



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: T. H.**

bytem v P.  
zastoupený advokátem Mgr. Markem Moravcem  
se sídlem Karpatská 1185/8, 10000 Praha 10

proti

**odpůrci: Městská část Praha 1, Úřad městské části**  
sídlem Vodičkova 18,  
115 68, Praha 1

**v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy odpůrce ze dne 21. 3. 2022, č. j. ÚMČ P1 119466/2022/OPVP/017/PŘ/KT, ze dne 7. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 248711/2022/OPVP/036/PŘ/KT a ze dne 8. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 256633/2022/OPVP/037/PŘ/KT**

**takto:**

**I. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 21. 3. 2022, č. j. ÚMČ P1 119466/2022/OPVP/017/PŘ/KT, ze dne 7. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 248711/2022/OPVP/036/PŘ/KT a ze dne 8. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 256633/2022/OPVP/037/PŘ/KT se zrušují s účinností 90 dnů od právní moci tohoto rozsudku a věc se odpůrci vrací k dalšímu řízení.**

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

**II.** Odpůrce je povinen navrhovateli **nahradit náklady řízení** ve výši **23.228 Kč** k rukám jeho advokáta Mgr. Marka Moravce ve lhůtě **jednoho měsíce** od právní moci tohoto rozsudku.

### **Odůvodnění:**

#### **I. Předmět sporu**

1. Navrhovatel se – stručně shrnuto - domáhá zrušení třech opatření obecné povahy označených v záhlaví tohoto rozsudku, které na sebe navazují a jimiž byla stanovena formou přechodné úpravy místního provozu úprava vodorovného, svislého dopravního značení a dopravního zařízení na pozemní komunikaci Hybernská, Dlážděná, Havlíčkova, Opletalova – Praha 1 a na místních komunikacích II. tř. v lokalitách ul. Na příkopě, Hybernská ul., III. tř. v lokalitě ul. U Prašné brány a IV. tř. v lokalitě nám. Republiky, Praha 1.
2. Stěžejní důvody pro nezákonnost napadených opatření spatřuje žalobce v tom, že předmětné oblasti upravené opatřeními obecné povahy nelze tímto způsobem upravit a stanovit prostřednictvím přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, jelikož svou povahou a s přihlédnutím k délce stanovení přechodné úpravy se jedná o trvalou úpravu provozu na pozemních komunikacích. Odpůrce porušil své povinnosti a postup při vydání předmětných opatření zejména tím, že zcela vyloučil možnost navrhovatele, či i ostatních osob využít svá práva v řádném procesu přijetí opatření obecné povahy stanovující úpravu na pozemních komunikacích prostřednictvím jejich námitek a připomínek. Za další má navrhovatel za to, že předmětná opatření trpí vadou nepřezkoumatelnosti, neboť jsou nedostatečně odůvodněna.

#### **II. Návrhové body**

3. Navrhovatel uvedl, že je dotčen na svých subjektivních právech především tím, že novou úpravou provozu zavedenou opatřeními obecné povahy odpůrce ze dne 21. 3. 2022, č. j. ÚMČ P1 119466/2022/OPVP/017/PŘ/KT (dále jen „*OO P 1*“) došlo ke zrušení jízdních pruhů pro cyklisty a navrhovatel, který se po Praze každodenně pohybuje na kole, je při svých cestách více ohrožován motorovými vozidly. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 7. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 248711/2022/OPVP/036/PŘ/KT (dále jen „*OO P 2*“) především doplňuje dopravní značení zavedené již *OO P 1*, a tak je *OO P 2* navrhovatel dotčen v návaznosti na *OO P 1*. Opatření obecné povahy odpůrce ze dne 8. 6. 2022, č. j. ÚMČ P1 256633/2022/OPVP/037/PŘ/KT (dále jen „*OO P 3*“) zavádí mini okružní křižovatku před Prašnou bránou.
4. Navrhovatel se účastní provozu na této okružní křižovatce, a to jako řidič automobilu i jako cyklista. Zřízením mini okružní křižovatky došlo ke snížení plynulosti a bezpečnosti provozu, čímž je navrhovatel dotčen na svých subjektivních právech. Konkrétně uvedl, že většina automobilů vyjíždí z okružní křižovatky do ulice Hybernská a většina cyklistů vyjíždí k náměstí Republiky, dochází zde ke křížení trasy cyklisty pokračujícího v jízdě a řidiče motorového vozidla vyjíždějícího z okružní křižovatky. V případě paralelní jízdy automobilu a cyklisty, který jede po pravé straně, je okružní křižovatka méně přehledná, a tedy nebezpečnější než původní čtyřramenná křižovatka. Navrhovatel se bez svého zavinění může stát účastníkem dopravní nehody, zejména při srážce s rychle jedoucími automobily. Zavedením okružní křižovatky spolu se stanovením přechodu pro chodce před každým jednotlivým vjezdem na okružní křižovatku se aktuálně v této oblasti tvoří zácpy, jak na vjezdech a výjezdech z okružní křižovatky, tak na samotné okružní křižovatce, což navrhovatel pociťuje jak v pozici řidiče automobilu, tak v pozici cyklisty.
5. Navrhovatel namítl, že v konkrétním případě nebylo vydání opatření v režimu §77 odst. 1 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích možné a odpůrce tak překročil zákonem vymezené meze působnosti. Podle názoru navrhovatele z povahy věci slouží přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích k úpravě provozu na omezenou předem stanovenou dobu.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

Důvodem pro tuto omezenou dobu jsou např. opravy silnic či budov, konání společenské či sportovní akce nebo jiná přechodná záležitost, pro kterou nelze dodržovat stálou úpravu provozu na pozemních komunikacích. Navrhovatel pro srovnání poukázal, že odpůrce jiným opatřením č. j. ÚMČ P1 216150/2022/OPVP/028/PŘ/KT zavedl pouze na 13 dní přechodnou úpravu spočívající v instalaci přenosného dopravního značení a zařízení z důvodu realizace světelného signalizačního zařízení, a to za účelem zajištění bezpečnosti silničního provozu.

6. Dále navrhovatel namítl, že odůvodnění napadených opatření neobstojí s požadavky § 68 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád (dále též jen „*správní řád*“) ve spojení s § 174 odst. 1 správního řádu, s požadavky dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136 a ze dne 10. 2. 2020, sp. zn. 10 As 163/2019. Navrhovatel má za to, že odpůrce by měl minimálně uvést v odůvodnění skutečnosti, z nichž vycházel, zejména pak za jakým účelem je přijata místní úprava provozu na pozemních komunikacích, proč je stanovena právě tato úprava v kontextu hodnocení jiných možností, které odpůrce měl k dispozici, co plyne z jednotlivých podkladů pro vydání OOP, jak byly tyto podklady hodnoceny aj., tedy řádné odůvodnění, které by vedlo k přezkoumání důvodů pro vydání OOP – tyto aspekty však OOP zcela postrádají.
7. V této souvislosti navrhovatel zdůraznil, že napadená OOP neobsahují žádné odůvodnění, proč odpůrce zvolil k jejich přijetí procesně jednodušší postup podle §77 odst. 1 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Dále je v textu OOP 1 uvedeno, že je přijímáno na období od 1. 4. 2022 do 31. 3. 2023, tedy na období jednoho roku bez zdůvodnění délky této doby. OOP 2 stanovuje úpravu v termínu od řádného zprovoznění světelného signalizačního zařízení do 31. 3. 2023 a OOP 3 je vydáno na období od nesrozumitelně stanoveného data do 7. 6. 2023. Délka platnosti přechodné úpravy není v OOP 2 ani v OOP 3 taktéž nikterak zdůvodněna.
8. V případě OOP 3 je ve výrokové části stanoveno, že je vydáno podle ustanovení § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který uvádí, že účinnost přechodné úpravy nabývá opatření obecné povahy účinnosti pátým dnem od vyvěšení. Což v případě OOP 3 bylo 13. 6. 2022. Zároveň však odpůrce v poučení o opravném prostředku uvádí, že ve smyslu § 173 odst. 1 správního řádu nabývá toto opatření účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení. V tomto ohledu je tedy podle navrhovatele OOP 3 nesrozumitelné.
9. Dále navrhovatel namítl, že OOP 2 bylo vydáno podle ustanovení § 77 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který stanoví, že v případě, že hrozí nebezpečí z prodlení, může být přechodná úprava stanovena bez projednání s dotčenými orgány a bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy, nejdéle však na dobu 60 dnů. OOP 2 zakládá svoji účinnost řádným zprovozněním světelného zařízení. Navrhovatel považuje za nezákonné, aby počátek účinnosti opatření byl stanoven neurčitým momentem. Zároveň lze předpokládat, že řádné zprovoznění nastane dříve, než 60 dnů před koncem účinnosti toho OOP, tedy před 31. 3. 2023. Toto stanovení účinnosti OOP 2 ve výrokové části je však v rozporu s tvrzením v poučení o opravném prostředku, kde odpůrce uvádí, že OOP 2 nabývá účinnosti dnem vyvěšení. Takovým postupem pak není dodržen předpoklad nejdélejší doby trvání OOP2, které může trvat i delší dobu než 60 dnů.
10. Zároveň v OOP 2 není jasně stanoveno, z jakého důvodu zde hrozí nebezpečí z prodlení, které ke své aplikaci vyžaduje § 77 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Odůvodnění v této části je podle navrhovatele nedostatečné a pojmy „*veřejný zájem*“ a „*z obecného zájmu únosné*“ jsou neurčité. Právě odpůrce má provést žádný výklad těchto pojmů, užít je pro konkrétní situaci, což se však v napadených OOP nestalo. Totéž platí pro aplikaci § 173 správního řádu, kdy v případě, že hrozí vážná újma veřejnému zájmu, může opatření obecné povahy nabýt účinnosti již dnem vyvěšení. V čem odpůrce spatřuje „*vážnou újmu veřejnému zájmu*“ není z odůvodnění patrné.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

11. Z OOP 2 podle navrhovatele není jasné, jakou úpravu provozu stanovuje. V textové části je pouze uvedeno, že doplňuje (doznačuje) vodorovné dopravní značení k vydanému OOP 1. Co konkrétně je myšleno doplněním (doznačením) a z jakého důvodu nedošlo k „řádnému“ značení již OOP 1 odpůrce neuvádí. V grafické části je znázorněno nejen vodorovné, jak je uvedeno ve výroku a v odůvodnění OOP 2, ale i svislé značení. Zároveň je značení v grafické části OOP 2 z části totožné s vodorovným a svislým značením, které již bylo znázorněno v grafické části OOP 1. Není tedy jasné, jaké značení bylo již stanoveno OOP 1 a jaké značení zavádí OOP 2.
12. Navrhovatel poukázal na odůvodnění OOP 1, z něhož vyplývá, že nová úprava provozu je přijímána z důvodu změny organizace dopravy, z důvodu návaznosti s ohledem na předchozí změny organizací křižovatek v Praze 1 a Praze 8. Odpůrce poukazuje na to, že dojde ke snížení četnosti provozu motorových vozidel, ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, exhalací z výfukových plynů, hluku od motorových vozidel, které zajíždějí před Obecní dům objíždnou trasou přes celé Senovážné nám., Senovážnou ulicí, Praha 1, zejména pak po dlážděné komunikaci. Hyberskou ul., Praha 1 tyto motorová vozidla pojedou přímým směrem tam i zpět a v celé délce trasy po živici. Navrhovatel namítl, že odpůrce nikterak neuvádí, jakým způsobem došel k závěru, že změna trasy motorových vozidel odklonem přes ulici Hyberská, a ne jako doposud přes Senovážné náměstí, povede ke snížení četnosti motorových vozidel. Dle navrhovatele není souvislost mezi aktuálním stavem, kdy motorová vozidla již neprojíždějí převážně po dlážděné komunikaci, ale v celé délce trasy po živici, s deklarovaným přínosem zvýšení bezpečnosti provozu a exhalací z výfukových plynů.
13. OOP 1 zavádí i další změny úpravy provozu, které vyplývají z grafické části, avšak v textové části zmíněné vůbec nejsou a nejsou ani odůvodněné. Konkrétně se jedná o zrušení vodorovného dopravního značení V 14 – Jízdní pruh pro cyklisty, které napadené OOP 1 ruší v ulici Hyberská a nahrazuje ho vodorovným dopravním značením V 20 – Piktogramový koridor pro cyklisty. Tuto změnu odůvodnění neuvádí, a tedy není ani uvedeno, jakými úvahami se odpůrce při stanovení této změny řídil, proč k této změně došlo a jak tato změna souvisí s deklarovaným cílem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.
14. K OOP 3 - vytvoření mini okružní křižovatky – navrhovatel uvedl, že pokud má být důvodem možnost bezpečného projetí s vozidly kategorie M a N, nevyplývá z odůvodnění, z jakého důvodu bylo projetí těchto vozidel původní křižovatkou nebezpečné. Dalším důvodem je, že na území původní křižovatky byl „značný volný prostor“ a provoz byl upraven „pouze stálým vodorovným značením bez úpravy přednosti jízdy vozidel, která vyplývá z obecné úpravy“. Navrhovateli není jasné, co odpůrce tímto tvrzením myslel s ohledem na formulaci tohoto důvodu a na § 22 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který v případě absence svislého dopravního značení stanovuje přednost vozidel jedoucích zprava. Dále odpůrce uvedl, že aktuálně cyklisté přijíždějící z ulice Hyberská, kteří chtějí jet do ulice Na Příkopě nebo U Prašné brány „musejí nebezpečně zajíždět vpravo před Obecní dům, otočit se a poté mohou pokračovat ve směru jízdy“. Navrhovatel toto odůvodnění považuje za nelogické i z toho důvodu, že úprava přijatá OOP 1 zrušila jak jednosměrnost ulice Hyberská, tak jízdní pruhy pro cyklisty, čímž byla bezpečnost cyklistů snížena.
15. Dále navrhovatel namítl rozpor s hmotným právem – s ústavním pořádkem České republiky a se zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Napadená opatření zasahují do jeho svobody pohybu dle článku 14 Listiny základních práv a svobod, zákonný důvod pro omezení této svobody chybí. Opatření zasahují do jeho práva na ochranu zdraví dle článku 31 Listiny základních práv a svobod a dochází jimi k neoprávněnému zásahu do soukromého a rodinného života dle článku 10 odst. 2 Listiny. Nárůst využívání automobilů bude mít také nepříznivý vliv na životní prostředí, opatření tak zasahují do ústavně zaručeného práva na příznivé životní prostředí dle článku 35 odst. 1 Listiny. Opatření neúměrně ohrožuje cyklisty, nad ústavní principy staví právo na snadný průjezd automobilem.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

16. Podle navrhovatele nelze v případě opatření provést test proporcionality u kritérií vhodnosti, potřebnosti a proporcionality v užším smyslu, neboť opatření jsou nepřezkoumatelná. Ke kritériu minimalizace uvedl, že opatřeními se zhoršuje bezpečnost cyklistů. Opatření musí zohlednit nejen potřeby řidičů motorových vozidel, ale také lidí, kteří se zde pohybují na kole. Odpůrce se však nastalým stavem vůbec nezabývá. Přitom i normy ČSN vyžadují preferenci cyklistů (např. v ČSN 73 6110).

### III. Vyjádření odpůrce

17. Odpůrce ve vyjádření k návrhu uvedl, že opatření obecné povahy č.j. ÚMČ P1 119466/2022/OPVP/017/PŘ/KT ze dne 21.03.2022, č.j. ÚMČ P1 248711/2022/OPVP/036/PŘ/KT ze dne 07.06.2022 a č.j. ÚMČ P1 256633/2022/OPVP/037/PŘ/KT ze dne 08.06.2022 byla vydána na základě zákonných možností k vydání přechodných OOP dle ustanovení § 61 odst. 4 a § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Vydání OOP není omezeno rozsahem území vydání takového opatření, ale může být vydáno max. na dobu jednoho roku se stanoveným počátkem účinnosti, viz. „*Změna dopravního značení a zařízení bude provedena ihned po převzetí (doručení) nabytí účinnosti tohoto OOP - stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, s platností do 07.06.2023.*“ Počátek účinnosti je zcela srozumitelný s účinností pátým dnem po vyvěšení dle ustanovení § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích a konec účinnosti je dán termínem 7. 6. 2023.
18. Podle odpůrce navrhovatel není vydáním OOP nijak dotčen na svých právech a svobodě, jelikož se může pohybovat v totožném pohybu a směru jízdy jako doposud před úpravou dopravního značení. Vyhrazený jízdní pruh není v žádném případě jistotou beznehodovosti. Naopak v jízdních pruzích stála zaparkovaná vozidla a při jízdě vozidla nemusela dodržovat zákonný odstup 1,5 m. Za současné situace musí vozidla tento odstup dodržet, čímž došlo ke zvýšení bezpečnosti právě cyklistů.
19. Odpůrce přiblížil praktické dopady úpravy dopravy. Ty na území městské části Praha 1 vedly k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu všech účastníků provozu ve shodě s úpravami na území celého hlavního města Prahy. Před samotnou úpravou proběhlo několik jednání z důvodu změn jako takových a samozřejmě z důvodu koordinace samotných úprav. Ke všem úpravám se vyjádřil a odsouhlasil je dotčený orgán Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy - odbor služby dopravní policie, jako zákonný garant bezpečnosti a plynulosti provozu. Tato OOP naopak vedla svými změnami dopravního značení a organizace dopravy k většímu bezpečí provozu a všech jeho účastníků, nikoliv pouze vybrané skupiny. Cyklista se musí jako účastník provozu chovat bezpečně a dle zákonných norem nehledě zda se pohybuje na jízdním kole v pruhu pro cyklisty nebo mimo něj, stejně tak jako ostatní účastníci provozu. V rámci této úpravy zobousměrnění ulice Hyberská bylo možné povolit odbočování vozidel, tedy i cyklistů z Opletalovy ulice právě do ulice Hyberská, kdy v případě jednosměrnosti ulice Hyberská toto nebylo možné z důvodu bezpečnosti provozu, po čemž cyklistická veřejnost volala. Dále touto úpravou nastal značný úbytek pohybu vozidel přes celé Senovážné náměstí s dlažebním povrchem vozovky a ulicí Senovážná. Tímto se odlehčil tranzit vozidel touto trasou, s čímž logicky souvisí snížení hluku, snížení exhalací z výfukových plynů pro bydlící občany v tomto rozsáhlém území celého Senovážného náměstí. Tento krok přispěl právě pozitivně nejen k ochraně životního prostředí, ale k celkovému zklidnění dopravy vůči místním obyvatelům. V ulici Hyberská zůstal stejný počet jízdních pruhů s rozdílem obousměrného provozu oproti jednosměrnému.
20. V souvislosti s těmito úpravami došlo také k vyloučení automobilové dopravy v ulici Havlíčkova v úseku před budovou Masarykova nádraží vznikem pěší zóny mimo MHD, cyklo, IZS a svozu komunálního odpadu. Tímto opatřením došlo ke zvýšení průjezdnosti a neblokovaní MHD (tramvají a autobusů) křižovatkou ulic Hyberská x Havlíčkova

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

x Dlážděná, čímž byla důrazně podpořena veřejná hromadná doprava. Nestandartní čtyřramenná křižovatka před budovou České národní banky byla změněna na mini okružní křižovatku, která je bezpečnější a přehlednější oproti minulé úpravě. V minulosti právě cyklisté nemohli pokračovat v jízdě z ulice Hyberská přímo do ulice U Prašné brány, popř. Na Příkopě a museli použít nepřímé levé odbočení, tzn., že museli odbočit vpravo na nám. Republiky před Obecní dům, zde se otočit a jet zpět právě do ulic U Prašné brány nebo Na Příkopě. Zavedením mini okružní křižovatky nedochází ke křížení vozidel a cyklistické dopravy jak tomu bylo právě před touto změnou v prostoru nestandartní čtyřramenné křižovatky. V současné podobě mini okružní křižovatky dochází k souběhu vozidel.

21. Podle odpůrce není pravdou, že jsou OOP negativně dotčeny přechody pro chodce. Naopak, byla u těchto přechodů pro chodce provedena OOP úprava a přehlednost ve smyslu zkrácení délky chůze pěších přes přechody pro chodce vytvořením zálivů a vodorovného dopravního značení vedoucí ke zvýšení bezpečnosti pěších, jejichž výskyt je v tomto místě samotného centra metropole velice intenzivní. Odpůrce zastává názor, že křižovatky kruhové podoby jsou bezpečnější oproti ostatním, čemuž svědčí fakt, že jejich počet stále roste napříč celou Českou republikou.
22. Celý komplex úprav v dopravním režimu na území Prahy 1 je směřován k celkovému snížení automobilové dopravy a tím také samozřejmě ke zvýšení bezpečnosti provozu v samotném centru města. Rozhodně není správné posuzovat dopad změn výhradně z pohledu jedné ulice. Již nyní je viditelný pozitivní dopad na výrazný pokles intenzity dopravy v ulici Na Florenci, v části ulice Havlíčkova (pěší zóna) a ve větší části ulice Hyberská mezi ulicí Havlíčkovou a Opletalovou. Zavedení obousměrného dopravního režimu v Hyberské ulici rovněž povede k celkovému snížení intenzit, neboť část vozidel jedoucích k nádraží a jeho skladovým plochám ve směru od Revoluční ulice a Prašné brány bude nyní volit krátkou cestu od magistrály. Stejně tak umožnění obousměrného provozu automobilové i cyklo dopravy v hlavním dopravním proudu bylo dopředu ověřeno jako bezkolizní a bezpečné na případu ulice Národní. K totožné úpravě Hyberské ulice bylo přistoupeno až na základě těchto zkušeností.
23. V neposlední řadě pak zobousměrnění provozu v Hyberské ulici přináší pro cyklisty velký bonus v prostoru dnešní průsečné křižovatky s ulicemi Na Příkopě a Celetná u Prašné brány před budovou České národní banky. Zavedení malé okružní křižovatky v tomto místě totiž konečně nabídne bezpečný způsob pohybu cyklistů jedoucích od Hyberské ulice i v příčném směru od nám. Republiky. Havlíčkova ulice byla z hlediska bezpečnosti zcela nevyhovující a to zvláště vzhledem k množství pěších na opravdu již kapacitně nedostatečném nástupním ostrůvku na zastávce tramvajů a přilehlého vlakového nádraží a velmi silného automobilového provozu.
24. Odpůrce shrnul, že není pochyb, že řidič nemotorového vozidla - jízdního kola je mnohem zranitelnější oproti řidičům motorových vozidel, ale není možné upřednostňovat pouze a jen zájem jedné skupiny na úkor ostatních skupin. Navíc řidič jízdního kola má daleko širší možnost variability ve smyslu manipulace a jízdy s jízdním kolem, které řidiči motorových vozidel nemají. Silniční správní úřad tímto opatřením hájí veřejný zájem spočívající v zajištění bezpečnosti všech účastníků provozu a zabránění omezování plynulosti provozu ve vymezené oblasti města. Je třeba také uvést, že ze strany obyvatel dotčené lokality nebyly zaznamenány žádné negativní reakce v souvislosti s vydáním OOP.
25. Odpůrce si je vědom, že vydání OOP je pouze přechodné řešení, které má omezenou dobu platnosti. Celá záležitost byla a je samozřejmě řešena i nadále s cílem definitivní úpravy provozu v dotčené lokalitě.
26. K vyjádření odpůrce navrhovatel ke dni rozsudku nepodal žádnou repliku.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

#### IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

27. Soud ověřil, že navrhovatel podal návrh včas v jednoroční lhůtě od účinnosti jednotlivých opatření /§ 101b odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném a účinném znění (dále jen “s. ř. s.”)/. Napadená 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 obě strany k výzvě soudu nevyjádřily nesouhlas s rozhodnutím věci bez jednání; její souhlas s rozhodnutím věci bez jednání se tak presumuje (srov. § 51 odst. 1 s. ř. s. věta druhá). Důvodem pro nařízení jednání nebyla ani potřeba dokazování, neboť veškeré 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).

##### Aktivní procesní legitimace navrhovatele

29. 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.
30. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře rozlišuje mezi aktivní procesní legitimací navrhovatele k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, jejíž nedostatek vede k odmítnutí návrhu, a aktivní věcnou legitimací, jejíž zkoumání je součástí posouzení důvodnosti návrhu. Věcná legitimace navrhovateli chybí zejména tehdy, pokud nelze nalézt souvislost mezi namítaným porušením procesních předpisů při vydání opatření obecné povahy a dotčením na subjektivních hmotných právech navrhovatele (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2013, č. j. 4 Aos 3/2013-33).
31. Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení své právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To, zda je dotčení podle povahy věci vůbec myslitelné, závisí na povaze a předmětu, obsahu a způsobu regulace prováděné konkrétním opatřením obecné povahy, napadeným návrhem na jeho zrušení. Obecné podmínky přípustnosti návrhu podle § 101a a násl. s. ř. s. tedy lze formulovat jen ve velmi abstraktní rovině, neboť splnění podmínek § 101a odst. 1 s. ř. s. je v podstatné míře závislé na tom, jaké opatření obecné povahy je napadeno (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120).
32. Městský soud se tedy v první řadě zabýval, zda navrhovatel uvedl plausibilní tvrzení o dotčení na svých hmotných právech.
33. Předmět OOP1 spočívá ve stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích v termínu od 1. 4. 2022 - 31. 3. 2023 na místních komunikacích II. tř. v lokalitách ulic Hyberská, Dlážděná, Havlíčkova, Opletalova, Praha 1 dle přiložené dokumentace, které se týká přechodných změn svislého dopravního značení, vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení z důvodu změny organizace dopravy. Ta spočívá ve změně současné jednosměrné komunikace Hyberská, Praha 1 na obousměrnou pozemní komunikaci v úseku od křižovatky s ulicí Opletalova, Praha 1 k ulici Senovážná, Praha 1. Dále přináší změnu organizace dopravy křižovatky spočívající v možnosti odbočení vlevo z ulice Opletalova, Praha 1 ze směru od hlavního vlakového nádraží do ulice Hyberská, Praha 1 ve směru k nám. Republiky, Praha 1.
34. Konkrétně pak OOP1 ruší stávající stav značek v úseku Senovážná - Hyberská č. 8, v úseku Hyberská č. 10 – Hyberská č. 20, Hyberská č. 22 – č. 38. V tomto úseku se obecně zavádí okružní křižovatka na ulici Hyberská před Prašnou bránou, stanovuje se nová úprava značení úseku 2 – ulice Havlíčkova, Dlážděná, Hyberská, úseku 3 Hyberská č. 22 – č. 38 a změna organizace křižovatky Opletalova – Hyberská, Praha 1.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

35. Navrhovatel jako cyklista napadá zrušení jízdních pruhů pro cyklisty, konkrétně odstranění vodorovného dopravního značení V14 a zavedení vodorovného dopravního značení V20. Tuto úpravu předmětné opatření skutečně zavedlo, je to vyznačeno v grafické části odůvodnění opatření.
36. Předmět OOP2 se týká přechodných změn z důvodu doplnění (doznačení) přechodného vodorovného dopravního značení k vydanému OOP1 po odsouhlasení dotčeného orgánu Policií ČR, Krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy — odborem služby dopravní policie ze dne 15.03.2022 pod č.j. KRPA-83626-1/ČJ-2022-0000DŽ.
37. Navrhovatel OOP2 napadá jako cyklista z důvodu, že to doplňuje OOP1. Napadá neurčité doplnění značení a určitou duplicitu značení v OOP1 a OOP2. Obecně pak ve vztahu k oběma OOP1-2 namítá, že v důsledku všech OOP došlo ke zrušení jízdních pruhů pro cyklisty a nahrazení koridorem pro cyklisty. I tuto úpravu předmětné opatření ve směru k Prašné bráně skutečně zavedlo, je to vyznačeno v grafické části odůvodnění opatření.
38. Předmětem OOP3 jsou změny svislého stálého dopravního značení, stálého vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení na místních komunikacích II. tř. v lokalitách ul. Na příkopě, Hybernská ul., III. tř. v lokalitě ul. U Prašné brány a IV. tř. v lokalitě nám. Republiky, Praha 1, dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto návrhu pro stanovení místní úpravy silničního provozu na pozemních komunikacích. Zkráceně uvedeno, OOP3 stanovuje v dané oblasti okružní minikřižovatku.
39. Navrhovatel návrh ke křižovatce napadá jako cyklista, částečně jako řidič motorového vozidla. Jako cyklista napadá bezpečnost provozu a křížení s trasou automobilu, nebezpečnost zajištění před Obecní dům, jako řidič automobilu i cyklista napadá dopravní situaci, bezpečnost a plynulost provozu, kde se kvůli přechodům pro chodce před křižovatkou tvoří zácpy.
40. Napadenými OOP1-3 se ve všech třech případech prokazatelně změnila místní úprava provozu na pozemních komunikacích, kterou se rovněž změnila povinnost, které musel navrhovatel respektovat při řízení motorového vozidla. Jeho tvrzení o zkrácení na právech, která vyplývají z povinnosti účastníka silničního provozu dodržovat a respektovat novou úpravu, jsou tak přípustná. Navrhovatel je tedy aktivně procesně legitimován podat návrh na zrušení všech tří OOP.

#### Algoritmus přezkumu OOP1 – OOP3

41. Judikatura správních soudů vytvořila algoritmus přezkumu opatření obecné povahy (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, č. 740/2006 Sb. NSS), byť jeho relevance byla do určité míry omezena v důsledku novely s. ř. s. (zákon č. 303/2011 Sb.), jež stanovila vázanost soudu rozsahem a důvody návrhu na zrušení opatření obecné povahy (k tomu viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 7. 2013, č. j. 2 AOs 1/2013 - 138). Tento algoritmus spočívá v následujících krocích:
- v přezkumu pravomoci (1.) a působnosti orgánu (2.), který toto opatření vydal.
  - třetím krokem je zkoumání, zda bylo opatření obecné povahy vydáno v souladu se zákonem stanoveným postupem (včetně zkoumání nepřezkoumatelnosti pro nesrozumitelnost nebo nedostatek důvodů).
  - Dalším (4.) krokem algoritmu je přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska jeho souladu s hmotným právem (materiální kritérium);
  - s tímto krokem pak souvisí i krok poslední (5.), a to přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska dodržení zásady proporcionality (kritérium přiměřenosti).
42. Navrhovatel nečiní sporným, že by odpůrce nebyl nadán pravomocí (**krok 1.**) k vydání předmětných OOP. Ani městský soud nedostatek pravomoci odpůrce k vydání OOP 1-3



neshledal – podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o pomezích komunikací místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností. Toto postavení odpůrci svědčí dle § 32 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze ve spojení s § 4 odst. 1, 2 a Přílohou 4 obecně závazné vyhlášky hlavního města Prahy č. 55/2020, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy.

43. Navrhovatel má naopak za to, že odpůrce překročil meze zákonem stanovené působnosti (**krok 2.**), konkrétně tak, že použil přechodnou úpravu pro fakticky stálou úpravu místního provozu.
44. Správní orgán postupuje v mezích své působnosti, jestliže prostřednictvím opatření obecné povahy upravuje okruh vztahů, ke kterým je zákonem zmocněn, a v rámci nichž tedy realizuje svoji pravomoc vydávat opatření obecné povahy. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98, ze dne 27. 5. 2010, č. j. 9 Ao 1/2010 – 84 a dalších vymezil, že v tomto ohledu je nutno rozlišovat zejména působnost **věcnou** (okruh věcných oblastí, v rámci kterých vykonává správní orgán svoji pravomoc), působnost **osobní** (okruh osob, vůči kterým správní orgán působí), působnost **prostorovou** (na jakém území vykonává správní orgán svoji pravomoc) a za určitých okolností též působnost **časovou** (ta přichází do úvahy pouze v situaci, kdy má správní orgán stanovené období, ve kterém může svoji pravomoc vykonávat).
45. K otázce působnosti zdejšímu soudu nezbyvá než konstatovat, že v tomto smyslu navrhovatel předmětná opatření obecné povahy nikterak nezpochybnil. Pokud namítl, že odpůrce všemi třemi OOP upravil provoz na pozemních komunikacích způsobem, který zákon pro takovou situaci nestanovuje, obsahově tím namítl vadný postup odpůrce při vydávání OOP. Tyto námitky je však nutno podřadit pod třetí krok algoritmu. V druhém kroku algoritmu všechna OOP obstála.
46. Navrhovatel v **3. kroku** namítá v různých souvislostech nepřezkoumatelnost (nesrozumitelnost) OOP 1 - 3, tak i nesprávný (nezákonný) procesní postup při jejich přijímání.
47. Zákon o provozu na pozemních komunikacích předpokládá následující proces stanovení přechodné úpravy provozu na místních komunikacích.
48. Podle § 61 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Oproti tomu podle § 61 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními.
49. Podle ustanovení § 76 odst. 1 a 3 místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodné vodorovné dopravní značky jsou nadřazeny stálým vodorovným dopravním značkám.
50. Podle § 77 odst. 2 dotčenými orgány při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace jsou policie, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace. Podle odst. 3 návrh stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích nebo užití zařízení pro provozní informace podle odstavce 1 projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány. Nevyjádří-li se dotčený orgán do 30 dnů ode dne doručení návrhu stanovení, má se za to, že s návrhem stanovení souhlasí. Podle odst. 4 hrozí-li nebezpečí z prodlení, může příslušný správní orgán stanovit přechodnou úpravu provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích nebo veřejně přístupných účelových komunikacích bez projednání s dotčenými orgány a bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy, nejdéle však na dobu 60 dnů.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

51. Podle § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením 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. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech 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. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.
52. Navrhovatel dále polemizuje s odůvodněními jednotlivých OOP 1-3, obecně jim pak vytýká nesrozumitelnost a nepřezkoumatelnost. Dle navrhovatele přijatá úprava dle OOP 1-3 neobsahuje dostatečné odůvodnění, neobsahuje ani odůvodnění jednoduššího postupu dle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o provozu na pozemních komunikacích, není odůvodněna délka přechodného období,
53. Odůvodnění OOP1 uvádí, že tato změna organizace dopravy je žádoucí s ohledem na předchozí změny organizací dopravy křižovatek Těšnov a Na Florenci - Křížkova, Praha 1 - Praha 8, Havlíčkovy ul. v úseku mezi ul. V celnici a Hybernská, nám. Republiky před budovou České národní banky, Praha 1. Tímto opatřením obecné povahy dojde ke snížení četnosti provozu motorových vozidel a tím ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, exhalací z výfukových plynů, hluku od motorových vozidel, které zajíždějí před Obecní dům objížděnou trasou přes celé Senovážné nám., Senovážnou ulicí, Praha 1, zejména pak po dlážděné komunikaci. Hybernskou ul., Praha 1 tyto motorová vozidla pojedou přímým směrem tam i zpět a v celé délce trasy po živici.
54. Přílohy odůvodnění OOP1 tvoří 10 grafických částí – 3 reflektující stávající značení po jednotlivých úsecích, 3 obsahují rušené značky po jednotlivých úsecích a 4 výkresy značící nový stav: a) úsek Senovážná – Hybernská č. 8, b) úsek Hybernská - Havlíčkova, c) úsek Hybernská č. 22 – Hybernská č. 38, d) změna organizace křižovatky Opletalova x Hybernská.
55. Nejvýznamnější změny ve vztahu k osobě navrhovatele: V úseku a) – c) se ruší zejména vodorovné značení V14 a V2a, zavádí se oboustranně vodorovné značení V20. Zavádí se svislé dopravní značení IP13e, E13, IP12, A9, B28, C2a, E12c, IP13c, IP12, P4, E2b, IP22, IP6. V úseku d) se zavádí svislé dopravní značení A9, P2, E2b, vodorovné značení zavádí odbočení doleva z Opletalovy ulice do ulice Hybernská a dále v tomto směru značení V20 a odbočení z Hybernské ulice doleva do Opletalovy ulice.
56. Poučení OOP1 datum nabytí účinnosti vymezuje na 5 dnů od vyvěšení (§ 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích). Od účinnosti tedy OOP1 zavedlo zmíněnou úpravu po dobu od 1. 4. 2022 do 31. 3. 2023.
57. Z odůvodnění OOP1 vyplývá, že účelem jeho úpravy je a) zkrácení průjezdu motorových vozidel k Obecnímu domu, b) snížení provozu a tím i s tím spojených negativních jevů (exhalace výfukových plynů, četnost provozu, bezpečnost a plynulost, hluk po dlážděné cestě) provozu přes Senovážné náměstí a Senovážnou ulici.
58. Z odůvodnění vyplývá, že smyslem úpravy mělo být snížení dopravy a průjezdu vozidel (a s tím spojených snížení negativních jevů provozu) nikoliv obecně v dané oblasti, jak namítá odpůrce, ale toliko v úseku přes Senovážné náměstí a Senovážnou ulici. To protože následkem zavedení

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

obou směrů provozu v Hyberské ulici dojde ke snížení průjezdu těch, kteří dříve museli jezdit jen přes oblast Senovážného náměstí a Senovážné ulice. Odpůrce klade důraz i na to, že část tohoto původního úseku vede na dlažebním podkladě, zatímco nový úsek vede po živici, což povede při předpokládaném provozu ke snížení hluku.

59. Odpůrce tedy implicitně poměřil staré uspořádání s „novým“ vedoucím přes Hyberskou ulici a má za to, že vhodnější (vzhledem k míněným faktorům) je vedení dopravy po Hyberské ulici, jež představuje kratší a přímou cestu a méně hlučnou, což se obecně i městskému soudu jeví na logický závěr. Navrhovatel s ním sice polemizuje, sám ale nepředložil žádné podklady, které by svědčily opaku.
60. Odůvodnění OOP2 uvádí, že doplnění (doznačení) vodorovného dopravního značení bude provedeno k zajištění zvýšení bezpečnosti provozu a to zejména řidičů nemotorových vozidel. Označení příslušnými dopravními značkami bude provedeno pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve veřejném zájmu a je z obecného zájmu únosné. Z důvodu, že v tomto případě hrozí nebezpečí z prodlení, kdy by vzhledem k výše uvedenému mohlo docházet k ohrožení na zdraví a životě, vydal příslušný silniční správní úřad opatření obecné povahy bez předchozího řízení o návrhu opatření obecné povahy dle ustanovení § 77 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích.
61. OOP2 má 4 grafické části – a) výřez situace křižovatka Hyberská x Opletalova, b) 2 části znázorňující úsek ve směru Havlíčkova – Hyberská označené jako Aktualizace situace 2022 05 30 a 1 úsek znázorňující další část úseku ve směru Hyberská - Havlíčkova, c) 1 část znázorňující úsek Dlážděná – Hyberská.
62. Nejvýznamnější změny ve vztahu k osobě navrhovatele: V úseku a) křižovatky Hyberská x Opletalova se zavádí vodorovné dopravní značení umožňující odbočení z Opletalovy ulice do Hyberské a naopak, ve vztahu k cyklistům se vymezuje vodorovné značení V20 ve směru od Opletalovy ulice k Prašné bráně. V úseku b) se zavádí vodorovná značka V14 od křižovatky Hyberské s Havlíčkovou ulicí ve směru k Opletalově ulici. Zavádí se svislé dopravní značení značkami P4, E2b, A9, IP22. Dále dochází k vymezení vodorovného dopravního značení V20, V10d, V10e a V10f ve směru k Prašné bráně. V úseku c) se vyznačuje V20, V10d od Prašné brány ke křižovatce s Havlíčkovou ulicí a naopak, svislé dopravní značení zavádí A9, B28, E13, IP13c, IP12, C2a, E12c.
63. Poučení obsahuje sdělení o účinnosti opatření vyvěšením dle § 173 správního řádu, neboť hrozí vážná újma veřejnému zájmu (v poučení uvedeno jako „*nebezpečí z prodlení*“). OOP2 pak zavádí úpravu po dobu od zprovoznění signalizačního zařízení v křižovatce Hyberská – Dlážděná – Havlíčkova, Praha 1 do 31. 3. 2023. O tom, že den zprovoznění signalizačního zařízení již nastal, pak není mezi stranami sporu. OOP2 je tedy již účinné.
64. Účelem OOP2 je doplnění vodorovného dopravního značení původně zavedeného OOP1. Z odůvodnění vyplývá, že původní úprava OOP1 byla nedostatečná z hlediska bezpečnosti provozu a plynulosti dopravy. Aby nedošlo k ohrožení na zdraví a životě, bylo nezbytné toto OOP2 urychleně vydat. I toto odůvodnění má svou logiku - mezi účinností OOP1 a OOP2 je časový úsek dvou měsíců. Je tedy srozumitelné, že odpůrce mohl čerpat z poznatků po úpravě zavedenou dle OOP1 a i tedy to, z jakého důvodu toto doplnění zavedl.
65. Odůvodnění OOP3 uvádí, že jde o vytvoření mini okružní křižovatky tvořenou dopravním značením a dopravním zařízením, tak aby v případě nutnosti bylo možné bezpečně projet i s vozidly kategorie M (vozidla k přepravě osob) a N (vozidla nákladní). V současné době je zde značný volný prostor čtyř ramenné nepravidelné křižovatky pouze se stálým vodorovným dopravním značením bez úpravy předností jízdy vozidel, která vyplývá z obecné úpravy. Cyklistická doprava je vedena ulicí Hyberská obousměrně a v případě jízdy cyklistů musejí nebezpečně zajíždět vpravo před Obecní dům, otočit se a poté pak mohou pokračovat ve směru

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

jízdy dále ve směru do ulic U Prašné brány, popř. Na Příkopě, Praha 1. Vytvořením mini okružní křižovatky se stanoví bezpečný režim přednosti jízdy všech vozidel, dojde k bezpečnějšímu a plynulejšímu průjezdu výše uváděnou křižovatkou. Dále bude zajištěno zvýšení rozhledových poměrů u přechodů pro chodce a tím zajištění bezpečného přecházení chodců ve velmi exponované oblasti pěším.

66. Odůvodnění OOP3 má 1 grafickou část – kompletní řešení okružní křižovatky. Z ní vyplývá, že nově se zavádí (vyznačeno tmavěmodrou barvou) vodorovné dopravní značení vyznačující příjezdy a výjezdy do jednotlivých ulic pro cyklisty (speciálně do ulic Na příkopě a U Prašné brány) i ostatních vozidel, okružní tvar křižovatky, co se týče svislého dopravního značení, jde o osazení příkazovými značkami kruhový objezd (C1), dej přednost v jízdě (P4), příkazovaný směr objíždění vpravo (C4a). Stávající vodorovné dopravní značení zůstalo u vyznačení všech 4 přechodů pro chodce (ulice Na příkopě, U Prašné brány, Náměstí Republiky, Hybernská).
67. Podle poučení OOP nabylo účinnosti 15. dnem po vyvěšení na úřední desce podle § 173 odst. 1 správního řádu. Doba účinnosti OOP3 je stanovena do 7. 6. 2023.
68. Účelem OOP3 je jednoznačně stanovit pravidla provozu v daném místě v křižovatce. Je zde srovnávána předchozí úprava – dříve čtyřramenná křižovatka s vodorovným značením, s tím, že pravidla přednosti v jízdě vyplývají „pouze“ z obecné úpravy. Nová úprava zavádí bezpečné projetí vozidel M a N, sjednotí se přehlednost pravidel přednosti jízdy, dojde ke zvýšení rozhledu, tím se zvýší bezpečnost přechodu pro chodce. Podle OOP3 se zjednoduší i jízda cyklistů ve směru od Hybernské ulice.

#### *Shrnutí formálních náležitostí OOP1-3*

69. Podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení o návrhu opatření obecné povahy obdobně ustanovení první a přiměřeně druhé části správního řádu. Odůvodnění opatření obecné povahy tak musí splňovat náležitosti § 68 odst. 3 správního řádu. Musí tedy obsahovat „*důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, 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 rozhodnutí.*“
70. Městský soud shledal, že OOP1-2 v textové části obsahují obecné odůvodnění zaváděného značení, přičemž jen přílohová grafická část objasňuje konkrétní úpravu provozu v podobě umístění jednotlivých značek. Odůvodnění OOP1-2 v podstatě obsahuje důvody přijetí úpravy toho kterého dopravního režimu v dané oblasti, nijak neobjasňuje důvody zavedení jednotlivých značení a adresátovi OOP1-2 předkládá jen výsledné řešení dopravní situace. Je sice pravdou, že dopravnímu značení přiřazuje význam zákon o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb., takže z grafické části lze vyrozumět, jaká pravidla chování jsou v OOP přijímána. V jednotlivých případech dokonce mohou implicitně z kontextu situace vyplývat i důvody značení – např. u značky „dej přednost v jízdě“ umístěné u komunikace, která je vedena jako hlavní, nepochybně není třeba zvláště dbát na důvodech umístění této značky.
71. Tak tomu ale není ve všech případech. Markantní je to zejména právě ve vztahu k namítanému vodorovnému dopravnímu značení V14, které je dle OOP1-2 ve směru k Prašné bráně zrušeno a V20, které je nově zavedeno k Prašné bráně po celé délce a ve směru od ní po křižovatku Havlíčkovy ulice a Hybernská a dále je nakonec vedeno vodorovné značení V14. Z textového odůvodnění a jeho grafické přílohy OOP1-2 vůbec nevyplývá, proč byla ve vztahu k cyklistům přijata právě tato úprava, proč byly pruhy či koridory navrženy v té podobě a v těch místech, jak je stanoveno v OOP1-2. Městský dává za pravdu navrhovateli, že důvody umístění těchto značek z OOP1-2 nevyplývají. Městskému soudu je sice obecně zřejmé, že stanovení nové místní úpravy je odůvodňováno zvýšením bezpečnosti a přehlednosti provozu. Jak k tomu ale přispěje právě v této podobě zaváděná úprava, již z OOP1-2 nevyplývá. Pokud to z OOP1-2

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

nevyplývá, soud sám nemůže domýšlet, zda např. má být důvodem úpravy vyšší intenzita dopravy v daném směru či ne/přehlednost situace atp.

72. Implicitně pak odůvodnění OOP1-2 nelze dovozovat z toho, že tuto koncepci odsouhlasila policie jako dotčený orgán. Nic to totiž nevypovídá o potřebě umístění značení, frekvenci, bezpečnosti a plynulosti dopravy a celkové vhodnosti řešení, jako je přijímáno v OOP 1-2.
73. Co do odůvodnění konkrétní úpravy provozu je opatření OOP1 a OOP2 nepřezkoumatelné.
74. Oproti tomu OOP3 stanovuje úpravu provozu v křižovatce, to za účelem zlepšení přehlednosti dopravní situace a bezpečnosti provozu. Grafická část stanovuje technické provedení. Z něho vyplývá, že v prostoru křížení 4 místních komunikací se zavádí jiný provoz a s tím souvisí úprava příjezdů a výjezdů vozidel a cyklistů. Vodorovné dopravní značení vymezuje jen trasu křižovatky, svislé dopravní značení stanovuje povinnosti související s jízdou v okružní křižovatce. Důvodem zavedení okružní křižovatky byla tedy nepřehlednost a nebezpečnost předchozí úpravy.
75. V případě OOP3 je tedy stanovení provozu v okružní křižovatce odůvodněno dostatečně. Vedení a umístění jednotlivých značek, které bezprostředně souvisí s povahou provozu v křižovatce, není podle názoru městského soudu nezbytné zvláště odůvodňovat – ostatně vůči OOP3 je sporné samotné zavedení okružní křižovatky, nikoliv rozvrh jednotlivého značení.
76. Podle názoru městského soudu je OOP3 co do důvodů pro stanovení úpravy provozu přezkoumatelné.
77. Formálně vzato ze správního spisu i z odůvodnění všech OOP pak vyplývá, že odpůrce dodržel procesní postup ke stanovení přechodné úpravy provozu dle § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích. Ve všech OOP1-3 však chybí odůvodnění postupu, pro které odpůrce přikročil k této přechodné úpravě. Z OOP1-3 nevyplývá nic o důvodech pro vymezení konkrétního rozpětí přechodného období. OOP1-3 např. nezmiňují, jaký režim má nastat po uplynutí tohoto přechodného období – zda se úprava navrátí k původnímu stavu či zda bude v mezidobí přijato jiné řešení. Samo neodůvodnění postupu zavedené přechodné úpravy dle § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích nicméně by podle názoru městského soudu ještě nemělo vliv na zákonnost těchto opatření, pokud by z okolností věci jinak bylo zřejmé, že tento postup byl procesně správný.

Námítka nezákonného postupu úpravy provozu dle OOP1-3

78. V dalším **4. kroku** algoritmu městský soud posoudil, zda OOP1-3 jsou v rozporu s hmotným právem, jak namítá navrhovatel.
79. Z obsahu výrokové části jednotlivých OOP1-3 vyplývá, že odpůrce formálně postupoval jako při stanovení přechodné úpravy. Ve všech případech výroková část uvádí, že OOP je vydáno podle ustanovení § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 (v případě OOP2 též odst. 4) a § 78 zákona o silničním provozu. OOP1 uvádí výslovně, že je stanovena „*přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci... Spočívající v umístění přechodného dopravního značení*“, OOP2 uvádí, že je stanovena „*přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci... Spočívající ve vyznačení- doplnění přechodného dopravního značení*“, OOP3 uvádí, že je stanovena „*přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci...spočívající ve změnách svislého stálého dopravního značení, stálého vodorovného dopravního značení....*“. Mezi stranami pak není sporné to, že odpůrce návrh OOP1-3 nezveřejnil na úředních deskách obce, nevyzýval, nepřijímal (a nevypořádal) námítky veřejnosti (dotčených osob) – srov. § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích.
80. Odpůrce má za to, že mu zákon o pozemních komunikacích tento postup ke stanovení přechodné úpravy umožňuje - ve vyjádření k návrhu stručně uvedl, že přechodnou úpravu stanovil postupem, který mu umožňuje § 61 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích a § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

81. Podle § 61 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích může být stanovena obecnými schématy. Platnost obecného schématu musí být časově omezena, nejdéle však na dobu jednoho roku.
82. Městský soud v napadených opatřeních OOP1-3 neshledal, že by jimi odpůrce jednak stanovil přechodnou úpravu podle některého obecného schématu (např. vybraného ze schémat TP 66, dostupného na webu provozovaném Ředitelstvím silnic a dálnic [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_66.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_66.pdf)) a jednak ani to, že by ve věci šlo o úpravu v souvislosti s činnostmi předvídanými dle § 61 odst. 4 zákona (jedná se o vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích). Z obsahu OOP1-3 naopak vyplývá, že jimi odpůrce v individuálním případě stanovil ucelenou a konkrétní úpravu provozu na dotčených místních komunikacích. V tomto případě nelze podle názoru městského soudu přisvědčit tomu, že byl odpůrce oprávněn postupovat při stanovení přechodné úpravy dle § 61 odst. 4 zákona, aby ji takto mohl omezit na dobu 1 roku. Ve vztahu k projednávané věci se proto uplatní pouze pravidla pro stanovení přechodné úpravy provozu na místních komunikacích dle § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích.
83. Z obsahu OOP1-3 přitom podle názoru městského soudu vyplývá, že úprava nese znaky dlouhodobého a trvalého stanovení provozu na dotčených místních komunikacích.
84. Úprava přináší komplexní nové vodorovné značení na vozovce, umístění tomu odpovídajících svislých značek. Pokud by skutečným účelem OOP1-3 byla jen přechodná úprava, postačilo by zavést úpravu přechodným značením jak vodorovným, tak svislým. Městský soud v této souvislosti poukazuje na to, že přechodné značení má svá pravidla - podle § 3 odst. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb. - neplatnost [svislé] dopravní značky nebo její části, která vyplývá z přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, lze vyjádřit a) škrtnutím oranžovo-černým pruhem (pruhy) nebo překrytím červeným křížem; tímto způsobem však nesmí být vyjádřena neplatnost svislé dopravní značky upravující přednost, nebo b) jiným způsobem, například zakrytím nebo demontáží činné plochy značky. Dle §11 odst. 2 cit vyhlášky přechodné vodorovné dopravní značky vyjadřující čáry nebo šipky nebo označující přechody pro chodce nebo jízdní pruhy pro cyklisty jsou provedeny žlutou nebo oranžovou barvou. Mohou být provedeny také v podobě obrysu příslušné vodorovné dopravní značky.
85. OOP1-3 výslovně ale ruší předchozí vedení dopravy v místě a oproti tomu zavádí nové. Ve výrocích OOP 1 a 2 je sice uvedeno, že místní úprava bude provedena přechodnými svislými a vodorovnými dopravními značkami, ve vysvětlivkách ke grafické části jednotlivých OOP však není zmínka o přechodném dopravním značení. Je zde rozlišována toliko kategorie „stávající“ a „nové značení“ s tím, že v grafické části OOP1 i OOP2 je ve vysvětlivkách výslovně uvedeno „rušené SDZ – demontovat“, „rušené VDZ – vybrousit“, ve změně organizace křižovatky Hyberská – Opletalova se uvádí „vodorovné značení - stávající rušené“. V OOP3 o vyznačení přechodné úpravy přechodnými značkami rovněž není žádná zmínka ani ve výroku ani v grafické příloze. OOP3 má navíc dle názoru městského soudu výslovně povahu stále změny místní dopravní úpravy a nikoliv jen přechodného (srov. text výroku: je stanovena „přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci....spočívající ve změnách svislého stálého dopravního značení, stálého vodorovného dopravního značení....“).
86. Všechny 3 OOP pak omezují svoji účinnost koncovým datem v roce 2023. Především povaha komplexních změn místní úpravy, kterou všechna 3 OOP přináší, tak i to, že změny jsou stanoveny na dobu, která dosahuje 1 rok, aniž by bylo z odůvodnění patrné, proč zrovna v takovém rozsahu tomu tak má být, v souhrnu podle názoru městského soudu nesvědčí tomu,

že by stanovená úprava ve skutečnosti byla jen přechodná a dočasná. Naopak, jedná se o trvalou změnu úpravy místního provozu.

87. Ostatně i OOP1 v odůvodnění uvádí, že zaváděná úprava (obecně vzato) přináší vhodnější logistiku dopravy, která navazuje na předchozí změny organizace dopravy v oblasti. Také tím odpůrce podle názoru městského soudu naznačuje trvalost této úpravy, když úprava dle OOP1 (potažmo též OOP2) dotváří dopravní podmínky v oblasti.
88. Co se týče procesního postupu, odpůrce ve všech třech případech k rozsahu a povaze regulace úpravy provozu aplikoval nesprávnou právní normu. Správně měl odpůrce postupovat dle § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, jako při trvalých změnách místní úpravy – tj. včetně obstarání stanovisek nejen dotčeného orgánu, ale i veřejnosti.
89. Tímto postupem odpůrce ve všech třech případech proto došlo ke zkrácení práv navrhovatele, neboť ten byl zkrácen na právu podat námítky proti každému z OOP. Jelikož všechna opatření byla vydána v nezákonné formě, pro tuto vadu, která má za následek nezákonnost každého OOP, městskému soudu nezbylo, než zrušit všechna tato OOP v celém rozsahu.

#### Zbývající námítky k jednotlivým OOP

##### *a) k OOP2:*

90. Navrhovatel namítl nesrozumitelnost toho, jakou úpravu OOP2 vlastně stanovuje. Městský soud částečně navrhovateli přisvědčil v tom, že z OOP2 přímo a výslovně nevyplývá rozsah doplnění dopravního značení, které zavedlo OOP1. OOP2 neznázorňuje výlučně změny či doplnění značení, ale ve znázorňovaném úseku přináší opět komplexní úpravu. OOP2 nicméně předesílá, že jeho předmětem je doplnění vodorovného značení za účelem zvýšení bezpečnosti provozu a to řidičů nemotorových vozidel. Konkrétní rozsah doplnění vodorovného značení vyplývá ze srovnání grafických příloh OOP1 a OOP2 a to především z výkresů označených „1.052 Havlíčkova – Hyberská, Aktualizace 2022 05 30“. Z nich je patrné, že se, co se týče vodorovného dopravního značení, změnila se část značení v ulici Hyberská za křižovatkou s Havlíčkovou a Dlážděnou ulicí ve směru do křižovatky Hyberská x Opletalova – nejmarkantněji přibýlo vodorovné značení V14, původně v těchto místech bylo v OOP1 značení V20.
91. V každém případě je potom z grafické části zřejmé, že výsledná úprava v oblasti měla být stanovena v podobě stanovené dle OOP2, které představuje pozdější a aktuální úpravu místního provozu. Po účinnosti OOP2 proto nemůže být pro účastníky silničního provozu nijak sporné, jaká měla být komplexní úprava provozu v místě.
92. Dále navrhovatel namítl, že u OOP2 není zvláště vysvětlen postup dle § 77 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích, není vysvětleno nebezpečí z prodlení a odůvodnění předmětu úpravy.
93. Již výše městský soud konstatoval, že OOP2 přineslo aktualizaci ve směru od křižovatky Havlíčkova x Hyberská do křižovatky Hyberská x Opletalova – vyznačení značky V14 oproti dřívější V20. Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb. znamená vodorovná značka V14 – jízdní pruh pro cyklisty. Značka vyznačuje pruh nebo stezku pro cyklisty. Vodorovná značka V20 znamená piktogramový koridor pro cyklisty. Dle vyhlášky tato značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů, řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.
94. Městský soud shledal, že nebezpečí z prodlení je zde odůvodněno hlavním účelem OOP2 – zvýšení bezpečnosti provozu a to řidičů nemotorových vozidel. OOP2 stanovilo ve směru do křižovatky Hyberská x Opletalova vodorovné značení V14 (pruh pro cyklisty), což v tomto směru nepochybně mohlo vést ke zvýšení jejich bezpečnosti, na straně druhé ve směru k Prašné bráně zůstalo značení V20. Oproti tomu původní OOP1 stanovilo v obou směrech značení „jen“ V20.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

95. Implicitně z toho vyplývá, že se úprava dle OOP1 neosvědčila, odpůrce proto přikročil k aktualizaci této úpravy v podobě OOP2 a účelné proto bylo i urychlené nabytí účinnosti OOP2 vyvěšením dle § 173 odst. 1 správního řádu. Lze se ztotožnit s tím, že zájem na bezpečnosti provozu je veřejným zájmem. Důvody k postupu odpůrce jsou podle názoru městského soudu srozumitelné. Byť je takto srozumitelný účel částečné změny značení oproti OOP1, městský soud dodává, že to nemění nic na tom, že z OOP1-2 není srozumitelné, proč odpůrce přikročil ke stanovení úpravy právě v této podobě.
96. Navrhovatel brojil i proti neurčité formulaci počátku účinnosti stanovené přechodné úpravy dle OOP2. Podmínka e) výroku OOP2 stanovuje, že dopravní značení bude vyznačeno po úplném a řádném zprovoznění světelného signalizačního zařízení pro všechna vozidla v křižovatce ulic Hyberská - Dlážděná - Havlíčkova, Praha 1 pro obousměrný provoz IAD a cyklistů. Jedná se o podmínku provedení dopravního značení, která bude navazovat na zprovoznění signalizačních zařízení. Tato podmínka odkládá reálné provedení značení do doby, než aktualizace vodorovného a svislého značení bude potvrzena i signalizačním zařízením. Samotná formulace podmínky s neurčitým počátkem toliko přispívá ke koordinaci vyznačení úpravy se signalizačním zařízením, tím nijak nezkracuje práva adresátů; ani navrhovatel ostatně neuvádí, v čem konkrétně je tímto neurčitým počátkem zkrácen na svých právech.
97. Městský soud navrhovateli přisvědčil v tom, že délka stanovené úpravy dle OOP2 (to, že samotné OOP2 je již účinné vyvěšením dle § 173 odst. 1 správního řádu, není mezi stranami sporné) přesáhla dobu 60 dnů přípustnou dle § 77 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích (dle výroku má jít o úpravu stanovenou do 31. 3. 2023). Jedná se tedy o nezákonné stanovení doby přechodné úpravy v rozporu s § 77 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích. Tato vada je však bez významu vzhledem k tomu, že již výše městský soud shledal, že OOP2 svou povahou zavádí trvalou změnu místní úpravy provozu, proto postup pro přechodnou úpravu (tím spíše dle § 77 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích) vůbec nebyl na místě.

b) ke OOP3:

98. Navrhovatel namítá vůči OOP3 též nesprávné poučení o účinnosti a nejasný počátek účinnosti OOP3. Městský soud ověřil, že poučení OOP3 nesprávně, ač z § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích stanovuje speciální lhůtu nabytí účinnosti 5 dnů po vyvěšení, uvádí, že lhůta nabytí účinnosti OOP3 činí dle § 173 odst. 1 správního řádu 15 dní od vyvěšení. Jelikož se však jedná o zákonné lhůty, které se odvíjejí toliko ode dne vyvěšení na úřední desce, OOP3 i přes nesprávné poučení nabylo účinnosti pátým dnem ode dne vyvěšení (8. 6. 2022) dle § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, tj. dne 13. 6. 2022. Nesprávné poučení OOP3 tak v tomto ohledu nemělo vliv na zákonnost; ani navrhovatel nenamítá konkrétně, jak byl tímto postupem zkrácen na svých právech.
99. Odpůrce v návrhu polemizoval s důvody přijetí OOP3.
100. Z odůvodnění OOP3 jednoznačně vyplývá, že hlavním účelem zavedení okružní křižovatky má být bezpečnost průjezdu křižovatkou jak pro vozidla M a N, tak pro cyklisty a to s jednoduše a přehledně stanovenými pravidly pro přednost v jízdě.
101. Odpůrce zdůraznil, že stávající úprava přinášela provoz ve čtyřramenné křižovatce bez zvláštní úpravy přednosti jízdy. Podle soudu je logické, že taková úprava mohla přinést nepřehledné situace, kdy si řidiči i cyklisté nemuseli v konkrétním případě být vědomi toho, kdo v danou chvíli má přednost v jízdě. To i vzhledem k tomu, že kolem všech čtyř ramen křižovatky jsou stanoveny přechody pro chodce, okamžiky dávání přednosti chodcům mohly přinášet průběžné změny dopravní situace a z toho vyplývající aktualizaci pravidel přednosti, což reálně mohlo přinést nepřehledné situace. Rovněž stávající úprava, jak je přiblížena v grafické části OOP1, přinášela pro cyklisty jedoucí ze směru Hyberská držet příkázaný směr jízdy a nutnost odbočit doprava do prostoru před Obecní dům, odkud se musel cyklista do křižovatky vracet zpět. Byť se ani soudu

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.



nezdá, že by šlo o tak dramaticky nebezpečný manévr, lze se s odpůrcem ztotožnit, že pokud bylo cílem cyklisty pokračovat ze směru od Hyberské ulice k Prašné bráně či do ulice na Příkopě, šlo o manévr pro cyklisty zjevně obtížnější, než při nové úpravě.

102. Městský soud se tedy ztotožnil s odpůrcem, že okružní křižovatka znamená pro účastníky provozu zjednodušení přehlednosti a aplikace pravidel pro přednost v jízdě. Námitkám navrhovatele, který tento přínos zavedení okružní křižovatky zpochybňoval, nepřisvědčil.

*Námitka nepřiměřeného zkrácení práv navrhovatele napadenými OOP1-3*

103. Městský soud v 3. kroku algoritmu sice shledal, že OOP1 a OOP2 jsou nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů v části, v níž navrhovatel sporoval stanovení úpravy pro cyklisty a rovněž shledal ve 4. kroku, že odpůrce u OOP1-3 při stanovení formy úpravy místního provozu postupoval procesně vadně. Z důvodů procesní ekonomie však soud považuje za vhodné posoudit i námitku neúměrného zkrácení práv navrhovatele jako cyklisty (ohrožení jeho bezpečnosti) a řidiče automobilu a to ve vztahu ještě k nynější úpravě provozu (**5. krok** algoritmu). Navrhovatel namítá neúměrné zkrácení bezpečnosti cyklistů, bezpečnosti a plynulosti dopravy obecně a porušení ústavních práv - svobody pohybu, ochrany zdraví, právo na ochranu před zásahem do soukromého a rodinného života, právo na příznivé životní prostředí.
104. V posledním 5. kroku je třeba zkoumat, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřeby), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu) – rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98, č. 740/2006 Sb. NSS).
105. Co se týče kritérií vhodnosti a potřeby, městský soud již výše shledal, že OOP1-3 přezkoumatelně a srozumitelně stanovily alespoň základní cíle své úpravy – u OOP1 to byla potřeba vést vhodněji dopravu v oblasti, u OOP2 aktualizace dopravního značení zavedené původně OOP1 a u OOP3 potřeba zpřehlednit dopravní situaci v křižovatce a zvýšit bezpečnost provozu. Místní a přechodná úprava provozu má být dle § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích stanovena právě opatřením obecné povahy, což v projednávané věci splněno bylo (byť odpůrce k vydání dospěl nezákonným postupem). Výsledná úprava OOP1-3 tak podle názoru městského soudu první dvě kritéria splňuje.
106. Navrhovatel pak sporuje především kritéria minimalizace zásahů a proporcionality v užším smyslu.
107. Městský soud vycházel z toho stavu, jak je zaznačen v grafických přílohách OOP1-3 (ať už jsou důvody k tomu zaznačení zřejmé či nikoliv). Jak již bylo výše uvedeno, OOP1 a OOP2 stanovily nově úpravu značení pro cyklisty v podobě vodorovných dopravních značek V14 a V20. Zatímco vodorovná značka V14 stanovuje jízdní pruh pro cyklisty (vyznačuje pruh nebo stezku pro cyklisty), značka V20 znamená piktogramový koridor pro cyklisty – tj. vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů, řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů. Značka V20 výrazně umístěná na vozovce zdůrazňuje nikoliv „prostý“, ale zvýšený počet cyklistů na komunikaci. Předpokládá se tedy zvýšená opatrnost řidičů motorových vozidel v daném úseku. V tom tedy do určité míry zaručuje práva na ochranu cyklisty v provozu před automobily na společné komunikaci.
108. Průjezd křižovatkou je zachován všemi směry tak, jako tomu bylo doposud – od Náměstí republiky do ulic u Prašné brány, na Příkopě, tak i do Hyberské a rovněž ze směru od Hyberské do všech těchto zbývajících směrů. V křižovatce před Prašnou bránou musel navrhovatel i dříve jako cyklista dbát zvýšené pozornosti na dopravu. Pokud argumentuje

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

obtížnější situací souběhu jízdy automobilů a cyklistů v křižovatce, týká se to všech souběžných situací v křižovatce nebo na komunikacích, ať už jsou jakkoli organizované. Zcela zásadní a neúměrně zkrácení cyklistů při pohybu v kruhové křižovatce městský soud neshledal.

109. V Hyberské ulici pak zůstala zachována možnost projet na kole oběma směry. Změnila se sice organizace dopravy v podobě nového vedení značení V20 (po obou stranách v úseku od Havlíčkovy ulice směrem k Prašné bráně) a v úseku Hyberské k Havlíčkově ulici zavedení značky V14 (směr ke křižovatce s Opletalovou ulicí) a V20 (směr k Prašné bráně). Ani to však nevede k zásadnímu zkrácení práv navrhovatele. Dřívější vedení V14 ve směru k Prašné bráně sice vymezovalo cyklistům koridor, od zbývající dopravy vedoucí tehdy v protisměru ve dvou pružích v ulici Hyberské však cyklisté oddělení též zcela nebyli, neboť potenciálně byli ohroženi provozem automobilů jedoucích v protisměru. Značení V20 poté řidiče upozorňuje na to, aby dbali bezpečnosti provozu s ohledem na možnou přítomnost cyklistů (dokonce ve zvýšené míře). Ani v tomto úseku městský soud neshledal, že by současná podoba úpravy zásadně zkracovala práva navrhovatele coby cyklisty.
110. To, že se před vjezdem, výjezdem z křižovatky vlivem přechodů pro chodce tvoří zácpy, je zase vyváženo zájmem na ochranu bezpečnosti chodců v daném místě. Jedná se o místo v hustě zalidněném centru města, přechod organizuje pohyb chodců přes příváděcí komunikace do křižovatky a chrání tak jejich zdraví. Úprava přechodů navíc zůstala nedotknutá (dle OOP3 jsou všechny přechody pro chodce vedeny jako stávající vodorovné dopravní značení), nejedná se tedy o novou situaci. Nový je toliko příjezd do tohoto prostoru ze směru od Hyberské – nicméně ani to neznamená bez dalšího zásadní zvýšení provozu v místě. Křižovatka před Prašnou bránou se totiž nachází až za příjezdem od Senovážné ulice, je tedy jedno, jestli auta do stejného místa přijedou částečně přímo z Hyberské ulice a částečně ze Senovážné ulice, nebo dříve výlučně od Senovážné. I za dřívější dopravní úpravy pak řidiči i cyklisté museli před přechody pro chodce zastavit /povinnost dle § 5 odst. 1 písm. h) ve spojení s § 2 písm. d) zákona o pozemních komunikacích/.
111. Ze samotné povahy úpravy proto podle názoru městského soudu taktéž nelze dovodit zásadní zhoršení pro řidiče motorových vozidel oproti dřívější úpravě.
112. Nově regulovaný úsek má trasu několik set metrů, jedná se povětšinou o průjezdní úsek, jako takový není počátečním ani koncovým bodem cest. Navrhovatel ke svým tvrzením neuvedl žádné konkrétní podklady, které by potvrzovaly, že následkem změny úpravy dochází k odstupování cyklistů od jízdy v tomto úseku a k nahrazení jízdou automobilem, ke zvýšení frekvence dopravy v místě nadměrným způsobem či k vyššímu ohrožování zdraví cyklistů či účastníků silničního provozu obecně. Daná úprava podle názoru městského soudu ve vztahu k cyklistům ani řidičům aut neúměrně neztěžuje dopravní podmínky v místě. Pouze z toho, že se situace v místě změnila, proto není podle soudu na místě dovozovat tvrzené následky ve změně chování cyklistů, kteří chtějí daný úsek využít při svých cestách. Je pochopitelné, že navrhoval jako cyklista i jako motorista hájí toliko „co nejklidnější průjezd“, ale tento jeho zájem jistě nepřeváží nad přehledností provozu, ochranou zdraví chodců, cyklistů a řidičů a bezpečností provozu, kterou je organizace dopravy v místě schopna poskytnout. Nakonec ani sám žalobce netvrdí a nesrovnává, zda a jak konkrétně kvůli změně regulaci úseku změnil své chování jako cyklisty, či zda v úseku upřednostnil jízdu autem.
113. Nelze tedy dovodit, že by úprava OOP1-3 v současné podobě skutečně znamenala tvrzený zásah i do lidských práv v takové zásadní míře, jak žalobce uvádí.
114. Městský soud zdůrazňuje, že se uvedenými otázkami nyní zabýval jen proto, že tvrzení navrhovatele bylo lze poměřit se současným stavem předmětné regulace. Jelikož však v dalším řízení o vydání opatření obecné povahy bude na odpůrci, aby umožnil i veřejnosti uplatnit námítky a připomínky k navrhované místní úpravě provozu a ty později vypořádal, nelze nyní

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

předjímat, jak bude ve výsledku stanovena nová místní úprava provozu a zda bude možné tyto závěry na ni rovněž vztáhnout.

#### V. Závěr a náklady řízení

115. Městský soud v Praze je názoru, že odpůrce při vydávání OOP1-3 postupoval nezákonně, neboť postupem, který § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích předvídá pro stanovení přechodné úpravy místního provozu, ve skutečnosti stanovil trvalou místní úpravu provozu. Zkrátil tím práva navrhovatele na uplatnění námitek proti podobě výsledné regulace předmětnými OOP1-3. Tato vada měla vliv na zákonnost OOP1-3, neboť ta byla vydána v nezákonné formě. Městský soud proto OOP 1-3 zrušil v celém rozsahu. Podle názoru soudu jsou OOP1-2 částečně nepřezkoumatelné v rozsahu odůvodnění organizace vodorovného dopravního značení V14 a V20 v ulici Hyberská. Další námítky navrhovatele (polemika s důvody úpravy, srozumitelností OOP1-3, nepřiměřené zkrácení práv úpravou ve stávající podobě) městský soud shledal nedůvodné.
116. Při úvahách, k jakému okamžiku napadaná OOP1-3 zrušit (§ 101d odst. 2 s. ř. s.) soud přihlédl k tomu, že v dalším řízení bude na odpůrci, pokud bude trvat na místní úpravě provozu ve stávajícím rozsahu, aby provedl podle § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích ve spojení s § 171 a násl. správního řádu řízení o vydání opatření obecné povahy. V něm bude mj. povinen zveřejnit návrh po dobu 15 dnů, umožnit dotčeným osobám podání námitek a připomínek ve lhůtě 30 dnů a ty poté vypořádat v opatření obecné povahy (§ 171 odst. 1, 5 správního řádu, § 77 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích). Lhůta 90 dnů od nabytí právní moci tohoto rozsudku (kterou ostatně navrhoval i navrhovatel) se proto městskému soudu jeví jako dostatečná.
117. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 soudního řádu správního, podle kterého má účastník, který měl ve věci úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem proti účastníkovi, který úspěch neměl.
118. Náklady řízení navrhovatele představují zaplacený soudní poplatek ve výši **3 x 5 000 Kč** za návrh ve věci samé proti každému OOP a dále pak odměna za **2 úkony právní služby** [§ 11 písm. a), d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., ve znění pozdějších předpisů – tj. převzetí zastoupení, písemné podání k věci samé – návrh ze dne 18. 7. 2021] v částce 3 100 Kč za jeden úkon, celkem **6.200 Kč** [§ 7, § 9 odst. 4 písm. d) vyhlášky č. 177/1996 Sb.] a náhradu hotových výdajů za dva úkony v částce 300 Kč za jeden úkon, celkem **600 Kč** (§ 13 odst. 4 téže vyhlášky), tj. **6.800 Kč** celkem. Zástupce navrhovatele je plátcem daně z přidané hodnoty, a proto se s ohledem na § 57 odst. 2 soudního řádu správního náhrada zvyšuje o částku odpovídající této dani – o 21 % z částky 17 000 Kč, tj. o **1.428 Kč**; celkem pak náklady řízení činí **23.228 Kč** (15.000 + 6.800 + 1.428 Kč).

#### 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). Případně-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.

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.

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](http://www.nssoud.cz).

V Praze dne 8. září 2022

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

Shodu s prvopisem potvrzuje Světlana Thierlová.