



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

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

proti

odpůrci: Magistrát hlavního města Prahy,
se sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah ze dne 08.01.2025, sp. zn. S-MHMP 614382/2024PKD, č. j. MHMP-1946301/2024/O4/Vz

takto:

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

Shodu s prvopisem potvrzuje S. Š.

Odůvodnění

I. Předmět sporu

1. Odpůrce dne 08.01.2025 vydal pod sp. zn. S-MHMP 614382/2024PKD, č. j. MHMP-1946301/2024/O4/Vz opatření obecné povahy (dále jen „napadené opatření“ nebo „napadené OOP“), kterým stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci v ulici Jankovcova v Praze 7 v úseku ulic Dělnická – U průhonu spočívající:
 - v umístění dopravního značení a zařízení na místní komunikaci I. třídy, vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty v každém směru jízdy, tedy v
 - v demontáži svislých značek č. IP 20a, č. IP 20b, č. B 28, č. P 3, č. IJ 10, a
 - ve vyznačení vodorovných značek č. V 2b, č. V 9a, č. V 14, č. V 1b, č. V 4, č. V 20 a směrových sloupků na stávající značku č. V 13 podle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení.
2. Navrhovatel s napadeným opatřením nesouhlasí a navrhuje jej pro nepřezkoumatelnost, jakož i pro nezákonnost zrušit.

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

3. Navrhovatel v návrhu ze dne 28.01.2026 shrnul průběh řízení o vydání napadeného opatření. Dále osvětlil svou aktivní legitimaci. Věcně napadá stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci Jankovcova v úseku ulic Dělnická – U Průhonu, jež spočívá ve vymezení jízdních pruhů pro cyklisty. Trasa, na níž se místní úprava provozu vztahuje, představuje trasu hlavního dopravního napojení přístavu Praha Holešovice, jakož i jeho bezprostředního zázemí, na silniční síť. Soustava dopravních restriktivních opatření pro nákladní dopravu na alternativních příjezdových trasách totiž jinou možnost příjezdu a výjezdu z přístavu nedává. Zároveň jde o součást trasy dopravního napojení přístavu Praha Libeň na dálnici D8 (v dopravním napojení D8 – Městský okruh – Argentinská – Jankovcova – Přístav Praha Libeň).
4. Navrhovatel je vlastníkem pozemků zapsaných na LV č. 178 pro k. ú. Holešovice a na LV č. 771 pro k. ú. Libeň. Navrhovatel na těchto pozemcích provozuje pozemní části veřejných přístavů Praha Holešovice (dále „Přístav Holešovice“ nebo „Přístav“) a Praha Libeň (dále „Přístav Libeň“ nebo „Přístav“).
5. Namítl, že regulace stanovená napadeným opatřením ve svém důsledku zasahuje do veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu a narušuje plnění jeho funkcí plynoucích z veřejnoprávních předpisů, protože ztěžuje dopravní přístup automobilů a těžké techniky do Přístavů. Tím zasahuje i do vlastnického práva navrhovatele a do jeho práva na podnikání.
6. Navrhovatel dále vymezuje veřejný zájem na provozu a rozvoji Přístavů.
7. Poukázal na to, že je provozovatelem veřejných přístavů s ochrannou funkcí ve smyslu § 6 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, (dále „zákon o vnitrozemské plavbě“) a tyto mají zásadní strategický význam pro rozvoj dopravy a průmyslu v České republice. Je tedy nutno respektovat mimo jiné tyto předpisy:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (dále jen „nařízení TEN-T“),
 - Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 (dále jen „dohoda AGN“),
 - Evropskou dohodu o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 (dále jen „AGTC“),
 - zákon o vnitrozemské plavbě spolu s prováděcí vyhláškou Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí (dále jen „vyhláška č. 222/1995 Sb.“).
8. Navrhovatel s poukazem na výše zmíněné předpisy definuje veřejný zájem na jím provozovaných Přístavech, které jsou součástí širší evropské sítě a mají strategický význam na evropské i tuzemské úrovni. Citované mezinárodní dokumenty tento veřejný zájem deklarují a v souvislosti s tím kladou požadavek, aby přístavy podobného významu byly napojeny na hlavní silnice a aby byl umožněn rozvoj přístavní průmyslové zóny. Nezanedbatelnou roli hrají přístavy i podle tuzemské úpravy, neboť se jedná o přístavy s tzv. ochrannou funkcí, které poskytují ochranu většině plavidel nacházejících se v době mimo povodňové ohrožení na řece tak, aby tato plavidla za vysokých vodních stavů neohrozila majetek jiných osob a historické památky v bezprostředním okolí řeky. Aby došlo k řádnému naplnění ochranné funkce, musí být zajištěn bezproblémový vjezd a výjezd do areálu Přístavů jakoukoliv těžkou technikou, vč. vozidel dopravujících lodě nebo jeřáby pro jejich přeložení na vodu. Dle § 9c odst. 1 a 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb. veřejný přístav musí umožňovat tankování pohonných hmot do plavidel, vytažení malých plavidel z vody a jejich spuštění do vody s přístupem z pozemní komunikace, a vytvářet podmínky pro výkon zpracovatelských činností přímo v přístavu, což se neobejde bez neomezeného přístupu těžké dopravy.
 9. Navrhovatel v souvislosti s veřejným zájmem na provozu Přístavů odkazuje též na územně plánovací dokumentaci, konkrétně Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, které rovněž reflektují důležitost těchto zařízení jakožto logistických center, které jsou součástí evropské sítě terminálů a přístavů TEN-T. Územně plánovací dokumentace tak na toto nařízení přímo navazuje a ukládá zajištění jejich ochrany, která mj. spočívá v jejich plnohodnotném napojení na jiné druhy dopravy. Správní orgány proto nemohou svými opatřeními znemožňovat plnění cílů a úkolů územního plánování – takový postup by byl v rozporu s ochranou veřejného zájmu a zásadou dobré správy.
 10. Shrnuje, že jelikož napadené OOP omezuje dopravní přístupnost Přístavů, je toto v rozporu s požadavky tuzemské úpravy a mezinárodních dokumentů. Skutečnost, že plnění požadavků nařízení TEN-T je veřejným zájmem, podporuje odkazem na rozsudek KS v Praze ze dne 19.09.2018, sp. zn. 46 A 1/2016.
 11. Navrhovatel napadenému opatření rovněž vytýká nepřezkoumatelnost pro nedostatek odůvodnění.

12. V této souvislosti poukazuje na to, že napadené OOP nařizuje demontáž stávajícího dopravního značení spočívajícího ve vyhrazených jízdních pruzích pro cyklisty a piktogramových koridorech a jeho nahrazení novou úpravou v podobě nevyhrazených pruhů pro cyklisty, které jsou širší než dosavadní vyhrazené pruhy, a to ve směru Dělnická – U Průhonu. V opačném směru pak dochází k nové implementaci nevyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Odůvodnění napadeného OOP však postrádá vysvětlení, proč k těmto úpravám dochází a proč stávající úprava není k zabezpečení cílů, k nimž napadené OOP směřuje, dostačující.
13. Navrhovatel dále namítl nezákonnost napadeného opatření, která podle jeho názoru spočívá v absenci proporcionality přijaté úpravy.
14. Navrhovatel poukázal na rozsudek NSS ze dne 27.09.2005, č. j. 1 Ao 1/2005-95, který definuje základní kritéria soudního přezkumu proporcionality opatření obecné povahy a v této souvislosti zmínil, že napadené opatření zásadně omezuje dopravní napojení Přístavů, čímž je zasaženo jak do veřejného zájmu na provozu a jejich rozvoji, tak do vlastnického práva navrhovatele, jakož i do jeho práva podnikat.
15. Odpůrce za cíl napadeného opatření klade zajištění plynulosti provozu všech vozidel a bezpečnosti účastníků provozu, spolu s celkovým zpřehledněním a přerozdělením stávajícího dopravního prostoru. Navrhovatel je přesvědčen, že řešení zvolené napadeným opatřením je ve vztahu k dosažení tohoto cíle kontraproduktivní. Vymezuje provedené změny a nejkritičtější místa (prostor u autobusové zastávky, kruhový objezd, rozšíření stávajících cyklistických pruhů a zavedení nových) a shrnuje, že tvrzení odpůrce, že se napadeným opatřením oproti dosavadnímu dopravnímu řešení nic nemění, je nepravdivé.
16. Dále poukazuje na skutečnost, že s vyznačením jízdních pruhů se pojí odlišná pravidla provozu na pozemních komunikacích, což odpůrce při vyhodnocení přiměřenosti napadeného opatření zcela pominul. V případě společného pruhu pro všechny účastníky silničního provozu platí jednoduché pravidlo, že přednost v jízdě má ten, kdo je v daném společném pruhu „první.“ V případě jízdních pruhů pro cyklisty je ale situace odlišná. Cyklopruhy umožňují souběžnou jízdu motorového silničního vozidla a cyklisty a pokud se řidič motorového vozidla do svého pruhu nevejde, může využít vedlejší cyklopruh. To jej však nutí neustále hlídat přilehlý jízdní pruh pro cyklisty a neustále vyhodnocovat provoz i následující šíří pruhu pro motorová vozidla. Tyto manévry jsou pak mnohem náročnější v případě nákladních automobilů, které mají výrazně větší tzv. mrtvé úhly. Dále v této souvislosti poukazuje na pravidlo dle § 14 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o silničním provozu“), kdy v případě, že cyklista přejíždí z jízdního pruhu pro cyklisty do přilehlého jízdního pruhu, je povinností řidiče motorového vozidla regulovat rychlost či dokonce zastavit, aby byl cyklistovi tento manévr umožněn. Zanedbat nelze ani značný velikostní rozdíl nákladního automobilu a cyklisty. To vše ve svém souhrnu vytváří zvýšené riziko kolize mezi cyklisty a nákladními automobily.
17. Oproti stavu, kdy cyklistické pruhy nejsou vymezeny, zavádí napadené OOP úpravu nebezpečnější a omezující silniční motorovou dopravu. Popsané dopady jsou o to závažnější, když průvodním jevem vyznačené cyklistické infrastruktury je vyšší pohyb cyklistů v daném místě, čímž se zvyšuje i množství rizikových situací. To potvrzují i správní soudy, navrhovatel odkazuje na rozsudek KS v Hradci Králové ze dne 10.08.2022, č. j. 30 A 25/2022-43, bod 43, a na rozsudek KS

v Brně ze dne 12.12.2019, č.j. 62 A 295/2017-103, zejm. bod 28. Závěrům těchto soudů přisvědčil i zdejší soud v rozsudku ze dne 21.06.2023, č.j. 9 A 24/2023-36, jímž došlo ke zrušení obsahově totožného opatření obecné povahy z důvodu nepřezkoumatelnosti.

18. Napadené opatření tak de facto nutí řidiče nákladních vozidel přilehlých cyklopruhů využívat, neboť jejich zavedením se stávají pruh pro motorová vozidla stává užším (v některých místech pouze 2,5 metru). Není tedy dodržena minimální šíře jízdních pruhů dle normy
 ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*. Ulice Jankovcova je ve smyslu této normy tzv. sběrnou komunikací. U sběrných komunikací se dle normy jízdní pruhy, jimiž budou projíždět autobusy, navrhují v minimální šířce 3,25 m. Šíře 2,5 m je proto nedostatečná. Své tvrzení podporuje odkazem na § 7 odst. 1 písm. a) bod 1 vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, podle níž činí největší povolená šířka „standardních“ nákladních vozidel 2,55 m, případně pak 2,60 m podle bodu 2. Zejména při povodňových stavech navíc může vzniknout potřeba operativně vytahovat a odvážet plavidla, přičemž rozměry takových souprav mohou vymezený standard překročit. Při zatáčení je pak třeba zohlednit tzv. vlečné křivky, kdy se šíře nákladních aut ještě zvětšuje. Nákladní automobily tak budou muset pravidelně využívat přilehlý jízdní pruh pro cyklisty, což nelze označit za vhodné řešení zajišťující bezpečnost a plynulost provozu.
19. Vyhybací manévry jsou s nákladním automobilem výrazně složitější než u osobních automobilů, což může mít za následek nebezpečné situace, ba přímo kolize. Regulace, která má za cíl oddělit motorovou dopravu od cyklistické, a přitom nevymezuje dostatečně široké jízdní pruhy, takže nákladní vozidla budou muset při jízdě pravidelně zasahovat do cyklopruhů, a ignoruje riziková místa na komunikaci, není správná a nemůže řádně plnit svůj účel. Napadená regulace není schopná cyklistickou dopravu efektivně a bezpečně oddělit od provozu těžkých nákladních vozidel v jízdním pruhu pro motorizované účastníky provozu, a nenaplnuje proto sledovaný cíl v podobě zajištění větší bezpečnosti a přehlednosti provozu.
20. V důsledku popsanych skutečností tak nutně dochází k omezování zejm. motorové – tj. i nákladní – dopravy na pozemní komunikaci Jankovcova, a tedy i k omezování samotného provozu Přístavů, pro něž je dopravní napojení klíčové. I pokud by úprava přijatá napadeným opatřením vyhovovala všem minimálním požadavkům plynoucím z právních předpisů a technických norem, je třeba rovněž reflektovat výrazná specifika řešeného území a přilehlých provozů, zejm. Přístavů, neboť jejich provoz je ve veřejném zájmu. S ohledem na to je napadené opatření nepřiměřené.
21. Napadená úprava není dle názoru navrhovatele způsobilá dosáhnout sledovaného cíle v podobě zajištění větší bezpečnosti a plynulosti provozu. Výše popsané komplikace vyplývající z nově umožněné souběžné jízdy motorových vozidel a cyklistů, nových pravidel silničního provozu a nedostatečné šíře jízdního pruhu pro motorová vozidla plynulosti provozu v ulici Jankovcova nepřispívají. Naopak mohou vést ke kolizím nebezpečným obzvláště pro cyklisty.
22. Současně nová úprava zásadním způsobem omezuje dopravní obslužnost Přístavů, čímž zasahuje do veřejného zájmu na jejich provozu a též do vlastnického práva a práva na podnikání navrhovatele. Splněno nebylo ze strany odpůrce ani kritérium minimalizace zásahů. Před vydáním napadeného opatření již byla v dotčeném úseku komunikace

Jankovcova cyklistická doprava regulována, přičemž z ničeho nevyplývá, že by neplnila svůj účel či vyvolávala rizikové situace a vyžadovala revizi.

23. S ohledem na výše uvedené navrhovatel navrhuje, aby soud napadené opatření zrušil a přikázal odpůrci nahradit náklady řízení.
24. Odpůrce ve vyjádření ze dne 16.02.2026, č. j. MHMP-137153/2026/O4/Vz uvedl, že cílem napadeného opatření bylo zejm. zřízení jízdních pruhů pro cyklisty, čímž došlo k zpřehlednění a přerozdělení stávajícího dopravního prostoru, v němž se mohou cyklisté pohybovat v souladu s pravidly provozu na pozemních komunikacích, aniž by zásadním způsobem bránili v pohybu účastníkům provozu. Navrhované řešení je v souladu s řešením místní úpravy provozu v navazujících úsecích místních komunikací. Odkazuje na § 14 odst. 5 zákona o silničním provozu, který umožňuje řidičům do cyklopruhu vjet v případě nedostatečné šíře přilehlého jízdního pruhu. Setrvává ve svém stanovisku, že bezpečnost provozu je vyznačením napadené úpravy zajištěna. Dodává, že na daném úseku Jankovcovy ulice nedošlo během roku 2025 k žádné dopravní nehodě. Navrhuje návrh na zrušení OOP zamítnout.
25. Navrhovatel v replice ze dne 23.03.2026 setrval na svém názoru. Zároveň přikládá fotografie nákladních vozidel přesahujících do jízdního pruhu pro cyklisty s cílem vyvrátit tezi odpůrce o tom, že bezpečnost provozu je zajištěna. Z vlečných křivek nákladních automobilů je zřejmé, že tyto musí pravidelně cyklopruhů v nejkritičtějších úsecích ulice Jankovcova využívat.
26. V reakci na nízký počet dopravních nehod v tomto úseku navrhovatel upozorňuje na skutečnost, že v roce 2025 byl omezen provoz nákladních automobilů po Libeňském mostu z důvodu jeho špatného stavu, svůj vliv na intenzitu provozu mají i uzavírky ulice Jankovcova vyvolané opravou inženýrských sítí. Jen tomu tak lze děkovat, že v dotčeném úseku prozatím nedošlo k dopravní nehodě. S obnovenou vyšší intenzitou provozu nákladní dopravy v tomto místě vzrostou i rizika, která navrhovatel popisuje ve svém návrhu, a naplno se projeví nevhodnost napadené úpravy.

III. Posouzení věci Městským soudem v Praze

27. Soud ověřil, že navrhovatel podal návrh včas v jednorroční lhůtě od účinnosti opatření – § 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném a účinném znění (dále jen „s. ř. s.“). Napadené OOP bylo vyvěšeno 13.01.2025, účinnosti nabylo tedy patnáctým dnem po vyvěšení, tj. 28.01.2025 (srov. § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále je „správní řád“). Navrhovatel podal návrh poslední den lhůty, tj. 28.01.2026. Napadené opatření soud přezkoumal na základě skutkového i právního stavu v době vydání a v mezích uplatněných návrhových bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti (§ 101b odst. 2, 3 a 4 s. ř. s.).
28. Městský soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, neboť navrhovatel ani odpůrce přes poučení soudem nevyslovili nesouhlas s projednáním návrhu bez jednání; jejich souhlas s rozhodnutím věci bez jednání se tak presumuje (srov. § 51 odst. 1 s. ř. s. věta druhá).
29. Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování. Veškeré pro věc potřebné listiny, z nichž soud vycházel, jsou obsaženy ve správním spisu, jímž se dokazování

neprovádí (rozsudek NSS č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS z 29. 1. 2009). Důkazy navržené navrhovatelem nad rámec součástí správního spisu – seznam nemovitostí na LV č. 178, k. ú. Holešovice, seznam nemovitostí na LV č. 771, k. ú. Libeň z nahlížení do katastru nemovitostí, rozhodnutí Státní plavební správy – povolení provozu přístavu Holešovice a rozhodnutí Státní plavební správy – povolení provozu přístavu Libeň, záznam data vyvěšení OOP na portálu E Desky, jakož i nákresy vlečných křivek, jsou pro předmět věci nadbytečné. O vlastnictví nemovitostí dotčených napadeným OOP či o tom, že je navrhovatel oprávněn provozovat přístav Holešovice a Libeň, není mezi stranami sporu. Okamžik účinnosti napadeného opatření pak vyplývá z obsahu správního spisu.

30. Soud rovněž podotýká, že žádné další osoby v řízení neuplatnily práva osoby zúčastněné na řízení podle § 34 s. ř. s., ač jim to soud umožnil prostřednictvím výzvy zveřejněné na úřední desce.

31. Předem soud uvádí, že NSS v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS, *T-Mobile*, stanovil pětikrokový algoritmus přezkumu OOP, a sice přezkum pravomoci správního orgánu, který je vydal (krok č. 1), přezkum otázky, zda správní orgán při vydání napadeného OOP nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti (jednání *ultra vires*; krok č. 2), zda napadené OOP bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (krok č. 3), přezkum obsahu OOP z hlediska jeho rozporu (nebo jeho části) se zákonem (materiální kritérium; krok č. 4) a přezkum obsahu OOP z hlediska jeho proporcionality (krok č. 5).
32. Před vypořádáním jednotlivých námitek soud připomíná, že v návaznosti na usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 12. 12. 2023, čj. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS, již správní soudy nemusí postupovat podle tzv. algoritmu přezkumu vycházejícího z dřívější judikatury NSS, nicméně jsou vázány rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 s. ř. s.) Pětikrokový algoritmus nicméně zůstává použitelný jako pomůcka, kterou správní soudy mohou využívat při strukturování své argumentace (srov. rozsudek NSS ze dne 5. 3. 2025, čj. 2 As 299/2023-69, *Holešovičky pro lidi*, bod 34).
33. Před přistoupením k samotnému přezkumu je třeba uvést, že desátý senát zdejšího soudu se skutkově podobným případem navrhovatele v nedávné minulosti zabýval a rozhodl o něm rozsudkem ze dne 30.09.2025, č. j. 10 A 82/2025-52. Soud předesílá, že se závěry, k nimž totožný senát ve věci dospěl, ztotožňuje, a nemá důvod se od nich odchýlit. Odůvodnění tohoto rozhodnutí tak bude vycházet ze závěrů, k nimž desátý senát dospěl ve věci pod sp. zn. 10 A 82/2025. Tyto závěry budou pouze doplněny v rozsahu reflektujícím odlišnosti obou případů.

Aktivní legitimace navrhovatele

34. Podle § 101a odst. 1 s. ř. s. návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí je oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen.
35. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře rozlišuje mezi aktivní procesní legitimací navrhovatele k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, jejíž nedostatek vede k odmítnutí návrhu, a aktivní věcnou legitimací, jejíž zkoumání je součástí posouzení důvodnosti návrhu. Věcná legitimace navrhovateli chybí zejména tehdy, pokud nelze nalézt souvislost mezi namítaným porušením právních předpisů při vydání opatření obecné povahy

a dotčením na subjektivních hmotných právech navrhovatele (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2013, č. j. 4 AOs 3/2013-33).

36. Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude dáno, bude-li navrhovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení své právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení. Obecné podmínky přípustnosti návrhu podle § 101a a násl. s. ř. s. tedy lze formulovat jen ve velmi abstraktní rovině, neboť splnění podmínek § 101a odst. 1 s. ř. s. je v podstatné míře závislé na tom, jaké opatření obecné povahy je napadeno (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120).
37. Městský soud se tedy v první řadě zabýval, zda navrhovatel uvedl plausibilní tvrzení o dotčení na svých hmotných právech.
38. Mezi účastníky nebylo sporu o tom, že navrhovatel je vlastníkem a provozovatelem obou přístavů, nacházejících se na pozemcích zapsaných v katastru nemovitostí a přiléhajících k oblasti, která byla napadeným OOP řešena. Navrhovatel v návrhu pak zejména uvedl, že napadené OOP zasáhlo do dopravního napojení přístavu, negativně ovlivnilo bezpečnost a plynulost provozu v okolí přístavu. Mohlo tedy zasáhnout i do práva svobodně podnikat. Všechny namítané zásahy podle názoru soudu vycházejí ze stanovené úpravy provozu. Tvrzené dotčení právní sféry stanovením úpravy provozu na pozemních komunikacích považuje soud v obecné rovině za srozumitelné, a nikoli *prima facie* nemyslitelné (obecně srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS).
39. Městský soud je tedy názoru, že změna úpravy provozu na místní komunikaci zasáhla do práv navrhovatele.

Nepřezkoumatelnost napadeného OOP

40. Navrhovatel je toho názoru, že napadené OOP je (z výše vyložených důvodů) nepřezkoumatelné. Městský soud v Praze proto připomíná východiska k přezkoumatelnosti opatření obecné povahy, které shrnul v jiném rozsudku ze dne 23. 4. 2024, č. j. 18 A 2/2024-36.
41. Podle § 173 odst. 1 věty první správního řádu OOP musí obsahovat odůvodnění. V řízení o vydání OOP se přitom přiměřeně užijí ustanovení části první a ustanovení části druhé správního řádu (§ 174 odst. 1 správního řádu). Podle rozsudku NSS ze dne 16. 12. 2008, čj. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS, je nutno i v odůvodnění OOP uvést „*důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu z roku 2004). Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost*“. Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu se v odůvodnění uvedou důvody výroku nebo výroků [OOP], podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům. Nejprísnější nároky se kladou na tu část odůvodnění, v níž správní orgán vypořádává vznesené námitky. Zde je odkaz na obsah odůvodnění správního rozhodnutí vyžadovaný správním řádem zcela na místě, neboť se již

nepochybně jedná o správní rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 24. 11. 2010, čj. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS, *BEMETT Jesenice*, bod 154).

42. 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 racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Právě těmito okolnostmi se má odpůrce v procesu vydávání opatření obecné povahy zabývat a své závěry náležitě popsat v jeho odůvodnění.
43. 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 umísťování dopravních značek docházelo nahodile či dokonce jako projev libovůle správního orgánu.
44. V neposlední řadě správní soudy opakovaně zdůrazňují, že odpůrce je při vydání tohoto typu opatření povinen důsledně vypořádat uplatněné námitky a přezkoumatelným způsobem odůvodnit zvolenou regulaci z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu, resp. všech střetávajících se dílčích veřejných a soukromých zájmů.
45. Ještě přísnější požadavky pak na odůvodnění napadeného opatření zprostředkovaně klade rozhodovací praxe správních soudů akcentující požadavek přezkoumatelnosti co do posouzení proporcionality zvoleného řešení. Nejvyšší správní soud v minulosti opakovaně zdůraznil, že odůvodnění opatření obecné povahy a obsah správního spisu musí umožnit posouzení přiměřenosti místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, konkrétně pak posouzení, zda deklarovaného cíle (jehož obsah je i v nyní posuzované věci předmětem sporu, viz výše) nebylo možné dosáhnout jinou a mírnější úpravou (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, čj. 10 As 336/2017-46).
46. Přitom platí, že v případě přezkumu obsahu vydaného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality není možné po soudu požadovat, aby provedl odbornou úvahu ve směru vážení důležitých veřejných zájmů či veřejného zájmu na jedné straně a ochrany práv navrhovatele na straně druhé, pokud tuto úvahu před ním dostatečně neprovedl příslušný správní orgán tam, kde se navrhovatel již v průběhu postupu směřujícího k vydání opatření obecné povahy konkrétními námitkami provedení takového posouzení a naplnění požadavku proporcionality zvoleného řešení domáhal (k limitům testu proporcionality prováděného soudem srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2011, čj. 6 Ao 5/2011 - 43). Je tedy ve světle připomínaných judikатурních závěrů na odpůrci, aby se v rámci odůvodnění jím vydaného opatření, v jehož důsledku má dojít v naznačeném směru k omezení práv navrhovatele, vypořádal s jím předestřenými otázkami, přičemž je povinen provést a v odůvodnění opatření obecné povahy také náležitě zachytit takové úvahy, jimiž byl při volbě přijatého řešení veden. Musí tak učinit způsobem, jenž by posléze v případě napadení tohoto opatření návrhem podaným ke správnímu soudu umožnil správnímu soudu postup správního orgánu věcně přezkoumat.

47. Navrhovatel namítl, že odpůrce v napadeném opatření nevysvětlil, z jakého důvodu přistoupil k nahrazení stávající úpravy cyklistického provozu úpravou novou a proč je nutné vymezit jízdní pruh pro cyklisty v místech, kde se doposud nenacházely.
48. Městský soud přisvědčil navrhovateli v tom, že takové úvahy odpůrce by měly být součástí napadeného OOP, to minimálně za účelem osvětlení a poměření potřeby a vhodnosti stanovení nové místní úpravy provozu oproti stávajícímu stavu (k tomu viz výše).
49. Z obsahu napadeného OOP nicméně tyto úvahy vyplývají. Odpůrce v úvodu odůvodnění vysvětluje stávající řešení dopravní situace. Uvedl, že komunikace Jankovcova je páteří komunikací, která propojuje jak severní a jižní část dolních Holešovic, stejně tak i částečně východní část se západní. I díky tomuto propojení je proto žádoucí, aby ulice Jankovcova sloužila jak motorové, tak i nemotorové dopravě. Z uvedeného je tedy zřejmé základní východisko, tj. že místní komunikace Jankovcova je, co se týče dopravního spojení pro oblast Holešovic, stěžejní, a proto je na ní zapotřebí zachovat provoz v co nejširším rozsahu a zajistit symbiózu mezi dopravou motorovou a nemotorovou.
50. Odpůrce odůvodnění napadeného OOP shrnuje, že potřeba přijatého řešení (tj. zejména úpravy značení pro cyklisty, pozn. soudu) vyplývá z potřeby zajistit plynulost provozu všech vozidel, která mohou dotčenou komunikaci užívat, při maximálním možném zajištění bezpečnosti zde se pohybujících ostatních účastníků provozu. Poukázal na to, že navržená úprava je v souladu s Plánem udržitelné mobility pro Prahu a okolí, zpracovaným hlavním městem Prahou, přičemž jedním ze seznamu konkrétních opatření plánu je i budování nové a rozšiřování stávající hlavní sítě cyklotras a postupné oddělování nemotorové dopravy od ostatních druhů dopravy. Jednou z priorit Plánu je tedy zvýšení atraktivity, kapacity a výkonu nemotorové dopravy v síti stávajících místních komunikací. Budování cyklistické infrastruktury je mimo jiné i důležitým krokem vedoucím k udržitelné mobilitě a s tím souvisejícím postupným snižováním emisí zdraví škodlivých látek. Potřeba řešení právě v tomto úseku je odůvodněna tím, že zde byla rozsáhlá rezidenční výstavba realizovaná postupně v okolí komunikace Jankovcova a dále kolem nábřeží až k mostu Barikádníků. Místní úprava tak spočívá jen v přerozdělení stávající úpravy a tím i ke zpřehlednění dopravní situace, je i potřeba zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu v oblasti dolních Holešovic. Zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by jakýmkoliv způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Bezpečný pohyb všech účastníků provozu na komunikacích navazujících v zájmu nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Tyto úpravy pouze reagují na to, že cyklisté komunikaci Jankovcova již dlouhodobě využívají.
51. Z těchto částí odůvodnění napadeného OOP tedy vyplývá, že odpůrce ke změně úpravy místního provozu na komunikaci Jankovcova uvedeným způsobem vedla potřeba a) zachovat zde co nejširší dostupnost provozu, to z toho důvodu, že tato komunikace je pro Holešovice stěžejní, tak i b) rozvoj nemotorové, především cyklistické dopravy dle strategie hlavního města Prahy za současného c) zpřehlednění dopravní situace a zajištění bezpečnosti pro cyklisty, kteří se budou pohybovat v jasně vymezeném prostoru.
52. Z uvedeného jsou rovněž srozumitelné i úvahy odpůrce o dopadu nově stanovené místní úpravy do území a o dopravních souvislostech. Následkem nové místní úpravy dojde k přeorganizování zavedené dopravní situace a nového vyznačení (resp. vzniku) vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty. Dopravní situace tím dle odpůrce nebude nijak zasažena, neboť

zůstane zachována tak, jako doposud, má dojít pouze k jejímu zpřehlednění a bezpečnému oddělení především cyklistického provozu.

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

58. Odpůrce v odůvodnění napadeného OOP vyložil, že navrhovaná úprava, spočívající v přerozdělení stávajících jízdních pruhů, přitom nijak neomezuje stávající tranzitní ani cílovou motorovou dopravu. Nebude tedy nikterak nad rámec stávající organizace dopravy ovlivněna dostupnost Přístavů pro nákladní silniční dopravu, zůstává zachovaný dostatečný průjezd komunikacemi vedoucími k samotným Přístavům.
59. Odpůrce dle názoru soudu vychází z toho, že stanovená úprava znamená jen přeuspořádání stávajícího zavedeného provozu na místní komunikaci do 4 pruhů a nijak dále tím neupravuje podmínky provozu v území. Nesporné mezi stranami totiž je, že stanovená úprava nijak neomezuje objem tranzitní ani cílové motorové dopravy, včetně provozu cyklistů. Odpůrce přitom v odůvodnění nepominul a naopak zohlednil i to, že cyklistická doprava se v místě dlouhodobě už nachází, čímž zcela respektoval závěry navrhovatelem citovaných rozsudků Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. 8. 2022, č. j. 30 A 25/2022 – 43 a Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2019, č. j. 62 A 295/2017 – 103. Opatření tedy skutečně nepřivádí cyklistickou dopravu do místa zcela nově, ale vyznačením značkou V14 reaguje právě na již stávající stav, který se odvíjí od rozvinuté cyklistické infrastruktury v blízkých částech Holešovic. Nakonec ani navrhovatel nesporně, že by stanoveným přerozdělením mělo docházet k omezení objemu dopravy v místě. Z hlediska objemu a přístupu do místa navrhovanou úpravou tak nelze předpokládat žádné zásadní omezení práv subjektů sídlících v dotčené oblasti. V tom se tedy soud s odpůrcem zcela ztotožnil.
60. Podle navrhovatele však odpůrce nezvažil důsledky přerozdělení dopravy z hlediska bezpečnosti silničního provozu. I na to však odpůrce v napadeném OOP reagoval s tím, že dojde k zpřehlednění dopravní situace, neboť zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by zásadním způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Nad rámec uvedeného jsou pak i řidiči motorových vozidel těmito úpravami více upozorněni na možný a legální výskyt cyklistů ve vozovce upravovaných komunikací. Odpůrce tedy zvažil i důsledky přerozdělení dopravy z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

Námítky vůči nezákonnosti (neproporcionalitě) napadeného OOP

61. Navrhovatel namítl, že napadené OOP je v rozporu s ochranou veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu, jakož i se soukromým zájmem navrhovatele v podobě jeho vlastnického práva a práva na podnikání.
62. Odpůrce se k námitkám navrhovatele o rozporu napadeného OOP s veřejným zájmem na provozu a rozvoji Přístavu zabýval. Stručně shrnuto je toho názoru, že vzhledem k tomu, že nedojde k omezení příjezdu do Přístavu, není opatření ani v rozporu s veřejným zájmem, který vyplývá ze souvisejících zákonných či mezinárodních předpisů a územních plánovacích podkladů, které navrhovatel zmiňuje v úvodu návrhu na zrušení napadeného opatření.
63. Mezi stranami není spor o tom, že Přístavy bude nadále možné využívat bez dopravního omezení, tedy, že Přístavy i po účinnosti napadeného opatření zůstanou přístupné všem potřebným typům motorových či nákladních vozidel. Na tom samotném se nic nezmění a vyznačení dvou jízdních cyklopruhů na komunikaci Jankovcova v úseku ulic Dělnická – U

Průhonu na dopravní obslužnost nemá vliv. Stejně je tomu ve vztahu k podnikání navrhovatele a jeho vlastnickém právu. V tomto ohledu se soud zcela ztotožnil s odpůrcem.

64. Co se týče veřejných zájmů, k nařízení TEN-T odpůrce uvedl, že se jedná spíše o koncepční a strategické dokumenty, které mohou být relevantní pro státní dopravní koncepci nebo legislativní proces, nikoli však pro rozhodování silničního správního úřadu, nehledě na skutečnost, že předmětným opatřením dochází k integraci a ke zlepšení napojení Přístavů na další dopravní módy, v tomto ohledu především pak na módy pěší a cyklistické dopravy. Ostatní (stávající) dopravní módy pak nejsou napadeným opatřením nijak dotčeny. K dohodě AGN odpůrce nespороval důležitost státní vnitrozemské vodní dopravy, a to ani ve vztahu k navazující silniční nákladní dopravě. Odpůrce má proto za to, že nedojde k omezení možnosti příjezdu nákladní dopravy ve směru do Přístavu, a tedy napojení na navazující silniční síť není opatřením dotčeno, stejně tak vyžadovaný objem přepravy není dopravním značením dotčen. K možnému rozporu se zákonem o vnitrozemské plavbě obdobně odpůrce vyložil, že nedojde k omezení vjezdu a výjezdu rozměrných vozidel do / z Přístavů, připojení nemovitostí navrhovatele, stejně tak podmínky vjezdu motorových vozidel, zůstávají beze změny. K podkladům územního plánování (Politice územního rozvoje a zásadám územního rozvoje) uvedl, že Přístav a jeho stávající dopravní napojení je napadeným OOP plně respektován. Cílem opatření je především reakce na měnící se potřeby rozsáhlé rezidenční výstavby na bývalém přístavním území a v jeho nejbližším okolí, přičemž podíl rezidenční výstavby se bude nadále zvětšovat. Správní orgán proto reaguje opatřením na rozšiřující se požadavky na bezpečný provoz motorové a nemotorové dopravy v profilu ulice Jankovcova, aniž by zásadním způsobem omezil či dokonce zamezil přístup automobilové dopravy do prostoru Přístavu. Tomuto postoji odpůrce soud přisvědčuje. Napadené OOP tak nezasahuje do soukromých práv navrhovatele především proto, že dopravní obslužnost Přístavu zůstává zachována.
65. Oproti tomu odpůrce opakovaně zdůraznil, že účelem napadeného OOP je potřeba zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků silničního provozu v oblasti dolních Holešovic. Vyznačením jízdních pruhů (pro cyklistickou i automobilovou dopravu) tak v dochází jen a pouze k zpřehlednění a přerozdělení celého stávajícího dopravního prostoru, neboť zřízením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k viditelnému a jasně vymezenému prostoru, kde se mohou cyklisté bezpečně a v souladu s pravidly silničního provozu pohybovat, aniž by jakýmkoliv způsobem bránili v pohybu ostatním účastníkům silničního provozu. Přerozdělení vozovky ve vztahu k provozu motorových vozidel i nemotorových vozidel není a nemůže být rizikovým krokem, neboť všem účastníkům provozu umožňuje takovéto přerozdělení bezpečný průjezd řešenou lokalitou ve svém vlastním jízdním pruhu. Navrhovaným přerozdělením průjezdného profilu vozovky rozhodně nebude docházet k ohrožování cyklistů, naopak správní orgán očekává, že se všichni účastníci provozu budou konečně respektovat a chovat se k sobě tak, aby nedocházelo ke zbytečnému porušování pravidel silničního provozu, ke kolizním a nehodovým situacím
66. Odpůrce tedy posoudil jak veřejný zájem, který se váže k provozování a k přístupu z a do prostoru Přístavu, tak i soukromý zájem navrhovatele spočívající v užívání Přístavu, coby práva vyplývajícího z vlastnictví předmětných pozemků v Přístavu. Zohlednil přitom, že provozu přístavu napadené OOP z povahy věci nijak nebrání, neboť objem stávající dopravy, a tedy přístupu do a z Přístavu, je zachován. Podle jeho názoru však převládá zájem na bezpečnosti provozu jak motorových, tak především nemotorových účastníků silničního provozu, přičemž opatření přináší zpřehlednění dopravní situace.

67. S úvahami odpůrce se soud plně ztotožňuje. Skutečně není příliš jasné, jak pouhé přerozdělení stávající pozemní komunikace, jejíž šíře zůstává zachována a dále nedochází k jiným omezením (např. k zákazu vjezdu nákladních vozidel), může zasáhnout do veřejného zájmu na provozu přístavu a soukromých zájmů navrhovatele. Význam navrhovatelem citovaných dokumentů tkví hlavně v požadavku na řádné napojení klíčových přístavů na pozemní komunikace. Samotné napojení a dopravní obslužnost nejsou dotčenou úpravou zasaženy. Opatřením se nijak nemění tvar komunikace, tedy ani možnost příjezdu a odjezdu do /z Přístavů. To není předmětem sporu, je zachován zkrátka stávající stav podoby komunikace Jankovcovy. Přístup do Přístavů byl možný bez omezení i dříve, tj. i pro nadrozměrná vozidla, což navrhovatel ani nepopírá, ostatně v návrhu poukazuje na případy, že v únoru 2024 byla použita v Přístavu těžká technika. Není tedy důvod se domnívat, že by i po účinnosti opatření měl vyvstat problém s přístupností.
68. Námitka, že napadená úprava je v rozporu s veřejným zájmem na provozu a rozvoji Přístavů a též se soukromým zájmem spočívajícím v právu podnikat a ve vlastnickém právu navrhovatele, je nedůvodná.
69. Stěžejní otázkou celé věci však zůstává, zda vůbec a případně v jakém rozsahu je omezeno jak užívání Přístavu, tak doprava do něj a z něj po komunikaci Jankovcova tím, že následkem stanovené úpravy místního provozu dojde k novému či upravenému vyznačení cyklopruhů vodorovným dopravním značením.
70. Navrhovatel v této souvislosti namítá neproporcionalitu napadeného opatření. Napadené opatření podle navrhovatele nedosáhne sledovaného cíle, který je deklarován. Poukazuje na problematické soužití cyklistické dopravy s těžkou nákladní dopravou, které vede k narušení plynulosti a bezpečnosti dopravy – tedy k popření cíle, který se napadené opatření snaží sledovat. Namítl, že nesouhlasil s přivedením a navýšením cyklistické dopravy do ulice Jankovcovy, které zvyšuje riziko kolize s nákladními automobily.
71. Soud v této souvislosti znovu zdůrazňuje, že není sporu o tom, že napadené OOP fyzicky nemění komunikaci ani nezakazuje vjezd nákladním vozidlům; mění pouze organizaci provozu vodorovným značením. Klíčovou otázkou proto není samotná dostupnost přístavu, ale to, zda nové uspořádání provozu představuje nepřiměřené bezpečnostní nebo provozní omezení.
72. Za úpravy místního provozu před účinností napadeného opatření ve směru jízdy U Průhonu – Dělnická (tj. ve společném pruhu) obecně pro pohyb cyklistů a motorových vozidel v jednom jízdním pruhu platila následující pravidla.
73. Podle § 11 odst. 1 zákona o silničním provozu se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.
Podle § 17 odst. 6 zákona o silničním provozu je při předjíždění cyklisty řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h-1 je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.

74. Za úpravy místního provozu před účinností napadeného opatření ve směru jízdy Dělnická – U Průhonu byl na tomto místě vymezen vyhrazený pruh pro cyklisty a platila následující pravidla.
75. Podle § 14 odst. 1 zákona o silničním provozu je-li vyznačen jízdní pruh dopravní značkou "Vyhrazený jízdní pruh" (dále jen "vyhrazený jízdní pruh") pro určitý druh vozidel, platí pro řidiče ostatních vozidel obdobně § 13 odst. 2, a je-li vyhrazený jízdní pruh vyznačen na tramvajovém pásu, též § 21 odst. 7. Jízdní pruh nelze vyhradit pro motocykly.
76. Podle § 13 odst. 2, užitého na základě § 14 odst. 1 zákona o silničním provozu, se na tramvajový (tedy v tomto případě cyklistický – pozn. soudu) pás v úrovni vozovky smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj.
77. Po účinnosti napadeného OOP, jímž došlo k vymezení jízdních pruhů pro cyklisty v obou směrech, platí následující pravidla provozu.
78. Podle § 14 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že je-li vyznačen jízdní pruh vodorovnými dopravními značkami jako jízdní pruh pro cyklisty, použijí se pro cyklisty a řidiče jiných vozidel odstavce 1 až 3 obdobně. Na jízdní pruh pro cyklisty smí řidič jiného vozidla vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký. Při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty nesmí řidič ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu.
79. Podle § 14 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích platí, že jede-li vozidlo, pro které je vyhrazen jízdní pruh, ve vyhrazeném jízdním pruhu nebo tramvaj jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění.
80. Podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích. Přičemž, dle odst. 3 cyklisté směřují jen jednotlivě za sebou.
81. Soud považuje za podstatné výslovně odlišit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty od jízdního pruhu pro cyklisty. V případě vyhrazeného jízdního pruhu platí pro řidiče ostatních vozidel režim § 14 odst. 1 zákona o silničním provozu, tedy obdobně pravidla § 13 odst. 2 téhož zákona; vjezd jiných vozidel do takového pruhu je proto zásadně omezen jen na zákonem vymezené situace. Naproti tomu u jízdního pruhu pro cyklisty podle § 14 odst. 5 zákona o silničním provozu zákon výslovně stanoví, že do něj smí řidič jiného vozidla vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký, přičemž při takovém manévru nesmí cyklistu ohrozit. Zákonný režim jízdního pruhu pro cyklisty je tedy vůči motorové dopravě méně restriktivní než režim pruhu vyhrazeného.

82. Z uvedeného plyne, že nahrazení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty „běžným“ jízdním pruhem pro cyklisty neznamena bez dalšího posílení ochrany cyklistické dopravy na úkor dopravy motorové, jak tvrdí navrhovatel. Naopak, z hlediska právního režimu jde o řešení kompromisnější, neboť zachovává prostor určený pro pohyb cyklistů, současně však připouští jeho užití i jinými vozidly v situaci, kdy šířka přilehlého jízdního pruhu nepostačuje. Právě tato vlastnost je pro nyní posuzovanou věc významná, neboť odpůrce zvolil takový typ úpravy, který reaguje na přítomnost cyklistů v území, avšak současně počítá i s provozem rozměrnějších motorových vozidel v dotčeném úseku komunikace.
83. Tento rozdíl současně oslabuje argumentaci navrhovatele potud, pokud ztotožňuje samotné vyznačení cyklopruhu s absolutním nebo zásadním vytěsněním motorové dopravy z části vozovky. Takový závěr z právní úpravy neplyne. U jízdního pruhu pro cyklisty zákon s určitou mírou prostorového překryvu obou druhů dopravy výslovně počítá. Posouzení přiměřenosti napadeného opatření proto nemůže vycházet jen z toho, že byl na vozovce nově či odlišně vyznačen prostor pro cyklisty, ale z toho, zda takto zvolený režim v konkrétních místních podmínkách ještě rozumně umožňuje souběžné fungování obou druhů dopravy. K tomu soud uvádí následující.
84. Napadené OOP reorganizuje dotčený úsek komunikace Jankovcova tím, že dojde k vymezení prostoru pro cyklisty i pro motorizované účastníky a tím zřetelněji určuje jejich postavení v dopravním prostoru. Nejde však jen o zdůraznění a upozornění na výskyt cyklistů, ale i o to, že v daném místě dojde k paralelnímu pohybu účastníků vedle sebe. To znamená, že motorizovaný účastník již nemusí ve směru U Průhonu – Dělnická při minutí cyklisty vybočovat jako při jeho předjíždění ve společném pruhu a může to pomoci i ke zlepšení plynulosti souběžné dopravy. Ve směru opačném pak napadené opatření přechází z úpravy vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty do režimu „běžného“ jízdního pruhu pro cyklisty, tedy k úpravě, která je z hlediska motorové dopravy méně přísná.
85. Je pravdou, že následkem napadeného OOP se zúží prostor pro pohyb motorizovaných účastníků oproti stavu, kdy byl v části úseku k dispozici širší společný pruh, a to v obou směrech. Z výkresů dopravní situace, které jsou součástí správního spisu, přitom vyplývá, že od ulice U Průhonu směrem k ulici Dělnická se bude šířka pruhu pro cyklisty pohybovat v rozmezí od 1,75 m do 2,0 m, ve směru opačném pak od 1,5 m do 1,75 m, zatímco jízdní pruh pro motorizované účastníky bude ve směru U Průhonu – Dělnická mít šířku od 2,5 m do 3,25 m a ve směru Dělnická – U Průhonu od 2,5 m do 5 m.
86. Lze souhlasit s navrhovatelem, že tato úprava klade vyšší nároky na pozornost řidičů motorových vozidel, a to jak ve vztahu k jízdě v užším pruhu, tak ve vztahu k povinnosti neohrozit cyklisty pohybující se v přilehlém pruhu. Sama tato okolnost však ještě neznamena, že zvolená úprava je nezákonná nebo nepřiměřená. Rozhodné je, zda nově zvolený režim ještě umožňuje bezpečný a plynulý provoz.
87. Odpůrce však spatřuje zabezpečení a dosažení deklarovaného účelu napadeného OOP právě tím, že dojde ve směru U Průhonu – Dělnická k rozdělení účastníků do vlastních jízdních pruhů, čímž bude pro účastníky riziko minimální. Tomuto přístupu soud v obecnosti jistě nemá co vytknout. V řešeném místě sice dochází ke zúžení prostoru pro motorová vozidla, avšak současně je třeba přihlídnout k tomu, že ve směru Dělnická – U Průhonu nebyl zachován přísnější režim vyhrazeného pruhu, nýbrž byl zvolen režim jízdního pruhu pro cyklisty, který zákon výslovně konstruuje pružněji a s ohledem na možnost jeho užití i jinými vozidly.

88. Navrhovatel ve svých námitkách v řízení i v žalobě poukazuje na větší rozměry především nákladních vozidel a jejich možné zasahování do jízdních pruhů pro cyklisty, což dokládá i fotografiemi a nákresy vlečných křivek atp. Byť namítaná rizika nepochybně mohou mít reálný základ, tyto argumenty navrhovatel i tak vznáší spíše v hypotetické rovině. Navrhovatel totiž nijak nereflektuje to, že doprava bude rozdělena do dvou jízdních pruhů v nijak nezanedbatelně šíři. Soudu z argumentů navrhovatele přitom bez dalšího není zřejmé, proč by nová širší pruhu pro motorizované účastníky, vedle nichž bude umístěn ještě cyklopruh (příčemž platí obecné pravidlo jízdy při pravém kraji) neměla zajistit dostatečně bezpečnost jak cyklistů, tak motorizovaných účastníků.
89. Soudu z podkladů správního spisu naopak plyne, že jde o relativně přehledný úsek komunikace. Jestliže právní úprava u jízdního pruhu pro cyklisty připouští vjezd jiného vozidla tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh dostatečně široký, pak samotná možnost, že některá rozměrnější vozidla budou v určitých situacích část tohoto prostoru užívat, ještě neprokazuje nepřiměřenost napadeného opatření. Jde o důsledek, s nímž zákon počítá.
90. Soud na okraj dodává, že se neztotožňuje ani s tvrzením navrhovatele o tom, že dosavadní řešení ve směru U Průhonu – Dělnická, které pruhy pro cyklisty vůbec nezahrnovalo, zajistí větší bezpečnost a plynulost provozu na této pozemní komunikaci. Vymezením jízdních pruhů pro cyklisty dojde k jasnému a zřetelnému oddělení motorových i nemotorových účastníků silničního provozu. Při neexistenci jízdního pruhu pro cyklisty je třeba pro předjetí dodržet bezpečný odstup v délce až 1,5 m. Právě s ohledem na rozměry nákladních vozidel, na něž navrhovatel často poukazuje, se bezpečné předjetí při neexistenci cyklopruhů jeví pro nákladní automobily komplikovanějším. To může vést k tvorbě nežádoucích kolon a možnosti rizikového předjíždění v místech, kde k tomu není prostor. Jasně vymezený pruh pro cyklisty upozorní ostatní řidiče motorových vozidel, že je zde pravděpodobnost výskytu cyklistů, a ti svou jízdu mohou těmto okolnostem přizpůsobit. Ulice Jankovcova představuje pozemní komunikaci, jíž cyklisté využívají, což je mezi stranami nesporné. Napadené opatření na tuto skutečnost reaguje a poskytuje jim prostor. Zároveň však reflektuje provoz Přístavů a další souvislosti, a proto zavádí úpravu „běžného“ pruhu pro cyklisty namísto vyhrazeného pruhu pro cyklisty, kdy v případě potřeby je nejen dovoleno do jízdního pruhu pro cyklisty vjet, ale je možné cyklistu i omezit. Jistě by bylo pro cyklisty bezpečnější zvolit variantu vyhrazeného pruhu, kde cyklista požívá větší ochrany. Úprava však zohledňuje jak zvýšenou přítomnost cyklistů v oblasti, tak veřejný zájem na bezpečném a plynulém provozu, a dle názoru soudu citlivě vyvažuje jednotlivé zájmy účastníků provozu na místní komunikaci Jankovcova. Navrhovatel nepodložil své tvrzení o tom, že stávající řešení, v němž vymezení koridoru pro cyklisty chybělo, je nebezpečnější než předložené řešení a soud se s tímto tvrzením neztotožňuje.
91. Ve směru opačném směru ulic Dělnická – U Průhonu došlo napadenou úpravou k odstranění vyhrazených pruhů pro cyklisty a jejich nahrazením „běžnými“ jízdními pruhy pro cyklisty. Navrhovatel dle názoru soudu ve svých námitkách reflektuje pouze jednu rovinu věci, když opakovaně zdůrazňuje, že oproti předchozí úpravě dojde k rozšíření prostoru, který mohou cyklisté užívat. To je sice pravdou, na druhou stranu ovšem míra ochrany, kterou cyklista v rámci nové úpravy požívá, je paradoxně nižší než doposud, což ve svém důsledku favorizuje zájmy navrhovatele na provozu přístavu. Jak bylo detailně vylíčeno, zatímco do vyhrazeného pruhu pro cyklisty se smí vjet jen za přesně stanovených podmínek (§ 13 odst. 2 užitý obdobně na základě ustanovení § 14 odst. 1) a ten, kdo do něj vjíždí, nesmí cyklistu ohrozit ani omezit, v nově přijaté úpravě lze do jízdního pruhu pro cyklisty vjet v podélném

směru rovněž tehdy, není-li jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký a při vjíždění do pruhu pro cyklisty nesmí řidič pouze ohrozit cyklistu, může jej však omezit; jinými slovy, „může mu překážet“ – viz. § 2 písm. m) zákona o silničním provozu. V tomto směru lze tedy přisvědčit navrhovateli, že bezpečnost cyklistů je oproti dosavadnímu stavu ponížena, ovšem tento stav hovoří v jeho prospěch, neboť motorová vozidla mají nově ve směru Dělnická – U Průhonu širší oprávnění do jízdních pruhů pro cyklisty vjíždět a tyto užívat, a úprava se tak nemůže dotknout jeho subjektivních práv. Řešení přijaté odpůrcem je však dle názoru soudu obhajitelné, neboť jak soud vysvětlil, odpůrce přesvědčivě vyložil jeho cíle, tedy sladění motorové a nemotorové dopravy, přerozdělení a zpřehlednění stávajícího dopravního prostoru. Tím nepochybně reflektuje i veřejný zájem na provozu a rozvoji dopravy v přístavech. Soud proto zvolený postup aprobuje. Odpůrce dle soudu správně vážil jednotlivé zájmy a zavedl přijatelný kompromis, který reflektuje všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích a jejich vzájemné soužití.

92. Na věci nic nemění ani poukaz navrhovatele na slepé úhly, vlečné křivky a kritická místa v daném úseku (zejm. kruhový objezd a autobusová zastávka). Jak bylo uvedeno, navrhovatel pouze reaguje na skutečnost, že ulice Jankovcova je cyklisty pravidelně využívána. To lze očekávat i do budoucna z důvodu rezidenční výstavby. Opatření zavádějící cyklopruhy proto přispívá k bezpečnosti provozu právě tím, že řidiče mimo jiné upozorňuje na možnou přítomnost těchto cyklistů. Riziko přehlédnutí cyklisty, které navrhovatel zmiňuje, je dle mínění soudu naopak menší a provoz je pro řidiče v tomto ohledu lépe předvídatelný než v situaci, kdy by úprava cyklopruhů absentovala. Ostatně i pro samotné cyklisty je přijaté opatření určitým signálem, že v daném úseku se mohou vyskytovat motorová vozidla, která mohou narušit jejich prostor. I oni se tak mohou lépe připravit na vzájemnou koexistenci s motorovými vozidly, která je v daném úseku nevyhnutelná. Zmíněná nebezpečí slepých úhlů a dalších faktorů, které navrhovatel zmiňuje jako rizikové, by byla přítomna za jakékoli úpravy – tedy jak v případech, kdy by cyklopruhy absentovaly úplně, tak v případech, kdy by byly upraveny cestou vyhrazených jízdních pruhů. Navrhovatelem popisovaná nebezpečí pro cyklisty (zvláště u kruhového objezdu a v místech autobusové zastávky) zrušením dotčeného OOP nezmizí. Rozměry místní komunikace se jím nikterak nemění, a proto alespoň zavedení této úpravy nutně zvýší bezpečnost provozu. Cílem opatření je nebezpečí omezit se zohledněním specifík dané oblasti, spočívajících mimo jiné v existenci Přístavů. Napadené OOP těmito požadavky dle názoru soudu dostalo. Skutečnost, že v některých místech bude docházet k užití cyklopruhů motorovými vozidly, jak ostatně předpokládá zákon o silničním provozu v § 14 odst. 5, nemůže vést k rezignaci úpravu přizpůsobovat aktuálnímu dopravně technickému stavu pozemní komunikace (§ 26 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů).
93. Přílehlavý není rovněž odkaz navrhovatele na novou úpravu pod § 14 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého přejíždí-li řidič vozidla, pro které je vyhrazen jízdní pruh, z vyhrazeného jízdního pruhu do přílehlého jízdního pruhu, řidič vozidla jedoucí v tomto pruhu mu to musí umožnit snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla. Dle soudu z tohoto pravidla nevyplývá zvýšená nebezpečnost pro cyklisty, jak se domnívá navrhovatel, ale naopak se jejich bezpečnost posiluje. Tato námitka je přitom relevantní jen ve směru U Průhonu – Dělnická, kde došlo k novému zavedení cyklopruhů, kdy v tomto místě byl doposud pouze pruh jediný. Nová úprava zvyšuje předvídatelnost odbočení a dle názoru soudu může pomoci řidičům v orientaci. Nehledě na to, že i kdyby žádná úprava

přijata nebyla a daný směr by byl ponechán bez jakéhokoli cyklopruhu, řidiči motorových vozidel samozřejmě musí umožnit cyklistovi odbočit podle obecných pravidel v § 21 zákona o silničním provozu. Zvýšená nebezpečnost plynoucí ze zavedení cyklopruhů tak v souvislosti s odbočováním nemůže hrozit.

94. Konečně, relevantní není ani poukaz navrhovatele na rozsudek zdejšího soudu ze dne 21.06.2023, č. j. 9 A 24/2023, kterým soud zrušil „předchozí verzi“ napadeného OOP. V případě, který řešil devátý senát, se jednalo o nepřekoumatelné opatření obecné povahy, které postrádalo jakékoli odůvodnění. Tyto vady byly odpůrcem v nynějším případě zhojeny, když přezkoumatelně vyložil, s jakým cílem úpravu místního provozu přijímá. Soud se s jeho postupem ztotožnil.
95. Navrhovatel nepředložil žádné konkrétní argumenty, jimiž by (ke svým tvrzením) prokázal, že přijaté řešení nedosáhne účelu, tj. zajištění bezpečnosti a zpřehlednění dopravní situace. Navrhovatel tedy svými námitkami nezpochybnil úvahy odpůrce o tom, že následkem stanovení místní úpravy napadeným OOP bude zpřehlednění dopravní situace, což přinese i větší bezpečnost provozu v místě.
96. Zavedením vodorovného dopravního značení nemohou být omezena práva navrhovatele v provozu přístavu. Nejedná se o zavedení zákazových značek, kdy by např. byl zakázán vjezd nákladním automobilům, nýbrž jde o pouhé přerozdělení již stávající komunikace za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k charakteru značení, které bylo přijato, se jeví úprava jako vhodná a zohledňující veřejné i soukromé zájmy v oblasti. Jízdní pruh pro cyklisty upozorní řidiče, že se v dané oblasti může nacházet zvýšený počet cyklistů, ovšem zároveň motoristy neomezuje. Do jízdního pruhu mohou v případě potřeby vjet a cyklistu mohou dokonce omezit. Charakter přijaté úpravy tak jednoznačně zohledňuje veřejný zájem na provozu Přístavů, když počítá s tím, že v oblasti probíhá nákladní doprava, ovšem zároveň reaguje na povahu dané lokality, která je již nyní cyklisty hojně využívána a je zastavována obytnými oblastmi, takže zvýšený výskyt cyklistů je v tomto místě očekávatelný, a proto je obhajitelný i postup spočívající v nahrazení vyhrazených pruhů cyklopruhu běžnými. Opatření tak naopak pomáhá řidičům motorových vozidel, kteří se v oblasti pohybují, vnímat celkovou situaci a přizpůsobit svou jízdu dopravně technickému stavu komunikace, jakož i dalším faktorům.

IV. Závěr a náklady řízení

97. V projednávané věci soud přezkoumával opatření obecné povahy, kterým odpůrce upravil provoz v ulici Jankovcova v Praze 7 vyznačením jízdních pruhů pro cyklisty. Navrhovatel namítal, že tato úprava zhorší příjezd do přístavů Praha Holešovice a Praha Libeň, zejména pro nákladní dopravu, a že opatření není dostatečně odůvodněné a je nepřiměřené.
98. Soud tyto námitky neshledal důvodnými. Odpůrce podle něj dostatečně vysvětlil, že cílem úpravy bylo zpřehlednění dopravní situace a zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Napadené opatření přitom nemění stavební podobu komunikace ani nezakazuje vjezd nákladním vozidlům; jde jen o nové rozdělení dopravního prostoru. Soud současně neshledal, že by přijatá úprava reálně znemožňovala nebo podstatně omezovala provoz Přístavů. Navrhovatel nepředložil dostatečně konkrétní podklady, z nichž by takový závěr bylo možné učinit. Návrh proto soud podle § 101d odst. 2 věty druhé s. ř. s. zamítl.

99. Výroky II a III. tohoto rozsudku jsou potom odůvodněny § 60 odst. 1 s. ř. s., podle kterého má účastník, který měl ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem proti účastníkovi, který úspěch neměl. Navrhovatel procesně úspěšný nebyl, nemá proto právu na náhradu nákladů řízení. V řízení úspěšnému odpůrci soud náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť neshledal, že by mu s účastí v řízení vznikly nějaké náklady přesahující běžné administrativní výdaje.

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha 21. dubna 2026

JUDr. Ing. Viera Horčicová v. r.
předsedkyně senátu