to z důvodů, které popsala podrobně ve svém vyjádření. Až v replice navrhovatel stručně popsal, jakým způsobem se jej má úprava OOP dotýkat při výkonu vlastnického práva, přičemž v zásadě nejvíce pociťuje omezení z nezavedení cykloobousměrek. Podle odpůrkyně není navrhovatelem odkazovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 318/2022-39 na projednávanou věc přílehlavý. Naopak jsou podle odpůrkyně použitelné principy rozsudku č. j. 9 As 197/2022-49.
66. Dále odpůrkyně odmítá tvrzení, že by se nevypořádala s připomínkami a námitkami navrhovatele. Uvádí, že všechny podněty byly zohledněny v odůvodnění OOP, přičemž navrhovatelovy požadavky se týkaly zejména cykloobousměrek, technických norem, ekologických aspektů a urbanistické kompozice. Odpůrkyně zdůrazňuje, že její vyjádření v

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

soudním řízení není dodatečným odůvodněním, ale procesní obranou. Podle jejího názoru OOP neomezuje svobodu pohybu navrhovatele, pouze usměrňuje dopravu v zájmu bezpečnosti, což potvrzuje i stanovisko Policie ČR.

67. V závěru odpůrkyně konstatuje, že návrh navrhovatele je nepřiměřený a v některých částech přesahuje původní spor, například návrhy na řešení rezidentního parkování. Zrušení OOP by podle ní vedlo buď k úplnému odstranění dopravního značení nebo k obnově předchozí úpravy, což by narušilo právní jistotu. Odpůrkyně je přesvědčena, že při vydání OOP nedošlo k žádným pochybením, opatření je zákonné, proporcionální a vyvažuje zájmy všech skupin. Proto navrhuje, aby soud návrh jako nedůvodný zamítl.

Stanovisko odpůrkyně k vyjádření OZNŘ

68. Odpůrkyně uvedla, že Magistrát z pohledu vlastníka komunikace a správce dopravního značení podporuje názor navrhovatele, že v dané lokalitě je možné a vhodné zřídit plošně cykloobousměrky, což dle odpůrkyně nesouvisí s osazováním a správou dopravního značení. Odpůrkyně poukazuje na to, že Magistrát může podat vlastní návrh na zrušení OOP, což dosud neučinil. Nyní projednávaný návrh nemůže Magistrát doplňovat o vlastní důvody, neboť soud posuzuje OOP toliko ve vztahu k důvodům uvedeným navrhovatelem. Magistrát dle odpůrkyně překrucuje její argumentaci a dopouští se argumentačních faulů.
69. Odpůrkyně má za to, že Magistrát nabádá k ohýbání a nerespektování norem.
70. Dle odpůrkyně je třeba mít na zřeteli, že dle § 17 zákona o silničním provozu:
- „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“.
71. Při uvažované šířce běžného automobilu cca 2 m je tedy dle odpůrkyně bezpečné předjetí cyklisty o uvažované šířce 60 cm na komunikaci s průjezdním profilem 3 m vyloučeno. V případě, že bude automobil míjet protijedoucího cyklistu, bude prostor mezi vozidlem a cyklistou omezen na nižší desítky centimetrů. I malé zvýšení intenzity dopravy může dle odpůrkyně vyvolat snížení bezpečnosti účastníků silniční dopravy.
72. Odpůrkyně opakuje, že požadavky TP 179 (tedy šíře volného průjezdního profilu dle dané intenzity dopravy) naplněny nebyly, proto nebylo třeba postupovat dle odkazované kapitoly ČSN 73 6110.
73. Judikatura správních soudů ohledně cykloobousměrek citovaná Magistrátem není dle odpůrkyně v nyní projednávané věci aplikovatelná.

Podání navrhovatele ze dne 24. 10. 2025

74. Navrhovatel ve svém podání uvedl, že není možné doplňovat odůvodnění OOP až ve fázi soudního přezkumu. Nesouhlasí ani s tím, že by šel v replice nad rámec původního návrhu, jehož rozsahem a důvody je soud vázán. Dle ustanovení § 101b odst. 3 s.ř.s. nelze rozšiřovat návrh na zrušení OOP o další návrhové body, to však navrhovatel nečiní. Navrhovatel toliko v reakci na vyjádření odpůrkyně doplnil argumentaci k již uplatněným návrhovým bodům.

Podání odpůrkyně ze dne 31. 10. 2025

75. Odpůrkyně setrvala na svých dříve uplatněných stanoviscích. Zdůraznila, že má za to, že se soud nemůže zabývat důvody návrhu, které navrhovatel neuplatnil již prvním podáním soudu,

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

ale až v replice k vyjádření odpůrkyně. Dle odpůrkyně navrhovatel v původním podání nedostatečně popsal dopady OOP do jeho právní sféry.

76. Odpůrkyně má za to, že doložení dopadů do práv je nutno vztahovat ke konkrétní situaci navrhovatele. Zjevně bude rozdíl v dopadu do práv osoby každodenně se pohybující v konkrétním uličním úseku na jízdním kole, s dětmi, na invalidním vozíku, automobilem či jinak a osoby projíždějící danou oblastí sporadicky či sice pravidelně, ale s delším časovým odstupem.

Podání OZNŘ ze dne 10. 11. 2025

77. Osoba zúčastněná na řízení ve svém podání upozornila na technickou normu ČSN 73 6110, která konzistentně popisuje hierarchii uspokojování požadavků dopravy při úpravách veřejného prostoru. Tato norma systematicky upřednostňuje požadavky pěší, veřejné a cyklistické dopravy před individuální motorovou dopravou. Odpůrkyně pomíjí technické normy bez adekvátního zdůvodnění, zejména při obhajobě zachování maximálního počtu parkovacích míst.
78. Osoba zúčastněná zdůraznila, že jejím cílem není „ohýbání“ norem, ale jejich komplexní naplnění. Rozhodnutí bude mít přímý dopad na její zájmy a náklady, proto aktivně uplatnila námitky, aby předešla ne hospodárnému vynakládání veřejných prostředků. V závěru žádá, aby soud v případě důvodnosti návrhu stanovil dostatečně dlouhý termín pro nápravu.

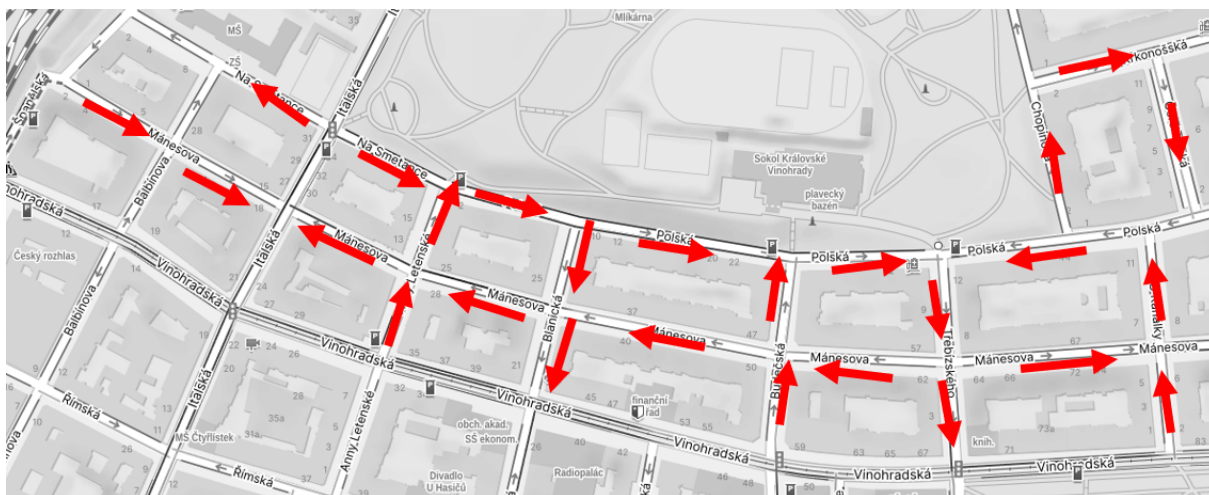
Posouzení věci

79. Navrhovatel se návrhem podle § 101a a násl. s. ř. s. domáhá zrušení OOP. Jeho návrh podporuje Magistrát, který uplatňuje práva osoby zúčastněné na řízení. Navrhovatel i Magistrát namítají zejména neprostopustnost území pro cyklisty ve spojení s nebezpečností cyklistům přístupných tras.
80. Při přezkoumání napadeného opatření obecné povahy soud vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl ke dni jeho vydání (§ 101b odst. 3 s. ř. s.). Soud je vázán rozsahem a důvody návrhu. K vadám řízení o vydání opatření obecné povahy, o nichž nelze mít důvodně za to, že mohly mít vliv na zákonnost, popřípadě správnost napadeného opatření obecné povahy, soud nepřihlíží (§ 101d odst. 1 s. ř. s.). Nad rámec důvodů přezkoumává soud OOP z pohledu vad, ke kterým přihlíží z úřední povinnosti v řízení o žalobě proti rozhodnutí podle § 76 s. ř. s. (nepřezkoumatelnost, nicotnost, vady řízení), které brání přezkumu v rozsahu návrhových bodů (viz usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, pumelice, bod 50 a násl.).
81. Soud o věci rozhodl bez nařízení jednání, neboť s takovým postupem navrhovatel i odpůrkyně výslovně souhlasili.
82. Navrhovatel svou argumentaci strukturoval podle tzv. pětikrokového algoritmu přezkumu (viz rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98), který však není pro soud ani účastníky závazný a představuje dobrovolnou pomůcku. Není podstatné, do jakého kroku algoritmu soud zařadí posouzení jednotlivých otázek, s nimiž se vypořádává (viz usnesení rozšířeného senátu č. j. 9 Ao 37/2021-57), přičemž soud v této věci nepovažoval za účelné se struktury argumentace ve smyslu pětikrokového algoritmu dále striktně držet.

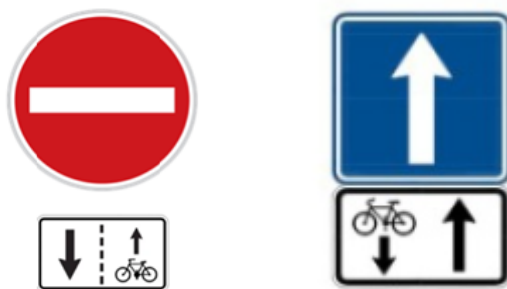
Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

1. Cykloobousměrka

83. Pojem „cykloobousměrka“ právní řád nezná. Navrhovatel se domáhá toho, aby v dotčených ulicích mohli cyklisté projíždět oběma směry. K tomu není obecně vyžadováno žádné dopravní značení.
84. V předmětných ulicích OOP zřizuje vždy z jedné strany zákaz vjezdu všech vozidel, koncipuje je tedy jako jednosměrné pro všechna vozidla včetně kol. Dlouhé ulice jsou rozděleny do několika úseků vzájemně protisměrných, což znemožňuje průjezd celou ulicí v kterémkoliv směru (příkladmo v ulicích Polská a Mánesova níže).



85. Navrhovatel má za to, že tento zákaz je příliš široký a nadbytečný, a domáhá se toho, aby kola mohla předmětnými ulicemi projíždět oběma směry.
86. Toho lze při zachování zákazu vjezdu motorových vozidel prakticky dosáhnout dodatkovými tabulkami E12a a E12b dle § 9 a přílohy 6 Vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.
87. Dodatková tabulka E12a „Jízda cyklistů v protisměru“ v případě, že je umístěna pod značkou „Jednosměrný provoz“, informuje řidiče o tom, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Této skutečnosti musí řidič přizpůsobit své chování, zejména stanovenou mu povinnost neohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (cyklisty).
88. Dodatková tabulka E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ v případě, že je umístěna pod značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace.



89. Soud konstatuje, že byt se navrhovatel domáhá „zřízení cykloobousměrek“, fakticky požaduje zrušení zákazu vjezdu kol.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

90. Za cykloobousměrku bude soud dále považovat takové dopravní značení, které povoluje cyklistům jízdu v protisměru jednosměrné ulice. „Cykloobousměrky“ mohou být doprovázeny vyznačeným cyklopruhem, avšak není to nutně pravidlem a jejich stanovení není existencí cyklopruhů nikterak podmíněno. Navrhovatel se zřízení cyklopruhů nedomáhá a jejich zřízení není předmětem tohoto sporu.

2. Aktivní procesní legitimace

91. Podle § 101a odst. 1 s. ř. s. je návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Splnění podmínek aktivní procesní legitimace je dáno, pokud navrhovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdí možnost dotčení své právní sféry příslušným opatřením obecné povahy.
92. Soud si je vědom, že Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 23. 9. 2025, č. j. 8 As 266/2024-47, odmítl návrh téhož navrhovatele na zrušení OOP ohledně místní úpravy provozu v Nerudově ulici na Praze 1. Jednalo se o situaci, kdy navrhovatel dle svých tvrzení využíval toto místo jen k procházkám a neměl k němu žádnou jinou bližší vazbu. Za daných okolností Nejvyšší správní soud shledal, že dotčení jeho právní sféry nebylo ani myslitelné. O takovou situaci však v nyní projednávané věci nejde.
93. V nyní projednávané věci navrhovatel uvádí, že je spoluvlastníkem nemovitosti nacházející se přímo v oblasti OOP, konkrétně na adrese Z. Navrhovatel uvádí, že se jedná o území, které často využívá pěšky i jako cyklista a řidič motorového vozidla. OOP se tak podle navrhovatele dotýká jeho majetkových i osobních zájmů.
94. Pro aktivní procesní legitimaci podle zákona postačuje, aby navrhovatel *tvrdil, že byl na svých právech opatřením obecné povahy [...] zkrácen*. Proto stačí, aby navrhovatel *logicky, konsekventně a myslitelně* tvrdil dotčení na svých právech (viz usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, bod 34).
95. Takové tvrzení navrhovatel v projednávané věci přdestřel. Mezi účastníky přitom není sporné, že navrhovatel vlastní nemovitost v dotčeném území.
96. Soud proto považuje podmínku aktivní procesní legitimace za splněnou.
97. Soud nepřisvědčil odpůrkyni, že by byla tvrzení navrhovatele o zásahu do jeho práv nedostatečná. Není ani pravda, že by soud nemohl přihlédnout k tvrzení, která navrhovatel přdestřel až v replice k vyjádření odpůrkyně.
98. I pokud by totiž původní návrh materiálně neobsahoval tvrzení, že existují určitá navrhovateli náležející subjektivní práva, která jsou napadeným opatřením dotčena, musel by městský soud vyzvat navrhovatele podle § 37 odst. 5 věty první s. ř. s. k doplnění návrhu na zrušení napadeného opatření za účelem doložení aktivní procesní legitimace k jeho podání (viz recentní rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 10. 2025, č. j. 4 As 155/2025-33). Tím spíše nemůže soud ignorovat doplnění návrhu, které navrhovatel zašle bez výzvy soudu.
99. V nyní projednávané věci nadto navrhovatel již v návrhu uvedl, že v předmětném území vlastní nemovitost.

100. Na aktivní procesní legitimaci navrhovatele nic nemění ani to, že v předmětné nemovitosti navrhovatel aktuálně nebydlí. Svá vlastnická práva k nemovitosti může hájit bez ohledu na to, zda ji v době podání návrhu osobně užíval.
101. Soud konstatuje, že v nyní projednávané věci není relevantní, že ve vyjádření k žalobě odpůrkyně nově uvedla, že má za to, že navrhovatel nebyl oprávněn podat námitky. Soud ověřil, že odpůrkyně při pořizování OOP považovala navrhovatele za osobu oprávněnou podat námitky proti návrhu OOP, jeho podání ze dne 3. 1. 2025 vyhodnotila jako námitky a o těchto jeho námitkách rozhodla (viz str. 9-12 napadeného OOP).

3. K možnosti napadnout „staronovou“ regulaci

102. Soud dále posuzoval, zda lze napadené OOP přezkoumat i v té části, která fakticky přebírá dřívější regulaci. Odpůrkyně má za to, že pokud napadené opatření obecné povahy jednosměrný provoz převážně nemění, nemůže být navrhovatel aktivně věcně legitimován.
103. Touto otázkou se opakovaně zabýval Nejvyšší správní soud.
104. V rozsudku ze dne 17. 10. 2024, č. j. 2 As 307/2023-26, posuzoval stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v obci Černošice. Nejvyšší správní soud nevyvrátil závěry odpůrkyní citovaného rozsudku ze dne 28. 6. 2024, č. j. 9 As 197/2022-49, zdůraznil však, že proti novému OOP, které celkově upravuje provoz v určitém území, lze úspěšně brojit i v rozsahu, v němž nemění úpravu stanovenou předchozím OOP. Nelze tedy odmítnout přezkum regulace obsažené v OOP jen proto, že pouze přebírá dosavadní stav a fakticky nepředstavuje žádnou změnu povinností.

105. Nejvyšší správní soud uvedl, že:

V již citovaném rozsudku č. j. 5 As 318/2022-39, body 31 a 32, NSS i s odkazem na předchozí judikaturu objasnil, že pro posouzení dotčení na právech je třeba vzít v úvahu, co je předmětem napadeného OOP a zda předchozí úpravu částečně mění, nebo ji nahrazuje. Je na odpůrci, jak v oznámení o návrhu opatření obecné povahy jeho předmět vymezí. Může tedy také provoz na místní komunikaci upravit nově, byť fakticky dřívější regulaci co do obsahu převezme.

106. Nejvyšší správní soud vytkl krajskému soudu, že se nevěnoval distinkci mezi tím, kdy je starší regulace převzata beze změny tou novou, a tím, kdy starší regulace zůstane účinnou, neboť se předmět té nové s obsahem dřívější nepřekrývá. Z jeho odůvodnění nebylo možné jednoznačně seznat, zda napadené OOP v tomto rozsahu zavádí úpravu shodnou s tou předchozí, nebo ji ponechává nedotčenou. Krajský soud použil i argument, že jednosměrnou jízdu cyklistům přikazovala již původní regulace, tedy nedošlo přijetím nového OOP k žádné změně. Neobjasnil však, jestli nové OOP zavádí shodnou úpravu pravidel pro cyklisty, nebo ne, což by vedlo k jednoznačné odpovědi na otázku, zda návrh mířil na předmět regulace OOP, či mimo něj. V tomto rozsahu bylo usnesení Krajského soudu nepřezkoumatelné.
107. Aby měl návrh na zrušení OOP naději na úspěch, musí napadené OOP konkrétní regulaci skutečně obsahovat. Jak již dovodila judikatura NSS, obecně nevydání OOP může myslitelně představovat nezákonný zásah (viz např. rozsudek ze dne 22. 3. 2023, č. j. 2 As 320/2021-47, bod 6 a tam citovaná judikatura). V rámci řízení o zrušení OOP nebo jeho části podle § 101a a násl. s. ř. s. se však nelze domáhat doplnění dalšího obsahu, který napadené OOP neobsahuje a který vydavatel OOP stanovit nezamýšlel.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

108. Krajský soud v dalším řízení konstatoval, že odpůrce přistoupil k novému a komplexnímu řešení místní úpravy provozu, aby odstranil nedostatky původní úpravy, a to tak, že ji v plném rozsahu nahradil (rozsudek ze dne 24. 1. 2025, č. j. 37 A 6/2023-81). Místní úprava provozu, k níž se vztahovaly připomínky ohledně cykloobousměrek tedy napadeným OOP řešena byla a navrhovatel byl oprávněn k ní podávat připomínky, k nimž byl odpůrce povinen se vyjádřit, přestože se jednalo o „staronovou“ úpravu. Odpůrce totiž začal takříkajíc „s čistým stolem“ a do práv dotčených subjektů zasahoval nově, neboť vše bylo otevřeno ke změnám.
109. Soud se proto též v nyní projednávané věci zabýval tím, zda napadené OOP předchozí úpravu částečně mění, nebo ji nahrazuje.
110. Z návrhu OOP vyplývá, že jeho cílem byla realizace zóny dopravního omezení s maximální povolenou rychlostí jízdy 30 km/hodina a současně zónou zákazu zastavení. V této souvislosti byla dle návrhu OOP podrobně řešena prostupnost území pro cyklistickou dopravu: *„Řešení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu bylo navrhovatelem bedlivě zkoumáno a výsledný návrh pracuje s povolením protisměrné jízdy cyklistů na místních komunikacích Španělská a Kunětická, což je plně v souladu se schváleným Generelem cyklistické dopravy městské části Praha 2, který byl Radou městské části Praha 2 schválen dne 22.06.2021.“* Dle návrhu navrhovatel OOP vycházel z požadavku na zajištění celoplošné prostupnosti pro cyklisty (str. 2 návrhu OOP).
111. Z návrhu OOP vyplývá, že odpůrkyně posuzovala možnost zřízení cykloobousměrek v celé lokalitě. V této souvislosti zajistila měření intenzit provozu na vybraných místech a poměřovala šířku komunikací s intenzitou provozu. Dospěla k závěru, že při zachování všech vyznačených parkovacích míst jsou ulice obvykle příliš úzké na to, aby umožňovaly (obousměrnou) prostupnost pro cyklistickou dopravu. Některé ulice jsou dostatečně široké a intenzita provozu je dostatečně nízká. Ani tam však dle odpůrkyně nebylo možné umožnit obousměrný pohyb cyklistů, neboť možnost jezdit oběma směry by mohla vnést „nejednoznačnou informaci mezi účastníky provozu“. Tito by byli dle odpůrkyně vysoce zatíženi zkoumáním informace, kde jet mohou a kde nikoliv, což by snížilo jejich vnímání všech ostatních aspektů silničního provozu a vedlo k ohrožení bezpečnosti.
112. Již v návrhu OOP tedy odpůrkyně vymezila předmět OOP tak, že v rámci zavedení zóny 30 v celé oblasti směřoval též k zajištění celoplošné prostupnosti pro cyklisty. Napadeným OOP zřídila odpůrkyně novou cykloobousměrku Španělskou ulicí. V rámci vypořádání námitek a připomínek se pak věnovala (ne)možnosti zřízení dalších cykloobousměrek.
113. Odpůrkyně ve svém vyjádření k návrhu na zrušení OOP uvedla, že *„Předmětem OOP bylo toliko stanovení místní úpravy provozu spočívající v zavedení zóny s omezenou rychlostí 30 km/h a současněho zákazu zastavení.“*
114. Z návrhu OOP jakož i z napadeného OOP však vyplývá, že v souvislosti se zavedením „zóny 30“ bylo prováděno též komplexní hodnocení stávajícího značení včetně vyhodnocení možností cyklistické prostupnosti území. Napadené OOP kromě omezení rychlosti jízdy a realizace zákazu zastavení přineslo změny též v oblasti jízdy cyklistů (zavedení nové cykloobousměrky) i parkování (včetně rušení stávajících parkovacích míst a vyznačení nových parkovacích míst částečně na chodnících).
115. V nyní projednávané věci proto nelze dospět k závěru, že by se navrhovatel a Magistrát požadavkem na prostupnost území pro cyklisty domáhali doplnění dalšího obsahu, který

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

napadené OOP neobsahuje a který vydavatel OOP stanovit nezamýšlel. Odpůrkyně již od počátku procesu vydání OOP zřízení (jedné) cykloobousměrky navrhovala a možnostmi zřízení (dalších) cykloobousměrek se v průběhu pořizování OOP zabývala s cílem zajištění celoplošné prostupnosti území pro cyklisty.

116. Soud má za to, že v této situaci může navrhovatel proti OOP úspěšně brojit i v rozsahu, v němž nemění úpravu stanovenou předchozím OOP, zejména tím, že cykloobousměrky po vyhodnocení všech zvažovaných aspektů nezavádí. Nelze tedy odmítnout přezkum regulace obsažené v novém OOP jen proto, že v řadě aspektů (zejména vyznačení jednosměrek) pouze přebírá dosavadní stav a fakticky nepředstavuje žádnou změnu povinností.
117. Napadené OOP celkově upravuje provoz v daném území. Nejde tedy pouze o dílčí změnu původního OOP.
118. V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, NSS jasně vyložil, že je-li místní úprava přijímána nově (byť přebírá dřívější režim), odpůrce začíná takříkajíc „s čistým stolem“ a do práv dotčených subjektů tak zasahuje v celém rozsahu nově, neboť je vše otevřeno ke změnám (viz např. rozsudek ze dne 22. 1. 2021, č. j. 1 As 161/2019 56, č. 4157/2021 Sb. NSS, bod 24, v něm odkazovaný rozsudek ze dne 28. 8. 2020, č. j. 6 As 141/2019 64, č. 4077/2020 Sb. NSS, body 19 až 21 a tam uvedený přehled předchozí judikatury).

119. V dané věci dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že „připomínka, v níž se navrhovatelka s odkazem na Technické podmínky, technickou normu, judikaturu správních soudů a poměry v dané lokalitě domáhala doplnění dodatkových tabulek, jimiž by byl povolen vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace, byla z hlediska předmětu napadeného opatření obecné povahy, jímž byla nově stanovována místní úprava provozu v ulici K Homolce, relevantní. I když navrhovatelka připomínkami brojila proti místní úpravě provozu, která zde již existovala v předchozím období, byl odpůrce při vydání nového opatření obecné povahy, které stanovilo místní úpravu provozu v ulici K Homolce, povinen odůvodnit, proč nelze připomínkám vyhovět a umožnit obousměrný provoz cyklistů.“
120. Argument odpůrkyně, že pokud napadené opatření obecné povahy jednosměrný provoz převážně nemění, nemůže být navrhovatel aktivně věcně legitimován, tak nemůže obstát. Napadené OOP lze přezkoumat i v části, v níž fakticky přebírá dřívější regulaci.

4. Absence odůvodnění OOP

121. Podle § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád (dále jen „správní řád“) musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Náležité odůvodnění je podmínkou pro to, aby bylo možno hodnotit obsah opatření obecné povahy.
122. Podle § 172 odst. 5 správního řádu je součástí odůvodnění opatření obecné povahy dále rozhodnutí o námitkách, které navíc musí obsahovat vlastní odůvodnění.
123. Opatření obecné povahy tedy v zásadě obsahuje dvojí odůvodnění – jednak vlastní odůvodnění a jednak odůvodnění rozhodnutí o námitkách.
124. Požadavek přezkoumatelnosti přitom platí jak pro vlastní odůvodnění opatření obecné povahy, tak pro odůvodnění rozhodnutí o námitkách (viz nálezy Ústavního soudu ze dne 8. 11. 2018, sp. zn. I. ÚS 178/15).
125. Soud konstatuje, že v nyní projednávané věci není podmínka přezkoumatelnosti odůvodnění OOP splněna. Dne 26. 11. 2024 vydala odpůrkyně veřejnou vyhláškou Oznámení o návrhu OOP pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a výzva k uplatnění připomínek a námitek (viz též „návrh OOP“). Odpůrkyně uvedla důvody přijetí OOP v návrhu OOP publikovaném na úřední desce. Tyto důvody však později nepřejala do finálního OOP.
126. Napadené OOP je v obecné části odůvodněno pouze „zajištěním bezpečnosti silničního provozu“. Následuje vypořádání námitek a připomínek. Odůvodnění OOP toliko zajištěním bezpečnosti silničního provozu přitom není dostačující.
127. V rozsudku ze dne 29. 11. 2022, č. j. 3 A 73/2022-44, posuzoval zdejší soud situaci dopravního značení umístěného na žádost městské části Praha 7 „(...) z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění kolizních situací mezi motorovou dopravou a chodci na přechodech pro chodce v úseku mezi ulicemi Nad Královskou oborou a Jana Zajíce.“ Soud uvedl, že jakkoli je přijaté odůvodnění velmi stručné, důvod přijaté úpravy je z něj seznatelný. Městský soud shledal, že napadené opatření obecné povahy obsahuje v textové části obecné odůvodnění zaváděného značení (zvýšení bezpečnosti provozu na žádost MČ Praha 7), přičemž grafická část obsahuje konkrétní úpravu provozu v podobě umístění jednotlivých značek. Zatímco obecným cílem přijaté úpravy bylo zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění kolizních situací v daném místě, konkrétní přijatá opatření vyplývala z grafické části. Soud proto neshledal nepřezkoumatelnost napadeného OOP.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

128. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 1. 2024, č. j. 4 As 308/2022-40, výše uvedený rozsudek zdejšího soudu zrušil a uvedl, že v odůvodnění přezkoumávaného OOP:

[...] je tedy zmíněn jen obsah žádosti osoby zúčastněné na řízení a důvody jejího podání, aniž by bylo provedeno její zhodnocení a posouzení, zda na základě ní jsou splněny všechny zákonné podmínky pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích formou opatření obecné povahy. Rovněž z odůvodnění napadeného OOP nelze seznat, zda byla dodržena procedura pro jeho vydání, včetně projednání návrhu s příslušnými dotčenými orgány v souladu se zněním § 77 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu, a řádně zhodnoceny kolidující zájmy na základě testu proporcionality. Tuto absenci odůvodnění napadeného OOP přitom není možné napravit v průběhu řízení před správními soudy, jak již správně uvedl městský soud. Na rozdíl od něho však Nejvyšší správní soud na základě uvedených úvah dospěl k závěru o naprosté absenci rozhodovacích důvodů v napadeném OOP, které tak již nebylo možné podrobněji popsat a rozvést v soudním řízení.

129. V nyní projednávané věci není sporné, že návrh byl projednán s příslušnými dotčenými orgány. Tuto informaci odůvodnění OOP obsahuje. Absentuje však bližší popis důvodů přijaté úpravy jakož i hodnocení kolidujících zájmů na základě testu proporcionality.
130. 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 (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 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“ (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, bod 34).
131. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 4. 2023, č. j. 3 As 357/2021-37, s odkazem na předchozí judikaturu zdůraznil, že opatření musí obsahovat nosné důvody, které ozřejmí, zda byla šetřena práva dotčených osob. Také uvedl, že je „[s]právné vyžadovat po veřejné moci, aby zdůvodnila své kroky v okamžiku, kdy je činí. Naopak by se neměl automaticky předpokládat soulad těchto kroků se zákonem a nemělo by se nechávat na soukromnících, aby jako první stavěli výslovné argumenty proti faktickým postupům veřejné moci, doprovázeným jen mlčením.“
132. Soud konstatuje, že důvody přijetí zvolené úpravy jsou primárně uvedeny v návrhu OOP, nikoliv v napadeném OOP. Již to je podstatná vada vedoucí ke zrušení napadeného OOP. Soud nemůže přihlídnout k důvodům a cílům, které odpůrkyně uvedla v návrhu opatření obecné povahy, pokud tyto následně neuvedla v samotném opatření obecné povahy, neboť není zřejmé, zda na těchto důvodech a cílech setrvala a v jakém rozsahu. Adresáti OOP musí mít možnost zjistit odůvodnění OOP přímo v napadeném OOP.
133. Soud zvažoval, zda by mohl důvody a cíle přijaté úpravy dovodit z vypořádání připomínek pana M. s ohledem na to, že vypořádání připomínek lze považovat za součást odůvodnění. Dospěl k závěru, že tomu tak není. Odpůrkyně se totiž ve vztahu k připomínkám pana M. věnovala toliko dílčím aspektům OOP.
134. Soud dále zvažoval, zda by nedostatek (obecného) odůvodnění napadeného opatření obecné povahy mohlo nahradit vypořádání námitek navrhovatele a osoby zúčastněné na řízení

(případně ve spojení s vypořádáním souvisejících připomínek pana M.). Dospěl k závěru, že nikoli. I odůvodnění rozhodnutí o námitkách totiž trpí podstatnými vadami. Odpůrkyně ani zde jednoznačně nespecifikuje jednotlivé cíle napadeného OOP a jejich vzájemný vztah a nedostatečně reaguje na vznesené námitky a připomínky.

135. Soud se navzdory absenci obecného odůvodnění OOP dále zabývá odůvodněním, které je obsaženo v částech OOP reagujícím na vznesené námitky a připomínky. Soud konstatuje, že toto (z povahy věci dílčí) odůvodnění není dostatečné pro přezkoumání vznesených námitek navrhovatele (v podrobnostech viz níže).

5. *K zamítnutí plošné prostupnosti oblasti pro cyklisty*

136. Napadené OOP zřizuje v oblasti jednu novou cykloobousměrku v navazujících ulicích Španělská a Kunětická.
137. Navrhovatel i Magistrát již v průběhu přijímání OOP argumentovali, že nejen ulice Španělská, ale celá oblast (více než dvě desítky ulic) by měla být plošně prostupná pro cyklisty.
138. Odpůrkyně všechny námitky zamítla.
139. Soud z obsahu OOP zjistil, že celá dotčená oblast 23 ulic kolem Riegrových sadů je koncipována tak, aby umožňovala průjezd pouze po hlavních tazích. Mimo hlavní tahy je vytvořen systém jednosměrek, který umožňuje dojet do cíle cesty v oblasti, ale znemožňuje průjezd oblastí. Veškerá tranzitní doprava (včetně cyklistické) je tak koncentrována na hlavní tahy.
140. Navrhovatel nezpochybňuje nutnost zklidnění motorové dopravy v ulicích kolem Riegrových sadů, avšak požaduje, aby se neprůjezdnost oblasti nevztahovala na cyklisty. Upozorňuje na to, že aktuálně platí stejná pravidla pro cyklisty jako pro motorová vozidla. Cyklisté jsou tak soustředěni na stejné hlavní tahy jako motorová doprava. Taková situace je nevhodná pro cyklisty i motoristy. Pro cyklisty je doprava po hlavních tazích nebezpečná. Pro motoristy je soustředění cyklistů na hlavní tahy nepříjemné, neboť negativně ovlivňuje plynulost provozu.
141. Odpůrkyně návrh na plošnou prostupnost území pro cyklisty zamítla. Vycházela z toho, že:
 - V oblasti nesmí ubýt parkovací místa.
 - Při zachování všech parkovacích míst jsou některé ulice příliš úzké pro bezpečný průjezd cyklistů v obou směrech.
 - Zřízení cykloobousměrek v ostatních ulicích by narušilo jednotné dopravní řešení.

5.1. *Maximalizace parkovacích míst jako (ne)překročitelný cíl*

142. Napadené OOP na str. 4 uvádí, že požadavkům na průjezd cyklistů nelze vyhovět bez redukce parkovacích stání, přičemž *„redukce parkovacích stání je v dané oblasti nemožná“*. Dále uvádí, že:

Pokud máme vyhovět požadavkům TP 179 a ČSN 736110, jejichž naplnění je základní garancí pro vytváření bezpečného prostoru pro všechny účastníky silničního provozu, pak bychom měli jedinou možnou variantu a tou je vytvoření „umělých“ výhyben formou redukce parkovacích míst. Toto je však nemožné s ohledem na bilanci parkovacích potřeb – viz. dále.

143. OOP dále v rámci vypořádání připomínky Magistrátu počítá parkovací stání, počet vozidel parkujících v místech mimo parkovací stání a počet rezidentů, kteří mají nárok na vydání parkovacího oprávnění a mohli by chtít v oblasti zaparkovat.
144. Na str. 11 znovu uvádí, že *„rozhodně není možná ani redukce parkovacích míst“*. Na téže straně uvádí, že:

Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní. Toto však v řešeném území není možné splnit bez porušení

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

technických předpisů a norem nebo zásadního omezení dostupnosti parkovacích kapacit pro zdejší občany.

145. Soud konstatuje, že z odůvodnění rozhodnutí o námitkách pak není zřejmé, zda je cílem odpůrkyně toliko vyhnout se „zásadnímu omezení dostupnosti parkovacích kapacit“ či zda odpůrkyně zcela odmítá jakoukoliv, byť zcela marginální, redukci parkovacích míst. I v této části je tedy napadené OOP nepřezkoumatelné.
146. Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značení smí užívat jen tehdy, pokud to vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.
147. Vytvoření parkovacích míst může být jedním z dílčích aspektů, které může odpůrkyně zvažovat. Zajištění určitého počtu parkovacích míst však nelze bez dalšího předřadit zájmu na bezpečnosti a plynulosti provozu. Jednotlivé cíle je třeba vzájemně poměřovat. Odpůrkyně však řádné poměrování jednotlivých aspektů ve vztahu k jednotlivým ulicím samostatně i ve vzájemné souvislosti jakož i ve vztahu k lokalitě jako celku neprovedla.

5.2. Absence srovnání bezpečnosti jednotlivých alternativ

148. Navrhovatel uvádí, že zvolené dopravní řešení, které soustřeďuje cyklisty do hlavních tahů, má negativní vliv nejen na plynulost provozu, ale též na jeho bezpečnost. Jako příklad uvádí, že cyklisté jsou nuceni projíždět frekventovanou Vinohradskou ulicí.
149. Odpůrkyně uvádí, že umožnění tranzitu klidnějšími ulicemi paralelními s Vinohradskou (Mánesova a Polská) není možné, jelikož by nebylo dostatečně bezpečné. Vychází z toho, že tyto ulice jsou po vyznačení všech parkovacích míst o cca 30 cm užší, než je při dané frekvenci provozu žádoucí pro bezpečné míjení cyklistů.
150. Navrhovatel a Magistrát mají za to, že odpůrkyně vykládá normy ve vztahu k těmto ulicím příliš přísně. Provoz dle nich není tak velký, aby vyžadoval zvlášť velký prostor pro bezpečné míjení cyklistů.
151. Soud konstatuje, že odpůrkyně neprovedla srovnání jednotlivých v úvahu připadajících variant. Zejména se nezabývala otázkou, zda je průjezd klidnějšími ulicemi (dle požadavku Magistrátu a navrhovatele) bezpečnější než průjezd frekventovanými ulicemi, které nyní tranzit umožňují.
152. Odpůrkyně tvrdí, že průjezd klidnějšími ulicemi by byl pro cyklisty příliš nebezpečný, nijak však nereaguje na tvrzení navrhovatele, že jí zvolené řešení (soustředění cyklistů na hlavní tahy) je nebezpečnější. I v této části je proto vypořádání námitek odpůrkyní nedostatečné.
153. Navrhovatel již ve svých námitkách ze dne 3. 1. 2025 žádal plošné zřízení cykloobousměrek v oblasti. Uvedl, že je potřebné, aby se cyklisté mohli vyhnout frekventované Vinohradské ulici. Argumentoval, že jízda po méně frekventované ulici je z logiky věci bezpečnější, než jízda po frekventovanější Vinohradské. Dále snesl argumenty pro zprůjezdnění vybraných konkrétních ulic.
154. Soud konstatuje, že Vinohradská ulice lemuje oblast upravenou dotčeným OOP a není v něm plně zahrnuta. Odpůrkyně je oprávněna vymezit předmět OOP dle svého uvážení (zde mimo Vinohradskou ulici), avšak nemůže pominout námitku, že průjezd touto ulicí není bezpečnou alternativou k průjezdu dotčenou oblastí.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

155. Odpůrkyně uvedla, proč v některých žalobcem konkrétně zmíněných ulicích nepovažuje zřízení cykloobousměrky za vhodné z hlediska bezpečnosti, zcela však pominula otázku, zda v případě neprůjezdnosti těchto ulic existuje bezpečnější alternativa. Zejména nijak nereagovala na argument navrhovatele, že při odpůrkyní zvoleném řešení musí cyklisté využívat významně méně bezpečné trasy, zejména ulicí Vinohradskou. Odpůrkyně nepochybnila, že cyklisté jsou nuceni projíždět právě tudy, bezpečností této trasy se však nijak nezabývala. Nemohla tedy ani porovnat bezpečnost a vhodnost obou variant.
156. Vinohradská ulice, která lemuje posuzované území, nebyla předmětem zájmu odpůrkyně, ač toliko právě zde měla být obousměrná jízda cyklistů v dané oblasti umožněna. Soud konstatuje, že není možné v rámci OOP znemožnit průjezd cyklistů, aniž by bylo zjištěno, zda je průjezd cyklistů možný, bezpečný a vhodný mimo oblast upravenou OOP (zde ulicí Vinohradskou).
157. Soud nemohl přezkoumat námitku navrhovatele, že průjezd dotčenou oblastí je významně vhodnější a bezpečnější než průjezd Vinohradskou ulicí, neboť odpůrkyně se šířkou této ulice a možnostmi bezpečného míjení cyklistů v této ulici nezabývala. Žádná měření intenzity provozu, šířky průjezdu pro cyklisty, šířek chodníků a parkovacích pásů zde provedena nebyla.

5.3. Zákaz vjezdu kol jako jednotné dopravní řešení

158. Odpůrkyně připustila, že v některých ulicích by bylo možné cykloobousměrky zřídit, neboť i při aktuální šířce ulic se zachováním všech parkovacích míst jsou tyto ulice dostatečně široké.
159. Zřízení cykloobousměrek v těchto ulicích by však dle odpůrkyně narušilo jednotný charakter dopravního řešení.
160. Napadené OOP na str. 11 uvádí, že: „*současně silniční správní úřad trvá na odůvodnění návrhu OOP, kde nepřipouští selektivní vyznačování cykloobousměrek, neboť by dopravní řešení v oblasti postrádalo jednotný charakter, který by byl čitelný pro všechny účastníky provozu.*“
161. Obdobným odůvodněním nezřízení cykloobousměrky se nedávno zabýval Krajský soud v Praze. V rozsudku ze dne 24. 1. 2025, č. j. 37 A 6/2023-81 (body 47 a 48) uvedl, že:

Pokud jde o argument, že by obousměrná jízda cyklistů byla matoucí, podle § 4 odst. c) zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích každý povinen řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace. Podle § 3 odst. 2 zákona o silničním provozu smí řídit vozidlo pouze osoba, která v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči motorových vozidel se musí mimo jiné podrobit i zkoušce z předpisů o provozu na pozemních komunikacích [§ 39 odst. 1 písm. a) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů]. S ohledem na právě uvedené tak nelze obecně vycházet z teze, že účastníci provozu na pozemních komunikacích nedokáží pochopit význam dopravních značek (čímž by byl ostatně smysl dopravního značení popřen) nebo dodatkových tabulek E 12a („Jízda cyklistů v protisměru“) a E 12b („Vjezd cyklistů v protisměru povolen“) v příloze č. 6 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (v takovém případě by nemohly být využity nikde a byly by obsoletní).

Soud nevylučuje, že v řešeném případě by s ohledem na specifika místní dopravní infrastruktury mohlo být zavedení obousměrné jízdy cyklistů v ulici Krátká skutečně matoucí, a zvyšovat tak

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

riziko dopravních kolizí. V takovém případě ale měl odpůrce vysvětlit, z jakých *konkrétních* důvodů považoval obousměrnou jízdu cyklistů na pozemní komunikaci v ulici Krátká za nevhodnou (matoucí). I v této části je napadené OOP nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

162. Soud se s výše uvedeným závěrem ztotožňuje. Pokud měla odpůrkyně za to, že by obousměrná jízda cyklistů v dané oblasti byla nedostatečně „*čitelná pro všechny účastníky provozu*“, měla uvést, z jakých konkrétních důvodů k tomuto závěru dospěla.
163. Odpůrkyně nijak blíže neozřejmila ani zájem na jednotném dopravním řešení oblasti.

5.4. (Ne)potřebnost cykloobousměrek

164. Navrhovatel namítá, že řadu jeho zásadních námitek nevypořádala odpůrkyně vůbec, další pak toliko formálně.
165. K tomu soud uvádí, zatímco ve vztahu k některým ulicím se odpůrkyně vyjádřila konkrétně, u jiných konkrétní úvaha chybí.
166. Ve vztahu k ulici Helénská odpůrkyně uvedla, že zřízení cykloobousměrky by nemělo s ohledem na zákaz odbočení do Španělské směrem z Václavského náměstí smysl, a že přes Balbínovu ulici je cesta k poliklinice o 80 m kratší.
167. Toto vypořádání považuje navrhovatel za irelevantní. Poukazuje na technické standardy T 179 – navrhování komunikací pro cyklisty a uvádí, že v ulici Helénská jsou bezesporu všechny technické podmínky pro zřízení cykloobousměrky splněny. Odpůrkyně neposkytla žádné věcné vypořádání této námítky. Argumenty odpůrkyně považuje za zcela irelevantní, neboť možnost využití komunikace i pro dílčí skupinu uživatelů nevylučuje existenci veřejného zájmu na prostupnější a bezpečnější dopravní infrastruktuře. Není rovněž zřejmé, proč by přínos cykloobousměrky měl být omezen pouze na jednu konkrétní trasu, neboť přístupnost a bezpečný pohyb zranitelných účastníků silničního provozu představují obecný veřejný zájem bez ohledu na výchozí bod jízdy.
168. Soud konstatuje, že vypořádání této námítky navrhovatele není dostatečné, a tedy ani přezkoumatelné. Pokud jde o „zbytečnost“ zřízení cykloobousměrky, podobným odůvodněním se již zabýval Krajský soud v Praze. Krajský soud v Praze v bodě 46 rozsudku č. j. 37 A 6/2023-81 uvedl, že:

Z citace technických podmínek v připomínkách podle soudu plyne, že základním předpokladem je umožnit obousměrnou jízdu cyklistů ve zklidněných zónách a omezit ji pouze tam, kde je to – zvláště technicky nebo bezpečnostně – nemožné nebo nevhodné. Závěr odpůrce o „zbytečnosti“ patrně znamená, že navrhované dopravní řešení není potřebné. To ovšem neznamená, že by bylo fakticky nemožné (nerealizovatelné) nebo nevhodné (při posouzení bezpečnostních rizik), jak předvídá citovaná část technických podmínek. Nadto je z navrhovatelovy připomínky poměrně jasně patrné, proč nepovažuje možnost obousměrné jízdy cyklistů za „zbytečnou“, ale naopak za přínosnou (vytvoření prostupného území mimo hlavní pozemní komunikace v obci). I tento argument ponechal odpůrce bez odpovědi.

169. S tímto hodnocením se soud ztotožňuje a konstatuje, že je plně aplikovatelné i v nyní projednávané věci. Obousměrnou jízdu nelze vyloučit toliko argumentem, že ji odpůrkyně považuje za zbytečnou.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

170. Možnost cyklistů pohybovat se po místní komunikaci oběma směry je dána bez použití jakéhokoliv dopravního značení. Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značení smí užívat jen tehdy, pokud to vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.
171. Odpůrkyně však neuvedla, že by kterékoliv z těchto hledisek bránilo pohybu cyklistů v této ulici v obou směrech. I v tomto je její odůvodnění nedostatečné a proto nepřezkoumatelné.
172. Toliko nad rámec nezbytného soud doplňuje, že lze stěží konstatovat, že by cykloobousměrka v kterékoliv ulici byla zbytečná. Již pro jízdy směřující z kterékoliv budovy v dané (zde Helénské) ulici platí, že cyklisté mohou mít zájem vyjíždět oběma směry. Jednosměrný provoz tak vždy znamená objížděku. Míru potřebnosti omezení provozu lze zvažovat pouze tehdy, je-li obousměrný provoz v kolizi s jiným důležitým veřejným zájmem.
173. Pokud jde o další ulice v oblasti, odpůrkyně se v napadeném OOP k řadě z nich nevyjádřila vůbec. To se týká nejen ulice Lichnická, ale též dalších ulic v oblasti. Odpůrkyně nezohlednila, že navrhovatel i Magistrát žádali plošnou prostupnost pro cyklisty. I v tomto je tedy napadené OOP nepřezkoumatelné.

6. *Nemožnost hodnotit proporcionalitu řešení*

174. Řádné odůvodnění zvoleného řešení je nezbytné pro to, aby soud mohl posoudit jeho proporcionalitu. V nyní projednávané věci přitom není důvod ustupovat z požadavků na uplatnění principu proporcionality. Nejvyšší správní soud konstatoval (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu z rozsudku ze dne 5. 3. 2025, č. j. 2 As 299/2023-74), že v oblasti dopravního značení se:

„bez dalšího neaplikuje teze formulovaná judikaturou NSS v kontextu přezkumu opatření obecné povahy z oblasti územního plánování, podle níž má hrát při soudním přezkumu zvláště důležitou roli princip zdrženlivosti. Správní soudy tak nemohou dotvářet územní plány, vybírat řešení z široké palety alternativ, ale naopak mají zasáhnout pouze proti excesům v územním plánování či proti nedodržení zákonných mantinelů (viz např. rozsudek NSS ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS, část D, a navazující judikatura). Uvedené totiž vychází z potřeby minimalizace zásahů do rozhodnutí o využití určitého území vygenerovaných politickým procesem, resp. do výkonu samostatné působnosti územní samosprávy. Vydávání opatření obecné povahy v podobě dopravních značek nicméně nespádá do rámce autonomního rozhodování samospráv coby politických jednotek. Jedná se naopak o výkon veřejné správy v tzv. přenesené působnosti, při jehož soudním přezkumu není důvod ustupovat z požadavků na uplatnění principu proporcionality (§ 2 odst. 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).“
175. Jak dlouhodobě Nejvyšší správní soud uvádí (srov. rozsudek ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 98, č. 740/2006 Sb. NSS), hodnocení proporcionality opatření obecné povahy představuje nedílnou součást jeho soudního přezkumu, stejně jako i úvah správního orgánu při vydání opatření obecné povahy. Není totiž možné připustit zásahy do ústavně garantovaných práv vykazující znaky diskriminace, nerozumnosti či libovůle. Soud (i správní orgán v kontextu uplatněných námitek a připomínek) v souladu se zásadou subsidiarity a minimalizace zásahu je tedy povinen posoudit přiměřenost regulace z hlediska splnění následujících podmínek: a) zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), b) zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným prostředkem (kritérium potřebnosti), c) zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

minimalizace zásahů) a d) v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu), tj. zda závažnost zásahu do základního práva je v dané konkrétní situaci vyvážena významem sledovaného cíle, neboli oběť přinesená v podobě omezení základního práva se nedostává do nepoměru s užitekem, který omezení přineslo – zda nezatěžuje dotčenou osobu nadměrně.

176. V nyní projednávané věci soud nemohl proporcionalitu zvoleného řešení s ohledem na nedostatek odůvodnění přezkoumat.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

177. Soud uzavírá, že pro výše popsané vady spočívající v nedostatečném odůvodnění OOP nelze v soudním řízení na základě návrhových bodů posoudit jeho zákonnost, resp. jeho proporcionalitu. Opatření je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Proto jej soud podle § 101d odst. 2 s. ř. s. zrušil. Soud zvažoval nezbytně nutný rozsah zrušení napadeného OOP a dospěl k závěru, že OOP je třeba zrušit jako celek. Zvolené řešení musí odpůrkyně odůvodnit ve vztahu k jednotlivým ulicím i ve vztahu k celé oblasti dotčené napadeným OOP.
178. Při úvaze, k jakému okamžiku Opatření zrušit (§ 101d odst. 2 s. ř. s.), soud zohlednil časovou náročnost řízení o vydání opatření obecné povahy podle § 77 zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 171 a násl. správního řádu. Lhůta 6 měsíců od nabytí právní moci tohoto rozsudku (kterou ostatně navrhoval i navrhovatel a Magistrát) se soudu jeví jako dostatečná.
179. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 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. Náklady řízení navrhovatele představují zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč, dále pak odměna za 3 úkony právní služby [§ 11 písm. a), d), g) vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů – tj. převzetí zastoupení a dvě písemná podání k věci samé (žaloba a replika)] v částce 4 620 Kč za jeden úkon [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb.] a náhradu hotových výdajů za tři úkony v částce 450 Kč za jeden úkon (§ 13 odst. 4 téže vyhlášky). Zástupce navrhovatele je plátcem daně z přidané hodnoty, a proto se s ohledem na § 57 odst. 2 s. ř. s. náhrada zvyšuje o 21 %; celkem pak náklady řízení činí 23 405 Kč.
180. Osobě zúčastněné na řízení soud žádnou povinnost v řízení neuložil a neshledal ani důvody hodné zvláštního zřetele, pro které by jí mohl přiznat právo na náhradu nákladů řízení. Proto v souladu s § 60 odst. 5 s. ř. s. rozhodl, že osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

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

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.

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

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

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

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

Praha 18. listopadu 2025

JUDr. Ludmila Sandnerová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. L.