



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Ladislava Hejtmánka a soudkyň Mgr. Hany Janotové a JUDr. Hany Kadaňové, Ph.D. ve věci

navrhovatelky: **Městská část Praha-Troja**
sídlem Trojská 230/96, Praha 7
zastoupená advokátem Mgr. Markem Moravcem
sídlem Karpatská 1185/8, Praha 10

proti
odpůrci: **Magistrát hlavního města Prahy**
sídlem Mariánské náměstí 2/2, Praha 1

za účasti: **Městská část Praha 7**
sídlem U Průhonu 1338/38, Praha 7

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 6. 5. 2026, č. j. MHMP 400446/2026,

takto:

- I.** Opatření obecné povahy Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 6. 5. 2026, č. j. MHMP 400446/2026, se ruší dnem právní moci tohoto rozsudku
- II.** Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelce náhradu nákladů řízení ve výši 15 140 Kč, k rukám advokáta Mgr. Marka Moravce do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- III.** Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Vymezení věci

1. Odpůrce dne 16. 4. 2026 vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, opatření obecné povahy č. j. MHMP 224024/2026 (dále jen „*původní OOP*“). Jím stanovil

Shodu s prvopisem potvrzuje Monika Petráčková.

přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích - světelných signálů provizorního světelného signalizačního zařízení (dále též jen „SSZ“) 7.994 K Pazderkám – regulace směr Troja a dopravního značení na komunikacích K Pazderkám a Čimická a informativního dopravního značení na ulicích Lodžská, Čimická, Hornátecká, Ústecká, Dáblická, Cínovecká v Praze 7 a 8, spočívající v instalaci světelných signálů uvedeného SSZ a dopravního značení týkajícího se tohoto SSZ a souvisejícího prostoru komunikace K Pazderkám, spočívající ve zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro preferované druhy dopravy včetně autobusů městské hromadné dopravy a spočívající v osazení informativního dopravního značení na uvedených komunikacích.

2. Tato úprava byla koncipována jako přechodná pro ověření vlivu na dopravní situaci. Její instalace měla proběhnout do 11. 5. 2026. Platnost přechodné úpravy byla stanovena do 14. 5. 2027. Původní opatření odpůrce vydal v návaznosti na žádost Technické správy komunikací hlavního města Prahy (dále jen „TSK“) ze dne 3. 11. 2025. TSK žádost zpracovala na základě usnesení zastupitelstva hlavního města Prahy ze dne 24. 10. 2024, č. 17/3, jímž se ukládá radě hlavního města Prahy prostřednictvím TSK zajistit realizaci provizorní dynamicky řízené světelné závoře pro regulaci dopravy v ulici Trojská.
3. Dne 4. 5. 2026 podala TSK odpůrci s odkazem na usnesení zastupitelstva hlavního města Prahy ze dne 23. 4. 2026, č. 33/1 (dále jen „*usnesení zastupitelstva č. 33/1*“), a na něj navazujícího pokynu odboru dopravy odpůrce ze dne 28. 4. 2026, č. j. MHMP 375396/2026 (dále jen „*pokyn odboru dopravy*“), žádost o zrušení původního OOP. TSK v žádosti konstatuje, že za uvedených pokynů orgánů hlavního města Prahy není schopna realizovat původní OOP.
4. V usnesení zastupitelstva č. 33/1 se uvádí, že se odboru dopravy odpůrce ukládá zajistit zpětvzetí žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dotčených usnesením zastupitelstva hlavního města Prahy ze dne 24. 10. 2024, č. 17/3, případně učinit za hl. m. Prahu všechny možné kroky k nastolení původního stavu provozu před podáním žádosti na dotčených komunikacích. Odbor dopravy pak v navazujícím pokynu dává pokyn TSK, aby okamžitě ukončila aktivity směřující k realizaci opatření na základě původního OOP a odstranila již instalované části dopravního značení.
5. Odpůrce následně dne 6. 5. 2026 vydal podle § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona o silničním provozu opatření obecné povahy č. j. MHMP 400446/2026 (dále jen „*zrušující OOP*“), pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívající v odstranění světelných signálů SSZ a dopravního značení týkajícího se tohoto SSZ a souvisejícího prostoru komunikace K Pazderkám, spočívající v odstranění vyhrazeného jízdního pruhu pro preferované druhy dopravy včetně autobusů městské hromadné dopravy a spočívající v odstranění informativního dopravního značení na uvedených komunikacích. Tímto opatřením obecné povahy bylo v plném rozsahu zrušeno původní OOP.

Návrh na zrušení opatření obecné povahy

6. Navrhovatelka podala návrh na zrušení zrušujícího OOP. Namítá, že je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Jeho odůvodnění se vyčerpává jen poukazem na žádost TSK o odstranění na základě usnesení zastupitelstva č. 33/1 a pokynu odboru dopravy. Odpůrce v odůvodnění neuvedl, z jakého skutkového stavu vycházel, neprovedl žádné hodnocení podkladů, nehodnotil zákonné podmínky, ani neposoudil dopady na dopravní situaci.
7. Řízení o stanovení přechodné úpravy provozu podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu je podle navrhovatelky řízení vedené z moci úřední, nikoliv řízení návrhové. Žádost TSK je tak jen podnět, kterému odpůrce nebyl povinen vyhovět bez vlastního posouzení zákonných podmínek. Spojení, že odpůrce byl „*nucen*“ zrušující OOP procesovat nasvědčuje tomu, že odpůrce neodlišil politický či organizační impuls od vlastního správního uvážení, které byl povinen provést jako silniční správní úřad. To potvrzuje spojení, podle něhož odpůrce zrušující OOP neprojednává s dotčenými městskými částmi, „*neboť o podstatě této věci rozhodlo zastupitelstvo*“. Usnesení

zastupitelstva č. 33/1 mohlo být pouze politickým či organizačním impulsem, nemohlo však nahradit zákonem požadované posouzení odpůrce jako silničního správního úřadu. To platí rovněž pro navazující pokyn odboru dopravy odpůrce.

8. Důvodem, který by odpůrce zbavoval povinnosti zrušující OOP odůvodnit, není ani zjednodušený postup jeho přijetí podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu.
9. Vlastní odůvodnění zrušujícího OOP podle navrhovatelky nemůže nahradit ani vyjádření Policie ČR ze dne 6. 5. 2026. Odpůrce byl povinen vysvětlit, jak toto vyjádření hodnotil, jaké závěry z něj převzal a proč zvolil konkrétní řešení. To odpůrce neučinil.
10. Navrhovatelka dále namítá, že zrušující OOP je v rozporu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Odpůrce byl povinen posoudit, zda odstranění světelné závory a souvisejících opatření odpovídá zákonným kritériím bezpečnosti a plynulosti provozu nebo jinému důležitému veřejnému zájmu, což neučinil. I proto je zrušující OOP nepřezkoumatelné. Zrušující OOP nevyvrací důvody, pro které bylo přijato původní OOP. Neuvádí, že by odpadly dopravní problémy, které jím měly být řešeny či že by se změnil skutkový stav. Mezi vydáním jednotlivých OOP přitom uplynuly pouze přibližně tři týdny. Zrušující OOP bylo vydáno ještě před uplynutím doby, která měla sloužit k vyhodnocení dopadů původního OOP. Odpůrce nevysvětlil, jaké okolnosti jej vedly ke změně. Odpůrce rovněž nevysvětlil, proč je z hlediska § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu namístě upustit od zamýšleného monitoringu dopadů původního OOP na sousední městské části.
11. Navrhovatelka dále namítá, že zrušující OOP neobstojí v testu proporcionality. V jeho odůvodnění není vymezen legitimní cíl, pro který bylo přijato. Není tak splněno kritérium vhodnosti. Neobstojí ani pokud jde o kritérium potřeby. Odpůrce se totiž nezabýval mírnější variantou, přestože byla myslitelná. Odpůrce mohl namísto úplného odstranění všech původních opatření ponechat světelnou závoru a upravit parametry světelného signalizačního zařízení, mohl zkrátit ověřovací období, či ponechat část preferenčních opatření pro MHD. Z odůvodnění zrušujícího OOP nelze zjistit, proč žádná z takových variant nebyla vhodná. Zrušující OOP podle navrhovatelky neobstojí ani v posouzení proporcionality v užším slova smyslu. Odpůrce nepoměřil přínosy zrušujícího OOP s negativními dopady původního OOP.

Vyjádření odpůrce

12. Odpůrce navrhl, aby soud návrh jako nedůvodný zamítl. Uvedl, že původní OOP bylo „procesováno“ na základě usnesení zastupitelstva hlavního města Prahy ze dne 24. 10. 2024, č. 17/3. V souboru opatření souvisejících s provizorním SSZ bylo procesováno i související dopravní značení v místě SSZ a navazující dopravní značení v širší oblasti, které mělo za cíl zvýhodnění autobusů MHD vyhrazeným jízdním pruhem v severní části Troji a vyvážilo tak zvýhodnění autobusů MHD v Trojské ulici, které se předpokládalo v důsledku zprovoznění provizorního SSZ.
13. V období mezi zveřejněním původního OOP a termínem jeho realizace však na základě usnesení zastupitelstva č. 33/1, došlo k přerušení prací souvisejících s připravovaným provizorním SSZ a souvisejícím a navazujícím dopravním značením. Na toto usnesení navázal pokyn odboru dopravy. Na jeho základě podala TSK dne 4. 5. 2026 žádost o odstranění stanovení světelných signálů a dopravního značení se SSZ souvisejícího.
14. Odpůrce byl při posouzení žádosti TSK s ohledem na uvedené souvislosti nucen zhodnotit, že tato žádost je věcně zpětvzetím původní žádosti a původní OOP zcela ruší. Odpůrce proto vydal zrušující OOP.

Replika navrhovatele

15. Podle navrhovatele je zhodnocení a postup odpůrce spočívající v posouzení žádosti TSK ze dne 4. 5. 2026 jako zpětvzetí původní žádosti zcela mimo zákonnou úpravu. Podle ustálené judikatury je řízení o vydání opatření obecné povahy podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu

řízením vedeným z moci úřední. Samotná žádost tak nemůže být dostatečným podkladem pro zrušení opatření obecné povahy, ani nemůže být jeho dostatečným odůvodněním. Věcné posouzení, které má odpůrce provést, nelze zaměnit politickým zadáním. Navrhovatel tudíž podkládá zrušující OOP za nepřezkoumatelné, neboť neobsahuje žádné odůvodnění.

Osoby zúčastněné na řízení

16. Pokud jde o osoby, které přicházejí v úvahu jako osoby zúčastněné na řízení, soud jim jednak adresoval výzvu a poučení prostřednictvím úřední desky soudu a úřední desky odpůrce. Současné soud výzvu a poučení adresně zaslal Městské části Praze 7, Městské části Praze 8 a TSK.
17. Městská část Praha 8 soudu sdělení o uplatnění práv osoby zúčastněné na řízení zaslala opožděně, jak soud vyložil v usnesení ze dne 21. 7. 2026, č. j. 6 A 48/2026-50. Soud s ní proto jako s osobou zúčastněnou na řízení nejedná.
18. Městská část Praha 7 soudu sdělila, že v řízení práva osoby zúčastněné na řízení uplatňuje. Uvedla, že předmětná regulace na ni má dopady. K věci samé se nevyjádřila.

Posouzení věci soudem

19. Městský soud v Praze ověřil, že návrh byl podán včas, osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální náležitosti na něj kladené. Napadené opatření obecné povahy soud přezkoumal na základě skutkového a právního stavu v době jeho vydání, v mezích uplatněných návrhových bodů (§ 101b odst. 3 a 4 s. ř. s.), jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti.
20. Soud ve věci rozhodl podle § 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s. ve spojení s § 101b odst. 5 téhož zákona bez nařízení jednání.
21. Návrh je důvodný.
22. Soud se zabýval namítanou nepřezkoumatelností zrušujícího OOP kvůli jeho nedostatečnému odůvodnění. Soud této námitce přisvědčil. Shledal, že zrušující OOP je pro absenci náležitého věcného odůvodnění nepřezkoumatelné.
23. K otázce náležitostí odůvodnění opatření obecné povahy existuje ustálená judikatura. V odůvodnění opatření obecné povahy je nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů. Je-li vydání opatření obecné povahy vázáno na splnění zákonných podmínek, mělo by být obsahem jeho odůvodnění též posouzení, zda byly tyto podmínky splněny. Pro naplnění požadavků na odůvodnění opatření obecné povahy stanovující místní nebo přechodnou úpravu provozu je rozhodné splnění zákonem stanovených podmínek obsažených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, dle kterého se *[d]opravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem*. Umístění dopravních značek nemůže být samoučelné, musí být racionální a opodstatněné některým z legitimních důvodů podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 4. 2024, č. j. 9 As 190/2022-55, odst. 33 a judikatura v něm citovaná).
24. Odpůrce zrušující OOP vydal za použití § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, podle něhož *[m]ístní 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 povinnost odchylně 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.

25. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 1. 2024, č. j. 4 As 308/2022-40, vyložil, že uvedená zjednodušená procedura přijímání opatření obecné povahy podle citovaného ustanovení, která má za cíl co nejvíce urychlit jeho vydání, neznamená podstatně nižší nároky kladené na jeho odůvodnění. Takovému závěru v citované právní úpravě nic výslovně nenasvědčuje. „Navíc pokud by byl standard kvality odůvodnění tohoto typu opatření obecné povahy oslaben či dokonce vyprázdněn, dotčené osoby by se nikdy nedomohly jeho věcného přezkumu, neboť bližší důvody jeho přijetí by správní orgán nemusel sdělovat. Takový výsledek výkladu práva je nepřijatelný, neboť by fakticky vedl k vyloučení ze soudního přezkumu ohledně opatření obecné povahy vydaného podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, a tedy i k faktické nemožnosti dotčených osob realizovat své základní právo podle čl. 36 odst. 2 Listiny základních práv a svobod, aniž by k tomu existoval zákonný důvod. Proto je nutné i v tomto případě vycházet ze znění § 173 odst. 1 správního řádu, podle kterého musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Podle § 174 odst. 1 správního řádu pak pro řízení podle jeho části šesté platí obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé. Přiměřeně tedy lze použít i § 68 odst. 3 správního řádu, v němž je stanoveno, že v odůvodnění se uvedou důvody výroku, 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.“
26. V odůvodnění zrušujícího OOP se uvádí toliko to, že TSK dne 4. 5. 2026 podala na základě usnesení zastupitelstva č. 33/1, a na něj navazujícího pokynu odporu dopravy, žádost o odstranění stanovených světelných signálů a souvisejícího dopravního značení, přičemž odpůrce je s ohledem na tuto žádost „nucen procesovat toto opatření obecné povahy“. Dále se v odůvodnění uvádí (již jen to), že o podstatě věci rozhodlo usnesením č. 33/1 zastupitelstvo.
27. Vydání zrušujícího OOP je tak odůvodněno pouze samotnou žádostí TSK ze dne 4. 5. 2026, resp. usnesením zastupitelstva č. 33/1, aniž by odpůrce provedl jakékoli vlastní zhodnocení a posouzení, zda jsou splněny zákonné podmínky pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívající ve zrušení přechodné úpravy provozu, která měla být provedena na základě původního OOP. Z odůvodnění zrušujícího OOP nelze zjistit, zda odpůrce před jeho vydáním řádně, resp. vůbec, zhodnotil kolidující zájmy na základě testu proporcionality. To, že zde podle všeho takové kolidující zájmy přinejmenším mezi navrhovatelkou, osobou zúčastněnou na řízení a Městskou částí Praha 8 mohou existovat, je přitom ze jejich podání patrné. Absenci odůvodnění napadeného OOP přitom není možné napravit v průběhu řízení před správními soudy (viz analogicky již citovaný rozsudek NSS č. j. 4 As 308/2022-40, odst. 21, či již citovaný rozsudek NSS č. j. 9 As 190/2022-55, odst. 34).
28. Zrušující OOP je tudíž nepřezkoumatelné pro naprostou absenci věcných důvodů pro jeho vydání.
29. Jak z odůvodnění zrušujícího OOP, tak z vyjádření odpůrce k návrhu na jeho zrušení, vyplývá, že odpůrce na žádost TSK ze dne 4. 5. 2026 na zrušení původního OOP nahlížel jako na závazný pokyn, na jehož základě byl povinen obsahu žádosti vyhovět a původní OOP zrušit, aniž by měl jakýkoliv prostor pro vlastní úvahu. Odpůrce žádost TSK z 4. 5. 2026 ve vyjádření k nynějšímu návrhu doslova označuje za „*zpětvzetí*“ původní žádosti TSK o vydání původního OOP.
30. Takový náhled je mylný. Uvedený výklad by odpovídal situaci, kdy by byl odpůrce žádostí o vydání přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích vázán. Tak tomu však není. Taková vázanost návrhem nevyplývá ze žádného zákonného ustanovení. Řízení o vydání místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích je řízením zahajovaným z moci úřední, nikoliv na žádost. Výklad, z něhož vychází odpůrce, by přímo popíral povinnost správních orgánů hodnotit potřebnost (nezbytnost) přijímané, resp. zde rušené, regulace (viz rozsudek NSS

ze dne 5. 3. 2025, č. j. 2 As 299/2023-69, odst. 55 a další judikatura v něm citovaná, či též rozsudek NSS ze dne 19. 1. 2024, č. j. 5 As 68/2023-31, odst. 20, na který odkazuje navrhovatelka).

31. K odkazu odpůrce, že o podstatě věci rozhodlo usnesením č. 33/1 zastupitelstvo hlavního města Prahy, soud uvádí, že „[v]ydávání opatření obecné povahy v podobě dopravních značek [...] nespadá do rámce autonomního rozhodování samospráv coby politických jednotek. Jedná se naopak o výkon veřejné správy v tzv. přenesené působnosti.“ (viz již citovaný rozsudek NSS č. j. 2 As 299/2023-69, odst. 56).
32. Ostatně pro srovnání co do zdůvodnění lze poukázat na odůvodnění původního OOP. Odpůrce se v něm, jako to činí u zrušujícího OOP, neomezil na pouhý odkaz na původní žádost TSK ze dne 3. 11. 2025 o osazení světelných signálů a souvisejícího značení. Nýbrž, původní OOP obsahuje věcné odůvodnění zaváděné úpravy a její nezbytnosti (již soudu v tomto řízení nepřísluší věcně nikterak hodnotit). Naproti tomu zrušující OOP neobsahuje žádné věcné odůvodnění. Odpůrce se při jeho vydání omezil na pouhý odkaz na žádost TSK ze dne 4. 5. 2026 a usnesení zastupitelstva č. 33/1. Potřebnost, nezbytnost a proporcionalitu ve vztahu k jednotlivým kolizním zájmům přijímané regulace spočívající ve zrušení regulace zavedené původním OOP odpůrce v odůvodnění zrušujícího OOP nikterak nehodnotí. Stejně tak se odpůrce v odůvodnění zrušujícího OOP nikterak nevypořádává s otázkou patrně existujících kolidujících zájmů městských částí, jež jsou přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích, resp. jejím zrušením, dotčeny, tedy v prvé řadě zájmy navrhovatelky, osoby zúčastněné na řízení a Městské části Prahy 8.
33. Zrušující OOP neobsahuje žádné věcné důvody pro jeho vydání. Soud jej tak nemůže věcně přezkoumat. Jednoduše řečeno nemá, co by přezkoumával.
34. Pokud jde o námitku rozporu zrušujícího OOP s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, navrhovatelka ji označuje jako námitku rozporu s hmotným právem, resp. námitku zákonnosti. Po obsahové stránce je však uplatněná námitka pokračováním argumentace, proč navrhovatelka pokládá zrušující OOP za nepřezkoumatelné. I v tomto ohledu soud navrhovatelce přisvědčil. Z odůvodnění zrušujícího OOP skutečně nelze zjistit, proč je z hlediska legitimních důvodů podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu vydání napadeného OOP opodstatněné, resp. co se z hlediska cílů, jež uvedené ustanovení sleduje, změnilo oproti době, kdy bylo přijato původní OOP, a oproti důvodům, pro které bylo přijato původní OOP. Původní OOP bylo vydáno 16. 4. 2026. Zrušeno bylo již 6. 5. 2026. Soud proto souhlasí s navrhovatelkou, že bylo na odpůrci, aby v odůvodnění zrušujícího OOP vysvětlil věcné důvody, které jej vedly ke zrušení původního OOP již přibližně tři týdny po přijetí původního OOP. Bylo na odpůrci, aby ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu zdůvodnil proč zrušení původního OOP *nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem*.
35. Rovněž námitku, že zrušující OOP neobstojí v testu proporcionality, navrhovatelka formuluje jako námitku nezákonnosti. Po obsahové stránce se však ve skutečnosti opět jedná o námitku nepřezkoumatelnosti. Z odůvodnění zrušujícího OOP skutečně nelze zjistit, jaký sleduje z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích cíl, resp. jaký jiný důležitý veřejný zájem sleduje. Není ani zřejmé, proč bylo původní OOP zrušeno jako celek a proč kupř. nebyla, jak poukazuje navrhovatelka, zachována některá původně zavedená opatření či kupř. proč, jak rovněž navrhovatelka poukazuje, nebyla zkrácena doba platnosti přechodné regulace určená k vyhodnocení jejích dopadů. Zrušující OOP v tomto ohledu neobsahuje žádné zdůvodnění, jímž by se soud mohl zabývat.
36. Soud zdůrazňuje, že ke zrušení napadeného OOP přistoupil pro absenci jeho věcného zdůvodnění, kterou nelze nahradit až v řízení před soudem. Soud nikterak nehodnotí, a nemůže hodnotit, zda jeho vydání ve skutečnosti odůvodňují požadavky ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a zda přijatá úprava ob stojí co do zhodnocení kolidujících zájmů. Soud rovněž zdůrazňuje, že mu k nynějšímu návrhu nikterak nepřísluší hodnotit, zda zde byly věcné (zákonné) důvody, pro přijetí původního OOP.

37. Zrušující OOP je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů. Soud jej proto podle § 101d odst. 2 věty první s. ř. s. zrušil, a to dnem právní moci tohoto rozsudku. Zrušující OOP ruší přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, jež měla být instalována podle původního OOP. Instalace přechodné úpravy podle původního OOP měla proběhnout do 11. 5. 2026. Ještě před tímto datem však bylo původní OOP zrušujícím OOP zrušeno. Z ničeho tak nevyplývá, že by jeho okamžitým zrušením mělo dojít k narušení organizace dopravy v dané lokalitě; ani odpůrce ve vyjádření k návrhu nic takového neuvedl.
38. Vzhledem k tomu, že navrhovatelka měla ve věci úspěch, soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. uložil výrokem II. rozsudku odpůrci zaplatit navrhovatelce do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku náhradu nákladů. Za účelně vynaložené náklady vzal soud zaplacený soudní poplatek ve výši 5 000 Kč a dále odměnu zástupce navrhovatelky za dva úkony právní služby (převzetí a příprava, podání návrhu) po 4 620 Kč podle ustanovení § 7 bod 5, § 9 odst. 5 a § 11 odst. 1 písm. a) a d) advokátního tarifu (vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb). K tomu je třeba připočíst náhradu hotových výdajů po 450 Kč za každý úkon právní služby (§ 13 odst. 4 advokátního tarifu). Soud navrhovatelce nepřiznal náhradu nákladů řízení za úkon spočívající v podání repliky k vyjádření odpůrce, neboť tuto repliku soud nežádal a po obsahové stránce v ní navrhovatelka stručně toliko opakuje to, co již je uvedeno v návrhu. Náhrada nákladů řízení tak celkem činí částku 15 140 Kč. Zástupce navrhovatelky sdělil, že není plátcem DPH.
39. O náhradě nákladů řízení osoby zúčastněné na řízení soud rozhodl podle § 60 odst. 5 s. ř. s. Soud osobě zúčastněné na řízení neuložil žádné povinnosti, ani zde nejsou žádné okolnosti zvláštního zřetele hodné, jež by odůvodňovaly přiznání náhrady nákladů řízení.

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha dne 30. července 2026

JUDr. Ladislav Hejtmánek v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Monika Petráčková.