



Městský soud v Praze

elektronicky

Sp. zn.: ---

Navrhovatel: **Městská část Praha-Troja**, IČO: 45246858, se sídlem Trojská 230/96, Praha-Troja, 171 00 Praha 71, zastoupená Ing. Tomášem Bryknarem, starostou

Zastoupena: *Mgr. Markem Moravcem, advokátem se sídlem Karpatská 1185/8, Praha 10, Vršovice, PSČ 100 00, ev. č. ČAK 19284*

Odpůrce: **Magistrát hlavního města Prahy**, Odbor pozemních komunikací a drah, se sídlem Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1, pracoviště Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Návrh na zrušení Opatření obecné povahy ze dne 6. května 2026, sp. zn. S-MHMP 392523/2026, č. j. MHMP 400446/2026

Přílohy:

1. Plná moc Navrhovatele
2. Opatření obecné povahy ze dne 6. 5. 2026, č. j. MHMP 400446/2026 (napadené OOP)
3. Opatření obecné povahy ze dne 16. 4. 2026, č. j. MHMP 224024/2026 (zrušené OOP)

I.

Napadené opatření obecné povahy

- [1] Dne 6. května 2026 vydal Odpůrce, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, jako příslušný správní úřad dle § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (dále „**zákon o silničním provozu**“), a obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, podle § 171 a § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále „**správní řád**“), a podle § 77 odst. 1 písm. c), § 77 odst. 5 a § 78 zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, opatření obecné povahy sp. zn. S-MHMP 392523/2026, č. j. MHMP 400446/2026 (dále „**napadené OOP**“ nebo „**OOP**“).
- [2] Napadeným OOP Odpůrce stanovil přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích spočívající v odstranění světelných signálů provizorního světelného signalizačního zařízení (dále „**SSZ**“) 7.994 K Pazderkám – regulace směr Troja, v odstranění dopravního značení na komunikacích K Pazderkám a Čimická, v odstranění vyhrazeného jízdního pruhu pro preferované druhy dopravy včetně autobusů městské hromadné dopravy (dále „**MHD**“) a v odstranění informativního dopravního značení na ulicích Lodžská, Čimická, Hornátecká, Ústecká, Dáblická a Cínovecká v Praze 7 a 8 (dále souhrnně „**světelná závora a související opatření**“). Napadeným OOP bylo zároveň v plném rozsahu zrušeno opatření obecné povahy vydané Odpůrcem dne 16. dubna 2026 pod č. j. MHMP 224024/2026 (dále jen „**první OOP**“).

- [3] Prvním OOP Odpůrce na základě téhož zmocnění stanovil přechodnou úpravu provozu spočívající v instalaci provizorní světelné závory SSZ 7.994 K Pazderkám, ve zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD a v osazení informativního dopravního značení, a to jako přechodnou úpravu na dobu do 14. 5. 2027. První OOP současně uložilo Technické správě komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále „**TSK**“), povinnost provést monitoring dopadů na sousední městské části a vyhodnotit přínosy pro pravidelnost provozu autobusových linek do tří měsíců od instalace. První OOP bylo vydáno na základě usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy (dále „**ZHMP**“; hlavní město Praha dále „**HMP**“) č. 17/3 ze dne 24. 10. 2024, které je v prvním OOP popsáno jako usnesení ukládající Radě HMP prostřednictvím TSK zajistit realizaci provizorní dynamicky řízené světelné závory pro regulaci dopravy v ulici Trojská.
- [4] Napadené OOP bylo vydáno dne 6. 5. 2026, tedy před termínem instalace celé přechodné úpravy stanoveným prvním OOP do 11. 5. 2026 a před jakýmkoli tříměsíčním vyhodnocením dopadů, které první OOP výslovně ukládalo TSK provést. Jako důvod Odpůrce uvádí usnesení ZHMP č. 33/1 ze dne 23. 4. 2026 a na něj navazující pokyn Odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy (dále „**OD MHMP**“) č. j. MHMP 375396/2026 ze dne 28. 4. 2026. Navrhovatel vychází z existence a označení tohoto pokynu z výslovné citace v napadeném OOP.
- [5] Napadené OOP je nepřezkoumatelné a nezákonné. Navrhovatel se tímto návrhem domáhá jeho zrušení pro nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů, pro absenci zákonného posouzení důvodů úpravy, resp. vlastního správního uvážení Odpůrce, pro rozpor s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a pro nesplnění testu proporcionality.

II.

Podmínky řízení a včasnost návrhu

- [6] Napadené OOP je opatřením obecné povahy ve smyslu § 171 a násl. správního řádu. Přezkum opatření obecné povahy vydaných silničním správním úřadem se řídí § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále „**soudní řád správní**“). Věcně a místně příslušným soudem je Městský soud v Praze.
- [7] Napadené OOP bylo vydáno jako přechodná úprava provozu podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení nabývá opatření obecné povahy účinnosti pátým dnem po vyvěšení. Tento návrh je podáván ve lhůtě podle § 101b odst. 1 soudního řádu správního.

III.

Aktivní legitimace Navrhovatele

- [8] Dle § 101a odst. 1 soudního řádu správního je oprávněn návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy vydaným správním orgánem zkrácen. Navrhovatel tvrdí, že napadené OOP zasahuje do jeho vlastní právní sféry jako městské části hlavního města Prahy. Nejde o obecný nesouhlas s dopravní politikou hlavního města Prahy ani o abstraktní ochranu veřejného zájmu. Napadené OOP se bezprostředně týká dopravního režimu směřujícího do území Navrhovatele a dotýká se jeho zákonem chráněné samosprávné sféry, zejména péče o území městské části, potřeby jejích občanů, místní dopravní poměry, bezpečnost a kvalitu veřejného prostoru a dopravní obslužnost území a přímo zasahuje do oblasti plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na území Navrhovatele.
- [9] Při posuzování aktivní legitimace je třeba rozlišovat mezi aktivní procesní legitimací a aktivní věcnou legitimací. Jak dovodil rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, aktivní procesní legitimace je dána tehdy, tvrdí-li navrhovatel logicky konsekventním a myslitelným způsobem možnost dotčení své právní sféry napadeným opatřením obecné povahy. Pravdivost těchto tvrzení je otázkou posouzení důvodnosti návrhu. Aktivní věcná legitimace je pak dána tehdy, je-li v řízení prokázán skutečný vztah mezi napadenou regulací a právní sférou navrhovatele a současně podstatná nezákonnost napadené regulace.
- [10] Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 29. 5. 2019, č. j. 2 As 187/2017-264, publ. pod č. 3903/2019 Sb. NSS, dovodil, že aktivní věcná legitimace navrhovatele v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy je dána, „*pokud soud dospěje ke skutkovému a*

právnímu závěru o skutečném vztahu úpravy obsažené v napadené části opatření obecné povahy a právní sféry navrhovatele a zároveň o podstatné nezákonnosti napadené regulace obsažené v opatření obecné povahy posuzované z hlediska kompetenčních, procesních i hmotněprávních předpisů (§ 101a odst. 1 věta první a § 101d odst. 2 věta první s. ř. s.).“

- [11] Z téhož rozhodnutí současně plyne, že pokud napadené opatření obecné povahy skutečně negativně zasahuje do právní sféry navrhovatele, může se navrhovatel dovolávat i porušení právních předpisů, jejichž primárním účelem je ochrana veřejného zájmu, ledaže by bylo na první pohled zřejmé, že se namítané porušení veřejného zájmu zcela míjí s jeho právní sférou. To je v nyní projednávané věci významné. Navrhovatel namítá porušení pravidel stanovení přechodné úpravy provozu, požadavků na bezpečnost a plynulost provozu, přezkoumatelnost, proporcionalitu a zákonný výkon přenesené působnosti. Tyto námitky se nemíjejí s právní sférou Navrhovatele, neboť se týkají právě dopravního režimu, jehož účinky se mají projevit v území Navrhovatele.
- [12] Způsobnost městské části hlavního města Prahy dovolávat se ochrany své právní sféry návrhem podle § 101a s. ř. s. je v judikatuře Nejvyššího správního soudu výslovně uznána. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu v usnesení ze dne 11. 6. 2013, č. j. 3 Ao 9/2011-219, publ. pod č. 2887/2013 Sb. NSS, dovodil, že městská část hlavního města Prahy je způsobilá podat návrh na zrušení opatření obecné povahy, konkrétně územního plánu hlavního města Prahy nebo jeho části. Rozšířený senát přitom výslovně uvedl, že nesporným právem městské části hlavního města Prahy je podle zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, právo na samostatnou působnost, a že městská část jako subjekt samosprávy vykonávající samostatnou působnost v zákonem a Statutem vymezených oblastech má na svém území právo na samosprávu a výkon vlastní působnosti. Tato práva podle rozšířeného senátu patří mezi práva, jejichž dotčení se městská část může před správním soudem dovolávat podle § 101a soudního řádu správního.
- [13] Uvedený závěr není založen pouze na procesním postavení městské části při pořizování územního plánu. Rozšířený senát v citovaném usnesení rovněž uvádí, že aktivní legitimace městské části hlavního města Prahy k podání návrhu podle § 101a s. ř. s. není odvozována jen z její role během přípravy územního plánu, ale z jejího širšího práva na samosprávu a vlastní působnost. Navrhovatel proto dovozuje svou aktivní legitimaci nikoli z toho, že by měl být účastníkem určitého správního procesu, ale z toho, že napadené OOP má přímý a nezprostředkovaný vztah k území, na němž vykonává svou zákonem svěřenou samosprávu.
- [14] Nejvyšší správní soud následně v rozsudku ze dne 24. 4. 2014, č. j. 4 Aos 1/2013-125, publ. pod č. 3048/2014 Sb. NSS, navázal na závěry rozšířeného senátu a dovodil, že obecné oprávnění městských částí hlavního města Prahy bránit se proti opatření obecné povahy nelze omezit pouze na obranu proti územnímu plánu hlavního města Prahy. Současně však zdůraznil, že městská část musí plausibilně, logicky a myslitelně tvrdit konkrétní dotčení své právní sféry. Navrhovatel má za to, že tato podmínka je v nyní projednávané věci splněna, neboť napadené OOP se bezprostředně týká dopravního režimu směřujícího do jeho území a ruší opatření, jehož dopady na městské části měly být podle prvního OOP výslovně monitorovány a vyhodnoceny.
- [15] Postavení Navrhovatele jako městské části hlavního města Prahy je založeno zákonem č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze. Podle § 2 odst. 1 tohoto zákona plní městské části úkoly patřící do jejich samosprávy v rozsahu stanoveném zákonem, zvláštními zákony a Statutem hlavního města Prahy a v rozsahu odpovídajícím potřebám městských částí. Podle § 2 odst. 2 téhož zákona hlavní město Praha a městské části pečují o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Podle § 3 odst. 2 téhož zákona městské části v rozsahu stanoveném zákonem a Statutem vystupují v právních vztazích svým jménem a nesou odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících. Navrhovatel je proto subjektem, jemuž právní řád svěřuje vlastní právní sféru ve vztahu k území městské části a potřebám jejích občanů, což zahrnuje i zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy v rámci předmětného území ve správě Navrhovatele.
- [16] Navrhovatel si je vědom, že městská část hlavního města Prahy není obcí ani krajem ve smyslu hlavy sedmé Ústavy a že jí nepřísluší rozhodovat o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Navrhovatel rovněž netvrdí, že by měl vůči napadenému OOP absolutní právo veta. Tvrdí však, že má zákonem založené veřejné subjektivní právo na výkon samostatné působnosti ve vztahu ke svému území a potřebám svých občanů, a že toto právo může být dotčeno opatřením obecné povahy, které bezprostředně mění dopravní režim směřující do jeho území.

- [17] Napadené OOP se právní sféry Navrhovatele dotýká přímo. Samotné napadené OOP vymezuje předmět regulace jako odstranění světelných signálů provizorního SSZ 7.994 K Pazderkám – regulace směr Troja, odstranění souvisejícího dopravního značení a odstranění vyhrazeného jízdního pruhu pro preferované druhy dopravy včetně autobusů MHD. Nejde tedy o opatření, jehož vztah k území Navrhovatele by bylo nutné dovozovat vzdáleně nebo nepřímě. Předmětem napadeného OOP je odstranění regulace dopravního proudu směřujícího do Troje, tedy do území Navrhovatele.
- [18] Přímý vztah napadené regulace k právní sféře Navrhovatele potvrzuje i první OOP ze dne 16. 4. 2026, které napadené OOP zrušilo. První OOP vycházelo z toho, že dotčená lokalita dlouhodobě trpí pravidelnými dopravními kongescemi, že tyto kongesce mají negativní dopady na všechny módy dopravy a životní prostředí v dotčené oblasti, a že v ulici Trojská dochází ke každodenní degradaci dostupnosti a spolehlivosti provozu autobusů MHD. První OOP současně ukládalo TSK provést monitoring dopadů opatření, zejména dopadů na sousední městské části, a po třech měsících tyto dopady vyhodnotit včetně přínosů pro pravidelnost provozu autobusových linek. Již rušené OOP tedy samo předpokládalo, že dopady dopravní regulace na městské části, dopravní obslužnost a provoz MHD jsou právně a věcně relevantní.
- [19] Napadené OOP tento režim ruší, aniž by bylo provedeno původně předvídané vyhodnocení dopadů. Tím se přímo promítá do zákonem chráněné sféry Navrhovatele, tedy výkonu jeho samosprávných úkolů při péči o území městské části, místních dopravních poměrů, dopravní obslužnosti Troje, bezpečnosti a plynulosti provozu v území, kvality veřejného prostoru, místních životních podmínek a dostupnosti veřejných zařízení, zejména Zoo Praha, Botanické zahrady HMP a Trojského zámku.
- [20] Dotčení právní sféry Navrhovatele není založeno pouze na tom, že obyvatelé, cestující MHD, chodci, cyklisté nebo návštěvníci Troje mohou být napadeným OOP fakticky dotčeni. Tyto dopady Navrhovatel uvádí proto, že se promítají do jeho vlastního zákonem svěřeného postavení městské části, která pečuje o své území a potřeby svých občanů. Navrhovatel proto nejedná jako obecný ochránce veřejného zájmu, ale jako subjekt, do jehož zákonem chráněné samosprávné sféry napadené OOP zasahuje, nadto je Navrhovateli svěřena správa nemovitých věcí v dotčené lokalitě, resp. jednotlivé pozemky v k.ú. Troja, zapsané na LV č. 875, které má Navrhovatel v zákonné správě, přičemž napadeným OOP je dotčena ochrana osob užívající tyto nemovité věci.
- [21] Navrhovatel současně tvrdí podstatnou nezákonnost napadené regulace ve smyslu judikatury rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu. Namítá zejména nepřezkoumatelnost napadeného OOP pro nedostatek důvodů, pro absenci zákonného posouzení důvodů úpravy, resp. absenci vlastního správního uvážení Odpůrce, nahrazení správní úvahy politickým zadáním, rozpor s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a neprovedení testu proporcionality. Tyto vady se týkají právě toho, zda Odpůrce zákonným, odborným a přezkoumatelným způsobem posoudil odstranění dopravní regulace, jejíž účinky se koncentrují v území Navrhovatele.
- [22] Navrhovatel má proto za to, že splňuje jak podmínky aktivní procesní legitimace, tak podmínky aktivní věcné legitimace podle § 101a odst. 1 soudního řádu správního. Napadené OOP má skutečný, přímý a nezprostředkovaný vztah k právní sféře Navrhovatele a Navrhovatel současně tvrdí podstatnou nezákonnost napadené regulace z hlediska procesních i hmotněprávních předpisů. Aktivní legitimace Navrhovatele je tedy tímto dána.

IV.

Právní rámec přezkumu

- [23] Navrhovatel pro přehlednost strukturuje návrhové body podle pětikrokového rámce algoritmu soudního přezkumu opatření obecné povahy formulovaného v rozsudku NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98. Je si vědom, že tento algoritmus není závazný a současně také, že soud je podle § 101d odst. 1 soudního řádu správního vázán rozsahem a důvody návrhu. Uvedený rámec proto slouží jako metodické vodítko pro uplatnění níže uvedených návrhových bodů.
- [24] Navrhovatel nenamítá, že by Odpůrce nebyl nadán pravomocí přechodnou úpravu provozu vydat, ani že by překročil zákonem vymezené meze působnosti. Navrhovatel namítá selhání v krocích 3, 4 a 5.

V.

Návrhové body

A. Procesní postup – nepřezkoumatelnost napadeného OOP

Absence zákonného posouzení, resp. vlastní rozhodovací úvahy Odpůrce

- [25] Napadené OOP trpí zásadní vadou, která svým obsahem odpovídá vadě nepřezkoumatelnosti, kdy v zásadě neobsahuje žádné odůvodnění. Celé odůvodnění napadeného OOP se vyčerpává tím, že TSK podala žádost o odstranění na základě usnesení ZHMP č. 33/1 ze dne 23. 4. 2026 a navazujícího pokynu OD MHMP č. j. MHMP 375396/2026, a „*silniční správní úřad je nucen s ohledem na tuto žádost opatření obecné povahy procesovat*“. Z odůvodnění napadeného OOP přitom není zřejmé nic z toho, co zákon a judikatura vyžadují. Není uveden žádný skutkový stav vzatý Odpůrcem za základ, žádné vlastní hodnocení podkladů, žádný výsledek posouzení zákonných podmínek a žádné posouzení dopadů na dopravní situaci.
- [26] Podle § 68 odst. 3 věty první správního řádu ve spojení s § 174 odst. 1 správního řádu se v odůvodnění opatření obecné povahy uvedou důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů. Tato povinnost se vztahuje na všechna opatření obecné povahy bez výjimky. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, výslovně dovodil, že „*nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje nepřezkoumatelnost*“ opatření obecné povahy. Totéž potvrdil v rozsudku ze dne 10. 2. 2020, č. j. 10 As 163/2019-48, kde zdůraznil, že „*správné je vyžadovat po veřejné moci, aby zdůvodnila své kroky v okamžiku, kdy je činí*“.
- [27] Řízení o stanovení přechodné úpravy provozu podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu je řízením vedeným z moci úřední, nikoli návrhovým řízením. To plyne jak z povahy věci, tak z judikatury NSS (srov. rozsudek ze dne 19. 1. 2024, č. j. 5 As 68/2023-31). Žádost TSK proto není ničím jiným než podnětem. Správní orgán jí nebyl povinen vyhovět bez vlastního posouzení zákonných podmínek. Formulace napadeného OOP, podle níž je silniční správní úřad „*nucen*“ opatření procesovat, přinejmenším nasvědčuje tomu, že Odpůrce neodlišil politický nebo organizační impuls od vlastního správního uvážení, které byl povinen provést jako silniční správní úřad.
- [28] Totéž potvrzuje výslovné konstatování v odůvodnění napadeného OOP, že napadené OOP se s dotčenými městskými částmi neprojednává, „*neboť o podstatě této věci rozhodlo Zastupitelstvo HMP usnesením č. 33/1 ze dne 23. 4. 2026*“. Usnesení ZHMP č. 33/1 mohlo představovat politický nebo organizační impuls v rámci správy hlavního města Prahy. Nemohlo však nahradit zákonem vyžadované posouzení správního orgánu vykonávajícího působnost silničního správního úřadu. Stejně tak ani navazující pokyn OD MHMP nemohl zbavit Odpůrce povinnosti samostatně, odborně a přezkoumatelně posoudit zákonné podmínky pro stanovení, změnu či odstranění přechodné úpravy provozu.
- [29] Navrhovatel tak zdůrazňuje, že politická zadání či pokyny učiněné zastupitelstvem, nadto v rámci samostatné působnosti, nemůžou být bez zohlednění podmínek plynoucích ze zákona o silničním provozu dostatečným důvodem pro změnu úpravy silničního provozu. Tedy, Odpůrce je v každém jednotlivém případě povinen k přezkoumání podmínek provozu a jejich vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, bez ohledu na politické zadání, k čemuž v tomto případě nedošlo. **Absence posouzení změny úpravy, včetně absence jakéhokoliv odůvodnění z věcné stránky v rozsahu, v jakém jej vyžaduje zákon, představuje vadu, která svým obsahem odpovídá vadě nepřezkoumatelnosti, a pro tuto vadu je nutné napadené OOP zrušit.**

Zjednodušený postup dle § 77 odst. 5 povinnost odůvodnění neruší

- [30] Zjednodušený postup podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu zbavuje správní orgán pouze povinnosti doručovat návrh OOP a vyzývat dotčené osoby k připomínkám a námítkám. Povinnost OOP jej přezkoumatelně odůvodnit však z tohoto postupu neodpadla. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 10. 2. 2020, č. j. 10 As 163/2019-48, výslovně dovodil, že ani zjednodušený a pružný postup u přechodné úpravy provozu „*neznamená, že OOP může obstát bez jakéhokoli odůvodnění*“. Správní orgán musí vysvětlit, proč zvolil konkrétní řešení, a nestačí popsat obecný cíl.

- [31] Napadené OOP je přechodnou úpravou s platností do 14. 5. 2027, jež ruší komplex opatření odůvodněných v prvním OOP konkrétními dopravními daty, statistikami zpoždění autobusů MHD a potřebou testovacího ověření. Nelze proto tvrdit, že jde o natolik drobný nebo samozřejmý zásah, aby postačil pouhý odkaz na politické usnesení.

Stanovisko Policie ČR nemůže nahradit vlastní odůvodnění

- [32] Napadené OOP v odůvodnění uvádí, že mu předcházelo vyjádření Policie ČR č. j. KRPA 176563-10/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 6. 5. 2026. Toto vyjádření však nemůže nahradit vlastní odůvodnění OOP. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 6. 9. 2024, č. j. 5 As 265/2022-31 (věc Kojice), výslovně potvrdil, že stanovisko Policie ČR podle § 77 zákona o silničním provozu není závazným stanoviskem ve smyslu § 149 správního řádu. Správní orgán proto musí vysvětlit, jak vyjádření hodnotil, které závěry z něj převzal a proč na jejich základě zvolil konkrétní řešení. To napadené OOP nečiní.
- [33] Krajský soud v Hradci Králové v rozsudku ze dne 13. 11. 2024, č. j. 52 A 34/2022-68, v návaznosti na rozsudek NSS ve věci Kojice dovodil, že pouhé převzetí závěrů dotčeného orgánu, resp. pouhé konstatování existence stanoviska, nemůže naplnit požadavek na řádné odůvodnění OOP, pokud z takového stanoviska neplyne dostatečně odůvodněný závěr.

Vady odůvodnění nelze zhojit v soudním řízení

- [34] Navrhovatel upozorňuje, že Odpůrce se může ve vyjádření k tomuto návrhu pokusit dodatečně doplnit chybějící odůvodnění. Tato možnost je judikaturou výslovně vyloučena. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, a opakovaně poté uvedl, že „nedostatky odůvodnění opatření obecné povahy nelze nahradit podrobnou argumentací uvedenou ve vyjádření k návrhu na zrušení opatření obecné povahy“. Soud přezkoumává OOP na základě důvodů v něm obsažených a přezkoumatelných podkladů ve správním spise.

B. Soulad s hmotným právem – rozpor s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu

- [35] Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se dopravní značky, světelné signály a dopravní zařízení smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Toto ustanovení dopadá i na rozhodnutí správního orgánu, zda již stanovenou přechodnou úpravu provozu ponechá v účinnosti, změní, nebo odstraní. Odpůrce proto nemohl napadené OOP vydat pouze proto, že došlo ke změně politického zadání. Byl povinen samostatně posoudit, zda odstranění světelné závory a souvisejících opatření odpovídá zákonným kritériím bezpečnosti a plynulosti provozu nebo jinému důležitému veřejnému zájmu.
- [36] Napadené OOP těmto hmotněprávním požadavkům neodpovídá. Neidentifikuje žádný konkrétní důvod bezpečnosti nebo plynulosti provozu, který by odstranění světelné závory a souvisejících opatření vyžadoval. Neuvádí ani žádný jiný důležitý veřejný zájem, který by měl převážit nad důvody, pro které bylo první OOP vydáno. Žádost TSK, usnesení ZHMP č. 33/1 ze dne 23. 4. 2026 a navazující pokyn OD MHMP č. j. MHMP 375396/2026 mohou být nanejvýš impulsem k novému posouzení věci. Samy o sobě však nejsou hmotněprávním důvodem podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Chybí tak základní předpoklad zákonnosti napadeného OOP: přezkoumatelné posouzení, že odstranění světelné závory a souvisejících opatření je slučitelné s požadavky bezpečnosti a plynulosti provozu nebo s jiným důležitým veřejným zájmem.
- [37] Odpůrce přitom prvním OOP ze dne 16. 4. 2026 vycházel z opačného skutkového a právního závěru. První OOP považovalo světelnou závoru a související opatření za potřebné právě s ohledem na dopravní situaci v oblasti Troje, kongesce v Trojské ulici, zhoršenou spolehlivost autobusové dopravy a potřebu přechodného ověření dopadů opatření. Napadené OOP tyto důvody nevyvrací. Neuvádí, že by dopravní problém odpadl, že by se změnil rozhodné skutkové okolnosti, že by světelná závora byla technicky nevhodná, nebo že by její ponechání ohrožovalo bezpečnost či plynulost provozu.
- [38] Tento deficit je o to závažnější, že mezi vydáním prvního OOP a napadeného OOP uplynuly pouze přibližně tři týdny. Napadené OOP bylo vydáno ještě před termínem instalace celé přechodné úpravy stanoveným prvním OOP a před původně předvídaným tříměsíčním

vyhodnocením dopadů. Má-li správní orgán v tak krátkém časovém odstupu přijmout opačné řešení, musí přezkoumatelně vysvětlit, jaké nové skutkové nebo právní okolnosti k takové změně vedly. To Odpůrce neučinil.

- [39] Zvláštní význam má i skutečnost, že první OOP ukládalo monitoring dopadů opatření, zejména dopadů na sousední městské části, a vyhodnocení přínosů pro pravidelnost provozu autobusových linek. Odpůrce tedy sám při vydání prvního OOP považoval dopady na městské části, provoz MHD a dopravní obslužnost dotčeného území za relevantní hlediska. Napadené OOP však tento režim ruší, aniž vysvětluje, proč již tato hlediska nejsou podstatná a proč je z hlediska § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu namíste od původně stanoveného monitoringu upustit.
- [40] Napadené OOP proto neobstojí z hlediska hmotného práva. Odpůrce nedoložil ani nevysvětlil, že odstranění světelné závoře a souvisejících opatření je v souladu s kritérii bezpečnosti a plynulosti provozu nebo jiného důležitého veřejného zájmu podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu.

C. Proporcionalita

- [41] Napadené OOP neobstojí ani v testu proporcionality. Ten je v nyní projednávané věci významný zejména proto, že Odpůrce nezaváděl izolovanou technickou změnu, nýbrž v plném rozsahu rušil předchozí přechodný regulační režim včetně světelné závoře, preferenčních opatření pro MHD a souvisejícího dopravního značení. Takový zásah vyžadoval přezkoumatelné posouzení vhodnosti, potřebnosti, minimalizace zásahů a přiměřenosti v užším smyslu.
- [42] Předně není v odůvodnění napadeného OOP jasně vymezen legitimní cíl. Napadené OOP formálně uvádí, že úprava je koncipována jako přechodná pro ověření vlivu na dopravní situaci. Současně však neuvádí, co má být ověřováno, proč má být ověřován právě stav bez světelné závoře, jaká kritéria mají být sledována a jak má být výsledek vyhodnocen. Pouhá změna usnesení ZHMP ani navazující pokyn OD MHMP nemohou být samy o sobě legitimním cílem dopravní regulace podle zákona o silničním provozu.
- [43] Kritérium vhodnosti proto není splněno. Z napadeného OOP není zřejmé, jak má úplné odstranění světelné závoře a souvisejících opatření přispět k bezpečnosti nebo plynulosti provozu, případně k jinému důležitému veřejnému zájmu. Pokud mělo být cílem ověření dopadů na dopravní situaci, pak napadené OOP paradoxně neobsahuje žádný mechanismus takového ověřování. Odstraňuje naopak režim, který byl prvním OOP výslovně nastaven jako přechodný a monitorovaný.
- [44] Napadené OOP neobstojí ani v kritériu potřebnosti. Odpůrce se nezabýval žádnou mírnější variantou, přestože takové varianty byly zjevně myslitelné. Namísto úplného odstranění všech opatření bylo možné ponechat světelnou závoře po dobu původně předvídaného monitoringu, upravit parametry řízení SSZ, zkrátit ověřovací období, ponechat alespoň část preferenčních opatření pro MHD, nebo přijmout dočasné kompenzační opatření a vyhodnotit jeho dopady. Napadené OOP nevysvětluje, proč žádná z těchto variant nebyla vhodná nebo postačující.
- [45] Odpůrce současně nesplnil požadavek minimalizace zásahů. Zvolil nejintenzivnější možnou variantu vůči předchozímu právnímu režimu, totiž úplné odstranění světelné závoře, preferenčních opatření pro MHD i informativního dopravního značení. Učinil tak před původně plánovaným vyhodnocením a bez jakéhokoli přechodného mechanismu, který by umožnil dopady změny sledovat a korigovat. Tím rezignoval na méně invazivní postup, který první OOP samo předpokládalo.
- [46] Napadené OOP neobstojí ani v proporcionalitě v užším smyslu. Odpůrce nepoměřil přínosy odstranění světelné závoře a souvisejících opatření s negativními dopady, které první OOP samo identifikovalo, zejména s dopady na kongesce v Trojské ulici, spolehlivost autobusové dopravy, dopravní obslužnost území, životní prostředí a městské části. Bez takového poměření nelze uzavřít, že úplné odstranění opatření je přiměřené sledovanému cíli.
- [47] Vnitřní rozpornost napadeného OOP tento závěr potvrzuje. Odpůrce deklaruje přechodnou úpravu za účelem ověření vlivu na dopravní situaci s platností do 14. 5. 2027, avšak nestanoví žádná pravidla ověřování, žádná sledovaná kritéria, žádnou povinnost monitoringu, žádné lhůty a žádný způsob vyhodnocení. Naproti tomu první OOP takový mechanismus obsahovalo. Odpůrce nevysvětlil, proč od něj ustoupil.
- [48] Napadené OOP proto neobstojí v testu proporcionality. Není zřejmý jeho legitimní cíl, není prokázána vhodnost ani potřebnost úplného odstranění opatření, nebyly posouzeny mírnější varianty a chybí poměření přínosů a negativních dopadů.

VI.

Závěr

- [49] Napadené OOP není výsledkem přezkoumatelného posouzení zákonných podmínek silničním správním úřadem. Odpůrce neidentifikoval konkrétní dopravní, bezpečnostní ani jiný důležitý veřejný zájem, který by odstranění světelné závory a souvisejících opatření odůvodňoval, nevypořádal se s důvody, pro které bylo první OOP vydáno, a neposoudil přiměřenost zvoleného řešení. Napadené OOP proto neobstojí z hlediska přezkoumatelnosti, § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu ani proporcionality.
- [50] Navrhovatel proto žádá výše nadepsaný soud, aby napadené OOP zrušil.

VII.

Petit

- [51] S ohledem na výše uvedené Navrhovatel navrhuje, aby výše nadepsaný soud vydal následující

rozsudek:

- I. **Opatření obecné povahy ze dne 6. května 2026, sp. zn. S-MHMP 392523/2026, č. j. MHMP 400446/2026, se zrušuje třicátým dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.**
- II. **Odpůrce je povinen zaplatit Navrhovateli náhradu nákladů řízení, a to do třiceti dnů od právní moci rozsudku, k rukám advokáta Marka Moravce.**

V Praze dne 1. června 2026

Městská část Praha-Troja
v z. Marek Moravec, advokát