



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Lenky Oulíkové a soudců Miroslava Makajeva a Richarda Galise ve věci

navrhovatele:

Spolek přátel dopravy

sídlem Urbánkova 3367/61, Praha 4

zastoupený advokátkou JUDr. Radkou Macháčkovou

sídlem Ostrovní 126/30, Praha 1

proti

odpůrci:

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

sídlem Masarykovo nám. 1/6, Brandýs nad Labem-Stará

Boleslav

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 27. 1. 2025, č. j. MÚBNLSB-OD-153370/2024-VANJO,

takto:

- I. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 27. 1. 2025, č. j. MÚBNLSB-OD-153370/2024-VANJO, se ruší v části stanovící místní úpravu provozu provedenou dvěma sklopnými parkovacími sloupky U 60, dvěma svislými dopravními značkami C 14a a dvěma svislými dopravními značkami C 14b, a to uplynutím 90 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- II. Ve zbytku se návrh zamítá.

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

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

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Návrhem podle části třetí, hlavy druhé, dílu sedmého zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), se navrhovatel domáhá zrušení opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze dne 27. 1. 2025, č. j. MÚBNLSB-OD-153370/2024-VANJO (dále jen „napadené OOP“). Napadeným OOP odpůrce podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), stanovil pro zpřehlednění dopravní situace v oblasti křižovatky místní úpravu provozu, jež spočívala v umístění svislého dopravního značení a dopravního zařízení na silnici č. III/2451 v k. ú. Káraný a na místní komunikaci v témže katastrálním území.

Návrh, vyjádření k návrhu a replika

2. Navrhovatel v návrhu ke své aktivní procesní legitimaci především tvrdil, že byl napadeným OOP zkrácen na svém právu na rovný přístup, svobodu pohybu, ochranu zdraví a bezpečnou dopravu po pozemních komunikacích. Dále pak uvedl, že jeho členové chodí pěšky a jezdí na kole přes místa, jichž se napadené OOP dotýká. V místě, kterého se napadené OOP týká, žije osm členů navrhovatele. Tito členové užívají komunikaci dotčenou napadeným OOP na denní bázi či při víkendových aktivitách. Navrhovatel je proto aktivně procesně legitimován k podání návrhu. Ve vztahu k aktivní věcné legitimaci pak navrhovatel citoval judikaturu Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“).
3. Konkrétní vady napadeného OOP navrhovatel spatřoval v tom, že nebylo vydáno v souladu se zákonnou úpravou a že postrádalo řádné odůvodnění. Odpůrce zatížil napadené OOP procesní vadou předně tím, že napadené OOP vyvěsil pouze na úřední desce odpůrce a obce Káraný, a nikoliv též na úřední desce obce Lázně Toušeň. Návrh se totiž dotýkal též správního obvodu této obce, neboť do grafického návrhu napadeného OOP byla zahrnuta i lávka přes řeku Labe z obce Káraný do obce Lázně Toušeň, kdy dopravní značení umístěné na jižním břehu řeky Labe se nachází již v katastrálním území obce Lázně Toušeň. Druhým procesním pochybením odpůrce pak bylo nedodržení zákonem stanovené doby pro zveřejnění napadeného OOP na úřední desce obce Káraný, neboť návrh byl zveřejněn pouze po dobu 14 dnů, namísto zákonem požadovaných 15 dnů. Navrhovatel též poukázal na skutečnost, že přestože důvodem pro vydání napadeného OOP bylo „*zpřehlednit situaci v oblasti křižovatky*“, je tento důvod zcela nesmyslný, neboť z grafického znázornění návrhu je zřejmé, že se návrh týká deseti křižovatek, včetně uvedené lávky, která je od upravovaných pozemních komunikací vzdálena cca 800 až 1 000 metrů.
4. Dále navrhovatel osvětlil podstatu jím vznesené připomínky, která spočívala v tom, že napadené OOP umístilo sklopné sloupky a zavedlo příkaz „cyklisto, sesedni z kola“ u obou vjezdů na lávku. Tento zákaz jízdy cyklistů po lávce považuje navrhovatel za restriktivní, neodůvodněný a překvapivý. Odpůrce podle navrhovatele nevysvětlil, proč je nově nutné jízdu cyklistů po lávce vyloučit, přestože ji cyklisté využívali již od jejího vybudování. Navazující komunikace vedoucí po lávce má přitom obdobné parametry jako předchozí

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

komunikace a navazující úseky. Podle navrhovatele není z napadeného OOP zřejmý ani legitimní cíl a důvod, proč bylo k tomuto omezení přistoupeno. Navrhovatel již v připomínce upozorňoval na rozpor napadeného OOP s technickou normou ČSN 73 6110, podle níž mají místní komunikace vytvářet příznivé podmínky pro cyklistickou dopravu a podporovat její rozvoj. Rovněž namítal nadbytečnost sklopných sloupků, neboť průjezd motorových vozidel je v daném místě již zakázán dopravním značením a současně fyzicky znemožněn dříve osazenými sloupky. Nadto zvolený typ a parametry nově instalovaných sklopných sloupků jsou nevhodné a v rozporu s technickými předpisy. Odpůrce na takto formulovanou připomínku navrhovatele přitom reagoval pouze obecným konstatováním, že dopravní značení ani sloupky nejsou nadbytečné, a následně odkázal na neoznačené soudní rozhodnutí, ustanovení zákona o silničním provozu a souhlasné stanovisko Policie ČR, aniž by se věcně zabýval konkrétními argumenty navrhovatele.

5. Navrhovatel proto poukázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, dle níž platí, že v případě, kdy navrhovatel své připomínky odvíjí od technické normy, je odpůrce povinen na ně věcně zareagovat. Odpůrce však neuvedl, proč nebylo možné technické podmínky a české technické normy, na které v připomínce navrhovatel poukázal, použít. Z judikatury NSS navrhovatel též obsáhle citoval i v souvislosti s odkazem odpůrce na vyjádření Policie ČR a uzavřel, že toto stanovisko nebylo pro odpůrce právně závazné, a odpůrce byl tak oprávněn se od něj odchýlit, a nikoliv jej pouze nekriticky převzít. Navrhovatel dále citoval judikaturu Nejvyššího správního soudu, podle níž musí správní orgán v odůvodnění opatření obecné povahy věnovat připomínkám náležitou pozornost. Namítal též rozpor napadeného OOP s Listinou základních práv a svobod (dále jen „Listina“) a zákonem o silničním provozu. Napadené OOP nadbytečně zasahuje do svobody pohybu navrhovatelových členů, která je zaručena čl. 14 Listiny a lze ji omezit pouze na základě zákona. Napadené OOP ani není v souladu s technickou normou ČSN 73 6110 a technickými podmínkami TP 103 a TP 179.
6. Navrhovatel uzavřel, že napadené OOP je nezákonné jak pro procesní vady, tak pro nepřezkoumatelnost. Navrhl proto, aby jej soud zrušil.
7. Odpůrce ve vyjádření k návrhu uvedl, že je nutné rozlišovat mezi stezkou pro cyklisty a cyklotrasou podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 294/2015“). Lávka Káraný-Lázně Toušeň je součástí mezinárodní Labské stezky, jejíž některé úseky jsou označené jako DZ C 8a (stezka pro cyklisty) či DZ C 9a (stezka pro chodce a cyklisty) a některé jsou označené jako DZ IS 21a-d bez nařízeného dopravního režimu jako součásti cyklotrasy. Úsek lávky přes Labe nebyl označen jako stezka pro chodce a cyklisty a byl užíván jako chodník. Navržené dopravní značení C 14a (cyklisto, sesedni z kola) a C 14b tak nebylo novou úpravou, nýbrž zdůrazněním stávajícího režimu provozu chodníku užívaného pro chodce. I z tohoto důvodu odpůrce nesouhlasí s tím, že pochybil, když návrh napadeného OOP nevyvěsil na desce obce Lázně Toušeň. Dále odpůrce uvedl, že by lávka s přihlédnutím k její konstrukci a povrchu z podlahových kovových roštů měla sloužit především k bezpečnému překonání vodního toku. Dopravní značení „cyklisto, sesedni z kola“, slouží též k ochraně chodců jakožto nejzranitelnějších účastníků provozu. Současně odpůrce odmítl, že by právo na ochranu chodců stavěl nad právo cyklistů na svobodu pohybu, neboť napadené OOP směřuje primárně k ochraně života a zdraví jak chodců, tak jednotlivců při překonání lávky.

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

K námitce nepřezkoumatelnosti odpůrce poznamenal, že odůvodnění napadeného OOP dostalo zákonným náležitostem a obsahuje důvody přijatého řešení, včetně vypořádání připomínky navrhovatele. Odpůrce má těž za to, že napadené OOP nemohlo pouhým zdůrazněním dopravního režimu zasáhnout do hmotných práv navrhovatele. Nemůže proto být ve věci procesně a věcně legitimovanou osobou k podání návrhu. S přihlédnutím k uvedenému odpůrce navrhl, aby soud návrh zamítl.

8. Navrhovatel v replice uvedl, že nesouhlasí s vyjádřením odpůrce. Upozornil, že odpůrce nestanovil přechodnou úpravu silničního provozu, jak mylně uvedl v úvodu vyjádření, nýbrž místní úpravu. To, že se v obvodu obce Lázně Toušeň nachází pouze dvě dopravní značky, nemění nic na tom, že návrh napadeného OOP měl být zveřejněn i na úřední desce této dotčené obce. Stejně tak navrhovatel odmítl, že by správné zveřejnění návrhu na úřední desce odpůrce bylo možné považovat za dostatečné. Část vyjádření, v němž odpůrce blíže osvětlil zákaz pohybu cyklistů na lávce, považuje navrhovatel za snahu o vytvoření dodatečného dojmu řádného procesního postupu. Navrhovatel nesouhlasí s tím, že by napadené OOP pouze zdůrazňovalo současnou úpravu, neboť z fotodokumentace předložené odpůrcem není zřejmý dopravní režim lávky. Zákaz jízdy cyklistů či jejich povinnost nebyla do vydání napadeného OOP zavedena. Navrhovatel nadále trvá na tom, že dopravní značení musí reflektovat technické podmínky a české technické normy. Tvrzení o bezohledném chování cyklistů na lávce, na které odpůrce odkazoval, nijak nedoložil (například statistikou incidentů či nehod). Ve veřejně dostupné databáze evidovaných nehod Policií ČR je přitom dohledatelná jen jedna dopravní nehoda s účastí chodce, a to způsobená řidičem auta v jiné části obce Káraný. Pokud k incidentům opravdu docházelo, měla tato skutečnost být zmíněna v odůvodnění napadeného OOP.

Obsah správního spisu

9. Z předložené spisové dokumentace vyplývá, že dne 25. 11. 2024 obdržel odpůrce od obce Káraný žádost o stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu. Součástí žádosti byl i grafický návrh dopravního značení. Ten předpokládal:
- umístění čtyř dopravních značek P4 (dej přednost v jízdě), tří směrových tabulí IP 4b, čtyř značek B2 (zákaz vjezdu), čtyř značek IZ 8a (začátek zóny 30), čtyř značek IZ 8b (konec zóny 30) a sedm zpomalovacích prahů v první oblasti zóny 30, umístění čtyř značek P4 (dej přednost v jízdě), čtyř značek IZ 8a (začátek zóny 30), čtyř značek IZ 8b (konec zóny 30) a devíti zpomalovacích prahů v druhé oblasti zóny 30 a umístění pěti značek P4 (dej přednost v jízdě), tří značek IZ 8a (začátek zóny 30), tří značek IZ 8b (konec zóny 30) a čtyř zpomalovacích prahů ve třetí oblasti zóny 30,
 - osazení místní komunikace přilehlé k ulici Ke Trati dopravní značkou B20a (nejvyšší povolená rychlost 30) a informativní značkou IZ 4a (začátek obce), IZ 4b (konec obce), osazení místní komunikace v ulici Hlavní, V Zátíší a Komenského dopravní značkou P 4 (dej přednost v jízdě), osazení místní komunikace v ulici Polní dopravní značkou IZ 8a (začátek zóny 30) a přemístěním prahu,
 - osazení komunikace III/2451 a ulice Hlavní dopravní značkou P 2 (hlavní pozemní komunikace) spolu s dodatkovou tabulkou E 2b,
 - umístění zpomalovacího prahu na místní komunikaci v ulici Za Památníkem, Na

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

Betonce, Ke Trati, místění dvou dopravní značek C 14a (cyklisto, sesedni z kola) a C 14b na mostě přes řeku Labe, a umístění sklopných parkovacích sloupků U 60 na témže místě,

- umístění dopravního značení IZ 8a, které bylo osazené v roce 2023, zády k sobě.

10. Odpůrce takto vymezený návrh napadené OOP oznámil veřejnou vyhláškou vyvěšenou na své úřední desce ode dne 26. 11. 2024 do 11. 12. 2024 a na úřední desce obce Káraný ode dne 26. 11. 2024 do 10. 12. 2024. V návrhu odpůrce uvedl, že důvodem pro stanovení místní úpravy je zpřehlednění situace v oblasti křižovatky. V oznámení poučil dotčené osoby o právu uplatnit připomínky a námítky k návrhu ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění.
11. Součástí správního spisu je i připomínka navrhovatele, která odpůrci došla dne 27. 12. 2024. V tomto podání navrhovatel požadoval zachování „*legálního průjezdu cyklistů v obou směrech*“ lávky přes Labe. Uvedl, že z návrhu napadeného OOP není zjevné, proč by cyklisté nemohli po lávce projíždět jako doposud, a současně měl za to, že zákaz jízdy cyklistů po lávce je selektivní a diskriminující. Instalaci sklopných sloupů považoval navrhovatel za nadbytečnou, neboť sklopné sloupky už jsou umístěny z obou stran lávky. Nadto jsou nebezpečné pro cyklisty a není jasné, zda splňují podmínky TP 179 a ČSN 73 6110. Navrhovatel též požadoval, aby stávající sloupky byly doplněny o dopravní stín ve tvaru kosočtverce na vozovce, případně i dopravního značení A 22 a E 13 s textem „sloupek 100m“. Závěrem upozornil odpůrce, že stanovisko Policie ČR není závazné.
12. Odpůrce následně vydal napadené OOP, které bylo vyvěšeno na jeho úřední desce ode dne 27. 1. 2025 do 12. 2. 2025. K připomínce navrhovatele v odůvodnění napadeného OOP odkázal na závěry NSS, dle nichž se každý účastník silničního provozu musí řídit dopravním značením a není oprávněn posuzovat zákonnost této dopravní značky, a dále citoval ustanovení zákona o silničním provozu. Vysvětlil, že sklopný sloupek je umístěn z důvodu znemožnění průjezdu vozidel a svislé dopravní značky C 14a a C 14b jsou umístěny pro ochranu života a zdraví cyklistů. Dopravní značení a zařízení umístěné na komunikaci č. III/2451 a na místní komunikaci v k. ú. Káraný zpřehledňuje situaci v oblasti křižovatky a zajišťuje bezpečnost a plynulost silničního provozu. Odkázal též na souhlasné vyjádření dotčeného orgánu Policie ČR, dle nějž jsou umístěné dopravní značky v souladu se zásadami pro dopravní značení.

Posouzení návrhu soudem

13. Soud se v první řadě zabýval otázkou, zda jsou splněny podmínky řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy (§ 101a s. ř. s.; srov. též např. rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008-34), kterými jsou existence opatření obecné povahy, včasnost návrhu, aktivní procesní legitimace navrhovatele a formulace závěrečného návrhu (§ 101b odst. 1 a 2 s. ř. s.).
14. Napadené OOP, které stanovuje místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, se vydává na základě § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu formou opatření obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Napadené OOP tyto regulativy obsahuje. Napadené OOP bylo též skutečně vydáno ve formě opatření obecné povahy, jelikož bylo v souladu s § 173 odst. 1 zákona č.

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

500/2004 Sb., správní řád, oznámeno veřejnou vyhláškou, která byla vyvěšena na úřední desce odpůrce. Napadený akt je tedy opatřením obecné povahy, které bylo řádně vydáno a je účinné. Podmínka existence opatření obecné povahy je splněna.

15. Podle § 101b odst. 1 věty první s. ř. s. je nutné návrh podat do jednoho roku ode dne, kdy opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Napadené OOP nabylo účinnosti dne 11. 2. 2025 a navrhovatel podal návrh na jeho zrušení dne 14. 10. 2025. Návrh je tedy včasný.
16. Dále se soud zabýval otázkou aktivní *procesní* legitimace.
17. Podle § 101a odst. 1 věty první s. ř. s. platí, že návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.
18. V bodě 34 usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS, rozšířený senát konstatoval, že „*aktivní procesní legitimace bude tedy dána, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení. Obecné podmínky přípustnosti návrhu podle § 101a a násl. s. ř. s. tedy lze formulovat jen ve velmi abstraktní rovině, neboť splnění podmínek § 101a odst. 1 s. ř. s. je v podstatné míře závislé na tom, jaké opatření obecné povahy je napadeno*“. Navrhovatel tak musí plausibilně (hájitelně, smysluplně) tvrdit, že existuje vztah mezi jeho právní sférou a regulovaným územím a že dotčení na jeho právech je z povahy věci myslitelné právě danou formou právní regulace (bod 35 usnesení č. j. 1 Ao 1/2009-120).
19. Tomuto požadavku navrhovatel dostal. Z hlediska aktivní procesní legitimace soud považuje za dostatečné tvrzení navrhovatele, že jeho konkrétně označení členové bydlí v dané lokalitě na uvedených adresách v obcích Káraný a Lázně Toušeň a pravidelně užívají jako chodci a cyklisté komunikace, na nichž je napadeným opatřením stanovena místní úprava provozu, která je způsobilá zkrátit práva na svobodu pohybu, ochranu zdraví a bezpečnost dopravy. Mezi účastníky není sporné, že navrhovatelem označení členové žijí v obci Káraný a Lázně Toušeň a jako chodci a cyklisté užívají komunikace dotčené napadeným OOP. Je tak dán místní vztah navrhovatele k regulované lokalitě. Odpůrce přitom výše uvedené skutečnosti ve vyjádření k návrhu sám označil za nesporné, pouze uvedl, že je neshledává za „*přesvědčivé*“ tvrzení o dotčení hmotných práv navrhovatele.
20. Dále pak sám navrhovatel svou aktivní procesní (a též věcnou) legitimaci podpořil odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46. V něm soud posuzoval otázku aktivní procesní a věcné legitimace spolku se sídlem v Praze, který se dle předmětu činnosti *zasazuje o podporu udržitelné dopravy v Praze a usiluje o vyvážené uspořádání dopravy pro všechny aktéry silničního provozu, tj. automobily, chodce i cyklisty* a který tvrdil, že opatřením obecné povahy, jež v řadě jednosměrných komunikací omezilo průjezd cyklistů v obou směrech, byli zkráceni na právech jeho členové, 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 v uvedené věci dospěl k závěru, že tvrzení spolku, že jeho pražští členové v regulované lokalitě Prahy 8 pravidelně jezdí na kole a nová regulace jejich práva zkracuje, nepochybně založí aktivní procesní legitimaci. Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen se řídit

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

dopravními značkami [§ 4 písm. c) zákona o silničním provozu]. Přestože účastníci silničního provozu nemají při užívání komunikací (§ 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) veřejné subjektivní právo na konkrétní úpravu provozu, neznámá to, že se místní úprava provozu na pozemních komunikacích zakládající odlišné povinnosti, než které by účastníci silničního provozu měli podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedotýká jejich právní sféry.

21. S přihlédnutím k výše uvedeným závěrům tak soud uzavírá, že navrhovatel pro posouzení aktivní procesní legitimace dostatečně *konkrétně* a *smysluplně* uvedl, jaký je vztah mezi jeho právní sférou a regulací přijatou napadeným OOP. Zásah do navrhovatelovy právní sféry napadeným OOP je tak alespoň rozumně myslitelný a navrhovatel je k podání návrhu aktivně legitimován.
22. To ostatně správní soudy ve věcech stejného navrhovatele domáhajícího se zrušení místní úpravy provozu v různých lokalitách již v minulosti uznaly – srov. rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 8. 1. 2025, č. j. 142 A 4/2024-38, bod 16 (řešící místní úpravu provozu v Teplicích), rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 10. 1. 2024, č. j. 63 A 7/2023-70, bod 15 (řešící místní úpravu provozu ve Veselí nad Lužnicí) nebo rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 9. 4. 2024, č. j. 30 A 8/2024-99, bod 17 (řešící místní úpravu provozu v Kopidlně). Též NSS v případě přezkumu návrhů na zrušení místní úpravy provozu připouští možnost zásahu do jiných práv než práva vlastnického (srov. rozsudky NSS ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS, a ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, bod 27).
23. Splněna je i podmínka formulace závěrečného návrhu. Ten navrhovatel formuloval tak, že se domáhá zrušení napadeného OOP v plném rozsahu. Z návrhu na zrušení napadeného OOP je patrné, z jakých skutkových a právních důvodů (návrhové body) považuje navrhovatel napadené OOP za nezákonné a obsahuje i další náležitosti podle § 101b odst. 2 s. ř. s.
24. Při rozhodování o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je soud podle § 101d odst. 1 s. ř. s. vázán rozsahem a důvody návrhu (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS). Ve zmíněném usnesení rozšířený senát dospěl k závěru, že správní soud již nemá striktně vycházet z algoritmu přezkumu opatření obecné povahy poprvé vymezeného v rozsudku NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, avšak ten zůstává použitelný jako pomůcka, kterou správní soudy mohou, ale nemusí využívat při strukturování své argumentace.
25. Soud ve věci rozhodl bez jednání, jelikož účastníci řízení s tímto postupem výslovně souhlasili (§ 51 odst. 1 s. ř. s.).

P. Z. nesplnil podmínky pro postavení osoby zúčastněné na řízení

26. Do řízení o návrhu na zrušení napadeného OOP se dne 31. 10. 2025 přihlásil P. Z. jako osoba zúčastněná na řízení. Namítal, že se napadené OOP dotýká místních komunikací v katastrálním území obce Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, jejichž správu a rozvoj sleduje z pozice zastupitele, a ovlivňuje tak dopravní obslužnost města, bezpečnost chodců,

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

cyklistů a majetkové zájmy obyvatel. Napadeným OOP jsou tak přímo dotčena veřejně subjektivní práva jak obce, tak jeho samotného.

27. Podle § 34 odst. 1 s. ř. s. přitom platí, že osobami zúčastněnými na řízení jsou „osoby, které byly přímo dotčeny ve svých právech a povinnostech vydáním napadeného rozhodnutí nebo tím, že rozhodnutí nebylo vydáno, a ty, které mohou být přímo dotčeny jeho zrušením nebo vydáním podle návrhu výroku rozhodnutí soudu, nejsou-li účastníky a výslovně oznámily, že budou v řízení práva osob zúčastněných na řízení uplatňovat“.
28. Osoba, která není nositelem veřejných subjektivních práv či povinností hmotněprávního charakteru, nemůže získat postavení osoby zúčastněné na řízení. Současně platí, že samotný právní zájem na výsledku řízení nepostačuje k tomu, aby založil postavení osoby zúčastněné na řízení, neboť ho nelze zaměňovat s přímým dotčením na jejích právech (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 8. 2013, č. j. 8 As 136/2012-62).
29. Soud dospěl k závěru, že P. Z. netvrdí (a ze spisu ani nevyplývají) takové skutečnosti, z nichž by bylo možné dovodit *přímé* dotčení jeho veřejných subjektivních práv či povinností napadeným opatřením obecné povahy nebo jeho zrušením. Jeho argumentace je založena na obecných dopadech do dopravní situace a bezpečnosti obce, majetkových zájmech jejích obyvatel, jakož i jeho „politickém“ či „kontrolním“ zájmu z pozice člena zastupitelstva, nikoliv na konkrétním individuálním veřejném subjektivním právu, jehož nositelem by byl P. Z. jako fyzická osoba, a které by bylo napadeným OOP (regulací místní úpravy provozu) přímo dotčeno. Z těchto důvodů soud s P. Z. v řízení jako s osobou zúčastněnou na řízení nejednal.
30. Podle § 101b odst. 5 soudního řádu správního pak platí, že při přezkumu opatření obecné povahy soud nemusí usnesením vyslovovat, že není osobou zúčastněnou na řízení ten, kdo se domáhá postavení osoby zúčastněné na řízení, ač pro to nesplňuje podmínky. Soud v takovém případě s osobou, o které má za to, že nesplnila podmínky pro to, aby byla považována za osobu zúčastněnou na řízení, pouze nejedná, aniž by o tom formálně rozhodoval (srovnej rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2020, č. j. 8 As 350/2019-34).

Namítané procesní vady nemohly mít vliv na zákonnost napadeného OOP

31. Navrhovatel namítal, že odpůrce při vydání napadeného OOP nedodržel zákonem předpokládaný postup, neboť v rozporu s § 172 odst. 1 správního řádu nevyvěsil oznámení návrhu napadeného OOP a napadené OOP na úřední desce obce Lázeň Toušeň, přestože návrh reguluje dopravní značení i ve správním obvodu této obce. Druhé procesní pochybení odpůrce pak spatřoval v tom, že návrh napadeného OOP byl na úřední desce obce Káraný zveřejněn pouze po dobu 14 dnů, na místo zákone požadovaných 15 dnů.
32. Podle § 172 odst. 1 správního řádu platí, že se *návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 136 doručí veřejnou vyhláškou podle § 25, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se má opatření obecné povahy týkat, a vyzve dotčené osoby, aby k návrhu opatření podávaly připomínky nebo námítky. V případě potřeby se návrh zveřejní i jiným způsobem, v místě obvyklém. Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů.*

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

33. Dále § 77 odst. 5 věta druhá zákona o silničním provozu stanoví, že *opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce.*
34. Soud ve vztahu k namítaným procesním vadám připomíná, že podle § 101d odst. 1 věty druhé s. ř. s. se 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, nepřihlíží. Z toho vyplývá, že ne každé porušení právních předpisů v procesu vydávání opatření obecné povahy, musí nutně vést ke zrušení opatření obecné povahy. NSS v usnesení rozšířeného senátu ze dne 29. 5. 2019, č. j. 2 As 187/2017-264, č. 3903/2019 Sb. NSS, připomněl, že podle ustálené judikatury je možno ke zrušení opatření obecné povahy přistoupit pouze v případě takových procesních pochybení, která *reálně* mohla způsobit obsahovou nezákonnost opatření obecné povahy, nikoli taková, která na výslednou podobu opatření obecné povahy prokazatelně nemohla mít jakýkoli vliv. Platí tak, že důvodem pro zrušení opatření obecné povahy zpravidla nejsou taková procesní pochybení správních orgánů, která ve výsledku nezbavila navrhovatele reálné participace v procesu vydání opatření obecné povahy, popř. omezila výkon práv pouze osob odlišných od navrhovatele. Stejně tak nemůže navrhovatel úspěšně v návrhu uplatnit takové obsahové nezákonnosti opatření obecné povahy, které se dotýkají pouze třetích osob, ale nikoli právní sféry navrhovatele. Účelem správního soudnictví je totiž ochrana veřejných subjektivních práv fyzických a právnických osob (§ 2 s. ř. s.), nikoli všeobecný dozor nad zákonností výkonu veřejné moci správními orgány (viz bod 39 citovaného usnesení rozšířeného senátu).
35. Z předložené spisové dokumentace je přitom zřejmé, že návrh napadeného OOP odpůrce zveřejnil na své úřední desce dne 26. 11. 2024 a vyzval dotčené osoby, aby podávaly připomínky nebo námítky. Návrh napadeného OOP byl zveřejněn od 26. 11. 2024 do 11. 12. 2024, tedy po zákonem požadovanou patnáctidenní dobu. Mezi účastníky není sporné, že navrhovatel uplatnil svou připomínku v zákonné lhůtě dne 27. 12. 2024. Tuto připomínku navrhovatele odpůrce následně zahrnul do odůvodnění napadeného OOP.
36. Za takovéto situace soud nepovažoval za nutné se blíže zabývat tím, zda k vytýkaným procesním vadám (nezveřejnění návrhu napadeného OOP na úřední desce obce Lázeň Toušeň a zkrácení 15denní doby pro zveřejnění návrhu) skutečně došlo či nikoliv, neboť je zřejmé, že i pokud by tomu tak bylo, navrhovatel nebyl omezen ve výkonu svých práv, neboť řádně uplatnil připomínku a aktivně se tak účastnil procesu vydání napadeného OOP. Smyslem publikace návrhu opatření obecné povahy na úřední desce správního orgánu (lhostejno zdali podle § 172 odst. 1 správního řádu nebo podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu) je přitom právě možnost seznámení se dotčené veřejnosti (typicky obyvatel daného správního obvodu) se záměrem veřejné moci regulovat záležitosti, které se jí mohou přímo dotýkat, a uplatnit své připomínky a námítky k danému záměru. To bylo navrhovateli umožněno. Navrhovateli ani nebyla žádným způsobem zkrácena lhůta pro podávání připomínek. Její běh se totiž odvíjí od dne zveřejnění na úřední desce odpůrce (viz § 25 odst. 3 správního řádu, navrhovatelem citovaný rozsudek NSS ze dne 16. 8. 2016, č. j. 6 As 231/2015-44, bod 44, a rozsudek NSS ze dne 4. 7. 2024, č. j. 8 As 278/2022-46), na

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

níž byl návrh napadeného OOP vyvěšen po zákonem předepsanou dobu (viz výše); vyvěšení na úředních deskách jiných obecních úřadů má jen informativní charakter.

37. Soud proto uzavírá, že namítané nezveřejnění návrhu na úřední desce obce Lázeň Toušev či nedodržení zákonem stanovené doby 15 dnů pro vyvěšení návrhu na úřední desce obce Káraný nemohlo založit nezákonnost napadeného OOP a vést k jeho zrušení. Tento návrhový bod je tudíž nedůvodný.

Napadené OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů

38. Navrhovatel dále poukázal na to, že v napadeném OOP absentují konkrétní důvody pro přijetí dané místní úpravy provozu. Podle navrhovatele se odpůrce též dostatečně nevypořádal s uplatněnou připomínkou.
39. Soud nejprve připomíná obecná východiska k nepřezkoumatelnosti opatření obecné povahy. Podle § 173 odst. 1 věty první správního řádu OOP musí obsahovat odůvodnění. V řízení o vydání OOP se přitom přiměřeně užijí ustanovení části první a ustanovení části druhé správního řádu (§ 174 odst. 1 správního řádu). Podle rozsudku NSS ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS, je nutno i v odůvodnění OOP uvést „*důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů* (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu z roku 2004). *Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost*“. Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu se v odůvodnění uvedou důvody výroku nebo výroků OOP, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům. Nejprísnější nároky se kladou na tu část odůvodnění, v níž správní orgán vypořádává vznesené námítky. Zde je odkaz na obsah odůvodnění správního rozhodnutí vyžadovaný správním řádem zcela na místě, neboť se již nepochybně jedná o správní rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS, BEMETT Jesenice, bod 154).
40. Rozhodovací praxe správních soudů přitom v minulosti opakovaně akcentovala význam odůvodnění opatření vydávaných v režimu § 77 a 78 zákona o silničním provozu, a rozvinula tak požadavky kladené na tento konkrétní typ opatření obecné povahy a jeho odůvodnění. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, a jak potvrdily správní soudy v četné navazující judikatuře, smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný nebo šikanózní, ale naopak musí být *rationální* a *opodstatněný* některým z uvedených legitimních důvodů. Právě těmito okolnostmi se má odpůrce v procesu vydávání opatření obecné povahy zabývat a své závěry náležitě popsat v jeho odůvodnění.
41. Odůvodnění opatření tedy musí podle rozhodovací praxe správních soudů umožňovat posouzení, zda umístění dopravních značek plní zákonem stanovený účel. Při stanovení místní úpravy provozu je proto příslušný správní orgán povinen především přesvědčivě vysvětlit důvody přijatého řešení, aby byla zřejmá legitimita a zákonem předvídaný smysl umístění dopravního značení. Je totiž nepřijatelné, aby k umístování dopravních značek docházelo nahodile či dokonce jako projev libovůle správního orgánu.

42. Napadené OOP shora uvedené požadavky nesplňuje. Z jeho odůvodnění lze vyčíst pouze to, že důvodem jeho vydání je „*zpřehlednění situace v oblasti křižovatky a zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu*“. Ve vztahu k prvnímu argumentu (zpřehlednění situace v oblasti křižovatky) soud uvádí, že není vůbec zřejmé, jak tento argument souvisí s úpravou provozu na lávce přes Labe. Druhý uvedený argument (zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu) pak představuje pouze citaci zákonného ustanovení. V napadeném OOP není nijak blíže a přesvědčivě vysvětlena potřeba takové úpravy provozu na předmětné lávce (a to zejména její podoby a rozsahu), jak konkrétně novou úpravu provozu vyžaduje bezpečnostní situace v místě, popřípadě jaký veřejný zájem sleduje. Stejně tak nejsou vypořádány připomínky navrhovatele postavené zejména na chybějícím zdůvodnění toho, co odpůrce vedlo ke změně od dosavadní úpravy, dle níž cyklisté mohli po lávce projíždět, na tvrzené selektivnosti a diskriminaci vůči cyklistům a na nadbytečnosti a nebezpečnosti zvoleného řešení sklopných parkovacích sloupků.
43. Odůvodnění napadeného OOP *de facto* jen přebírá obsah žádosti obce Káraný, neobsahuje však vlastní a konkrétní zhodnocení splnění zákonných podmínek a možných kolidujících zájmů. Soud nepřehlédl, že odpůrce ve vyjádření k návrhu osvětlil, že v části předmětné lávky vedoucí přes řeku Labe docházelo k „*bezohlednému chování cyklistů*“, lávka by měla s ohledem na konstrukci povrchu kovových podlahových roštů sloužit výhradně k bezpečnému překonání toku, zvolené dopravní značení má zvýšit bezpečnost chodců jakožto nejzranitelnějších účastníků dopravního provozu, zajistit klidný přechod a ochranu před náhlým rychle jedoucím cyklistou. Rozvinul též úvahu nad kolizí práva na svobodu pohybu s právem na život a zdraví. Přestože tedy odpůrce ve vyjádření dodatečně osvětlil, proč byla úprava provozu zvolena v takové podobě a rozsahu, nebylo možné takovýto deficit této části odůvodnění napadeného napravit v průběhu řízení před správními soudy (viz rozsudky NSS z 31. 1. 2024, č. j. 4 As 308/2022-40, nebo z 11. 4. 2024, č. j. 9 As 190/2022-55). Soud tedy nyní ani nemůže tyto úvahy přezkoumávat věcně, pouze poznamenává, že předložený správní spis např. neobsahuje žádné podklady, které by o bezohledném chování cyklistů na předmětné lávce svědčily.
44. Navrhovatel přitom ve své připomínce ze dne 27. 12. 2024 konkrétně tvrdil v podstatě totéž, co v nynějším návrhu, tedy že z návrhu napadeného OOP není zjevné, proč by cyklisté nemohli po lávce projíždět jako doposud, a že zákaz jízdy cyklistů po lávce je selektivní a diskriminující. Instalaci sklopných sloupů považoval navrhovatel za nadbytečnou, neboť sloupky jsou již umístěny z obou stran lávky, tak za nebezpečnou, neboť není jasné, zda splňuje podmínky TP 179 a ČSN 73 6110. Požadoval též, aby stávající sloupky byly doplněny o dopravní stín ve tvaru kosočtverce na vozovce, případně i dopravního značení A 22 a E 13 s textem „sloupek 100m“.
45. Na zbylou argumentaci však odpůrce v odůvodnění napadeného OOP reagoval v podstatě jen obecnou citací povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích (§ 4 zákona o silničním provozu) a rozsudků NSS (postrádající řádné označení číslem jednacím a přesným datem vydání), dle nichž si účastník silničního provozu není oprávněn sám činit závěry o zákonnosti dopravního značení, a současně je povinen se jím řídit, bez ohledu na to, zda se mu jeví jako účelné či vhodné. Tyto závěry, nadto vyřčené v souvislosti s přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a nikoliv přijímáním místní úpravy provozu, se však mýlí s podstatou připomínky navrhovatele, neboť ten nezpochybňoval svou

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

zákonnou povinnost (resp. povinnost svých členů) řídit se dopravním značením, nýbrž přiměřenost (proporcionalitu) a zákonnost jeho stanovení. Soud též upozorňuje odpůrce, že povinnost účastníků silničního provozu řídit se dopravním značením jej v procesu přijímání nezavazuje povinnosti důsledně vypořádat uplatněné připomínky a přezkoumatelným způsobem odůvodnit zvolenou regulaci z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu (zde cyklistů a chodců), resp. všech střetávajících se dílčích veřejných a soukromých zájmů. Bylo tedy na odpůrci, aby přesvědčivě vysvětlil, jaký legitimní cíl napadené OOP sleduje, a proč se omezení týká právě cyklistů.

46. Navrhovatel ve svých připomínkách též citoval technickou podmínku TP 179 (dále jen „technické podmínky“) a technickou normu ČSN 73 6110 (dále jen „technická norma“), jakožto východiska pro umístění a provedení sloupků v komunikacích z hlediska bezpečnosti, viditelnosti a minimalizace rizika zranění. Odpůrce tuto argumentaci odmítl s tím, že technickou normu a technické podmínky nelze na projednávanou věc aplikovat, neboť se vztahují k fázi procesu stavby a projektování komunikací. K tomu je soud nucen poznamenat, že přestože technické podmínky a normy nejsou závazným podkladem, kterým by se musel odpůrce při vydávání napadeného OOP řídit bez výhrad, je nutné vycházet z toho, že Ministerstvo dopravy formou technických podmínek navenek jednoznačně deklarovalo, jakým způsobem by měly být řešeny pozemní komunikace ve vztahu k cyklistickému provozu. Takto deklarované principy, ačkoliv nejsou právním předpisem, musí být při přijímání místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nutně brány v potaz (srov. rozsudky Krajského soudu v Praze ze dne 24. 1. 2025, č. j. 37 A 6/2023-81, Městského soudu v Praze ze dne 5. 10. 2023, č. j. 3 A 77/2023-57, a ze dne 24. 10. 2022, č. j. 18 A 58/2022-47, kasační stížnost odpůrce proti poslední zmíněnému rozsudku NSS rozsudkem ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39, zamítl). Tvrzení odpůrce, že se na danou věc (místní úpravu provozu pozemních komunikací) technické podmínky neaplikují, je tudíž nesprávné. Pokud tedy navrhovatel svou argumentaci odvíjel od technických podmínek, které pracují s kritérii zásadními pro úpravu komunikací pro provoz cyklistů a do jisté míry definují, jak má být k řešení takového provozu přistupováno, měl na ni odpůrce adekvátně zareagovat a vysvětlit, proč zvolené řešení sklopných parkovacích sloupků považuje za bezpečné, a proč je na místě se odchýlit od technických podmínek.
47. Jde-li o technickou normu, kterou navrhovatel rovněž v připomínkách argumentoval, ani zde nelze pominout podstatu technických norem a důvod, proč jsou vydávány. Ve smyslu § 4 odst. 4 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, České technické normy poskytují *pro obecné a opakované používání pravidla, směrnice nebo charakteristiky činností nebo jejich výsledků zaměřené na dosažení optimálního stupně uspořádání ve vymezených souvislostech*. Obdobně pak platí, že se navrhovateli mělo dostat v kontextu uplatněných připomínek alespoň odpovědi, proč odkazovaná ustanovení technické normy nejsou pro dosažení optimálního stupně uspořádání provozu (o což odpůrci nepochybně jde) relevantní. Ani v tomto ohledu však není zřejmé, zda a jak odpůrce připomínky navrhovatele posoudil.
48. Odpůrci se též nepodařilo v odůvodnění napadeného OOP formulovat přesvědčivou odpověď na podstatu připomínky navrhovatele, tedy proč bylo nutné se odklonit od dosavadní úpravy provozu (například vysvětlením možných rizik, dosavadní nehodovosti, či uvedením parametrů a technických limitů lávky), která zjevně průjezd cyklistů

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

umožňovala (k tomu v podrobnostech viz níže). Pouhé obecné konstatování, že dopravní značení C 14a (cyklisto, sesedni z kola) a sklopné parkovací sloupky je nutné umístit z důvodu „ochrany života a zdraví cyklistů“, bez bližšího osvětlení souvislostí neobstojí. Pokud se dopravní značky a dopravní zařízení smějí užít jen v rozsahu a způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem (§ 78 odst. 2 zákona o silničním provozu), musí být z odůvodnění opatření seznatelné, proč právě zvolené řešení odpovídá požadavku nezbytnosti (včetně toho, proč nepostačují mírnější alternativy). Taková úvaha v napadeném OOP ve vztahu k uvedené připomínce chybí.

49. Soud nepřehlédl, že odpůrce ve vyjádření odmítl, že by se napadeným OOP měnil dosavadní dopravní režim lávky. Podle odpůrce napadené OOP stávající dopravní režim pouze zdůraznilo, neboť předmětná lávka požívala před napadeným OOP dopravní režim chodníku. Odpůrce měl tedy za to, že napadené OOP nemohlo navrhovatele zkrátit v jeho právech.
50. Podle zákona o silničním provozu skutečně obecně platí, že kromě chodců nesmějí jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích chodník pro chodce užívat (§ 53 odst. 2 věta první zákona o silničním provozu). Pokud by tedy místo sporného dopravního značení bylo již před vydáním napadeného OOP skutečně chodníkem, jak tvrdí odpůrce, cyklisté by dle zákonné úpravy byli oprávněni kolo pouze vést, a to jen tehdy, pokud by neohrozili ostatní chodce (§ 53 odst. 7 téhož zákona). Napadeným OOP, které lávku osadilo dopravní značkou prikazující cyklistům, aby sesedli z kola, by se tak oproti dosavadnímu zákonnému režimu fakticky nic neměnilo. Soud by proto byl nucen zvažovat, zda vůbec může existovat souvislost mezi vadou nepřezkoumatelnosti napadeného OOP, zavedenou regulací a navrhovatelovou právní sférou. Tedy zdali by v případě navrhovatele byla dána aktivní věcná legitimace pro zrušení napadeného OOP.
51. Soud však dospěl k závěru, že se v nyní řešené věci o chodník nejedná. Je nutné přitom vycházet z toho, že pojem „chodník“ není v zákoně o silničním provozu výslovně definován. Jak uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 11. 9. 2013, č. j. 1 As 76/2013-27, „[t]ak jako není v zákoně o silničním provozu definován pojem chodec, vozidlo či křižovatka, je nutné rovněž výraz chodník chápat shodně jako v běžném životě: chodníkem bude část ulice nebo silnice určená pro pěší zřetelně oddělená od ostatní komunikace (zpravidla zvýšeným obrubníkem), která často lemuje zástavbu, resp. oplocení pozemku, na straně jedné a ostatní komunikaci na straně druhé.“ Účelem chodníku je poskytnout prostor pro bezpečný pohyb pěších účastníků dopravního provozu a již ze samotného slova „chodník“ vyplývá, že taková část komunikace slouží výhradně k chůzi. Podle rozsudku NSS ze dne 24. 1. 2018, č. j. 6 As 333/2017-31, je pro určení, zda se v konkrétním případě jedná o chodník, rozhodující pouze *faktický stav* na místě.
52. Tyto závěry lze vztáhnout i na zde posuzovanou věc. Z fotografií založených ve správním spise je zřejmé, že v projednávané věci se jedná o samostatnou lávku vedoucí přes řeku Labe, která spojuje obce Lázeň Toušeň a Káraný, je tvořena jednolitým kovovým povrchem a nemá vyznačený dělicí pruh pro pěší a cyklisty. Z jejího stavebního a provozního uspořádání neplyne, že by šlo o část ulice či silnice oddělenou od jiné části komunikace určené pro ostatní provoz; naopak jde o mostní objekt sloužící k překonání vodního toku. Soud

Shodu s prvopisem potvrzuje: A. Ř.

s přihlédnutím k faktickému stavu místního uspořádání uzavírá, že předmětný objekt nelze bez dalšího subsumovat pod pojem „chodník“, a nelze na něj bez dalšího aplikovat závěr, že by na něm cyklisté již před vydáním napadeného OOP směli kolo pouze vést. Stejně tak z grafické části napadeného OOP vyplývá, že do jeho účinnosti nebyl provoz této lávky místně upraven.

53. Na základě shora uvedeného soud shledal napadené OOP v rozporu s § 68 odst. 3 věta první správního řádu, tedy nepřezkoumatelným pro nedostatek důvodů. Není přitom úkolem soudu jako přezkumného orgánu, aby nahrazoval skutková zjištění a právní závěry, které měl učinit správní orgán, a zasahoval tak do jeho působnosti. Pro výše popsanou vadu spočívající v nepřezkoumatelnosti napadeného opatření se soud nemohl zabývat námitkami navrhovatele, v nichž namítal rozpor napadeného opatření s hmotným právem, technickou normou a technickými podmínkami. Není úkolem soudu jako přezkumného orgánu, aby nahrazoval skutková zjištění a právní závěry, které měl učinit v návaznosti na uplatněné připomínky odpůrce.
54. S ohledem na nutnost zrušení napadeného OOP se soud následně zabýval rozsahem, ve kterém ho zruší. Ustanovení § 101d odst. 2 s. ř. s. totiž stanoví, že má soud v případě důvodnosti návrhu zrušit opatření obecné povahy *v nezbytném rozsahu*.
55. Navrhovatel se domáhal zrušení napadeného OOP v celém rozsahu. K takovému postupu však soud neshledal důvod. V projednávané věci navrhovatel vznesl jednak námitky týkající se napadeného OOP jako celku (vady při zveřejňování návrhu napadeného OOP) a jednak námitky, které se týkaly dílčí části napadeného OOP – úpravy provozu na lávce mezi obcemi Káraný a Lázně Toušeň. Jeho námitky však byly shledány důvodnými, pouze pokud jde o úpravu provozu na lávce přes Labe. Ostatně, ve zbylém rozsahu navrhovatel s napadeným OOP nikterak věcně nepolemizuje. Proto se soudu jeví jako odpovídající, aby napadené OOP zrušil právě a pouze v úseku lávky mezi obcemi Káraný a Lázně Toušeň.
56. Při určení okamžiku, k němuž se napadené opatření ruší, soud vycházel z návrhu, který žádal zrušení napadeného OOP devadesátým dnem od nabytí právní moci rozsudku, přičemž soud neshledal důvod, proč tomuto návrhu nevyhovět.

Závěr a rozhodnutí o nákladech řízení

57. Vzhledem k tomu, že soud shledal návrh důvodným, v souladu s § 101d odst. 2 věta první s. ř. s. napadené OOP výrokem I zčásti zrušil, a to k okamžiku uplynutí 90 dnů od právní moci tohoto rozsudku. Ve zbytku návrh zamítl, jelikož navrhovatel proti ostatním oblastem regulovaným napadeným OOP nijak neprovojoval.
58. O náhradě nákladů řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Oba účastníci byli úspěšní pouze zčásti (návrhu bylo vyhověno co do podstaty, nicméně napadené OOP nebylo zrušeno v celém rozsahu, jak navrhovatel požadoval), přičemž míru úspěchu nelze v projednávané věci kvantifikovat. Soud tedy rozhodl, že právo na náhradu nákladů řízení žádnému z účastníků nenáleží.

Poučení :

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

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

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

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

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

Praha 7. ledna 2026

Lenka Oulíková v.r.
předsedkyně senátu