Vyvěšeno dne: 29. 5. 2026
Svěšeno dne: 12. 6. 2026

Jarmila Kožnarová

ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátu složeném z předsedkyně senátu JUDr. Lenky Matyášové a soudců Mgr. Petra Pospíšila a JUDr. Jakuba Camrdy v právní věci navrhovatele: **České přístavy, a. s.**, sídlem Jankovcova 1627/16a, Praha, proti odpůrci: **Úřad městské části Praha 7**, sídlem U Průhonu 1338/38, Praha, o kasační stížnosti navrhovatele proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 30. 9. 2025, č. j. 10 A 82/2025-52,

takto:

I. Kasační stížnost **se zamítá.**

II. Odpůrci **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

[1] Opatřením obecné povahy ze dne 17. 6. 2024, zn. MČ P7 325248II/2023/ODO/Zal, odpůrce dle § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), a podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, stanovil místní úpravu provozu na pozemních komunikacích spočívající:

- ve vyznačení vodorovného dopravního značení V2b, V4 a V14 (symbol cyklisty),
- ve vyznačení vodorovného dopravního značení – symbol 220 (chodec),
- v úpravě stávajícího vodorovného dopravního značení V12a,
- ve výměně stávající sestavy svislého dopravního značení IP13c (šikmé stání) + E13 za IP13c (podélné stání) + E13 a přesunu na sloupek,
- v přesunu stávající sestavy svislého dopravního značení B28 + E13: „MIMO ČERPÁNÍ VODY“ na nový sloupek,

to vše na místní komunikaci Jankovcova (v úseku Varhulíkové – U Vody), Praha 7, a dále

– v přeorganizování citybloků dle odsouhlasené dokumentace, která je nedílnou součástí opatření obecné povahy.

[2] Navrhovatel se coby vlastník a provozovatel přístavu Praha Holešovice přiléhajícího k řešené oblasti a přístavu Praha Libeň, pro nějž je komunikace na ulici Jankovcova součástí trasy jeho dopravního napojení na dálnici D8, u městského soudu domáhal zrušení opatření obecné povahy. Tvrdil, že stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích spočívající ve vymezení jízdních pruhů pro cyklisty dochází k systematickému a cílenému přivádění cyklistické dopravy do oblasti, což nepřiměřeně ztížilo dopravní přístup nákladních automobilů a těžké techniky zejména do přístavu Praha Holešovice a negativně ovlivnilo bezpečnost a plynulost provozu v jeho okolí.

[3] Městský soud návrh zamítl rozsudkem ze dne 30. 9. 2025. V odůvodnění uvedl, že napadené opatření obecné povahy je přezkoumatelné, odpůrce se v něm dostatečně zabýval i problematikou potřebnosti a vhodnosti přijatého řešení. Dopravní situace není nijak zasažena, dopravní obslužnost přístavů zůstává zachována jako doposud. Dochází pouze ke zpřehlednění dopravní situace, přerozdělení stávajícího dopravního prostoru a bezpečnému oddělení především cyklistického provozu. Přístav zůstane přístupný všem potřebným typům motorových či nákladních vozidel. Přijaté řešení je též přiměřené. Cyklistická doprava je v místě i okolí zavedena dostatečně. Samotné vyznačení pruhů pro cyklisty značkou V14 nemá potenciál zvýšit riziko kolize. Na jízdní pruh pro cyklisty přitom smí řidič jiného vozidla podle § 14 odst. 5 zákona o silničním provozu vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký.

II. Kasační stížnost

[4] Navrhovatel („stěžovatel“) podal proti rozsudku městského soudu včasnou kasační stížnost. Navrhl, aby jej Nejvyšší správní soud zrušil a věc vrátil městskému soudu k dalšímu řízení, případně aby zrušil též napadené opatření obecné povahy.

[5] Stěžovatel v prvé řadě namítl, že městský soud nesprávně posoudil proporcionalitu napadeného opatření obecné povahy. Tato regulace nevede ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na dotčené pozemní komunikaci. Městský soud nevzal adekvátně v potaz stěžovatelův argument, že nová místní úprava provozu způsobí nárůst cyklistické dopravy v dané lokalitě. Je totiž přirozené, že vyznačování cyklistických tras a pruhů vede ke zvýšené koncentraci osob, které je využívají. Skutečnost, že se v území již cyklistická doprava vyskytovala, neznamená, že nedojde k jejímu navýšení. Jde přitom o klíčový faktor, který zvyšuje rizikovost napadené regulace.

[6] Zvýšenou cyklistickou dopravu nelze efektivně a bezpečně oddělit od provozu těžkých nákladních vozidel v jízdním pruhu pro motorizované účastníky provozu. Nová úprava neumožní v daném úseku komunikace souběžnou jízdu vozidel a cyklistů. Jízdní pruhy pro cyklisty byly vytvořeny „odkrojením“ z původního společného pruhu. Jízdní pruhy pro motorová vozidla tak nejsou dostatečně široké a nesplňují minimální šířky jízdních pruhů dle normy ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*. Ulice Jankovcova je tzv. sběrnou komunikací, po níž jezdí autobusy městské hromadné dopravy. U takových komunikací se jízdní pruhy navrhují v minimální šířce 3,25 m. Z dopravně inženýrského opatření vyplývá, že nově ani jeden z jízdních pruhů pro motorová vozidla tento požadavek nesplňuje. Norma ČSN má sice pouze doporučující charakter, přesto by měla být brána v potaz. Z obvyklé šíře nákladních automobilů a jejich bezpečnostních odstupů je zcela zřejmé, že tato vozidla budou muset zasahovat do pruhu vymezeného pro cyklistickou dopravu. Přitom ovšem nesmí ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu. Jízdní pruh pro cyklisty tak situaci činí nepřehlednou. Bude vznikat mnohem více rizikových situací než

v případě jízdy ve společném pruhu za sebou. U nákladních automobilů navíc provedení jednotlivých úkonů (např. brždění) vyžaduje mnohem více času než u osobních automobilů či cyklistů. Cyklistu jedoucího souběžně nemusí řidič nákladního automobilu vidět kvůli mrtvým úhlům.

[7] Vedle toho vznikají i další nová omezení, např. povinnost řidiče vozidla regulovat rychlost či dokonce zastavit v situacích dle § 14 odst. 2 zákona o silničním provozu, kdy cyklista přejíždí z jízdního pruhu pro cyklisty do přilehlého jízdního pruhu. V této souvislosti stěžovatel učinil součástí kasační stížnosti mapové obrázky míst, kde k této situaci bude docházet pravidelně. Z vyznačených jízdních pruhů přitom mohou cyklisté vyjíždět nejen na jejich konci, ale i kdekoliv jinde. Vždy je to však řidič nákladního automobilu, který bude muset omezovat jízdu.

[8] Přiléhavá není ani argumentace městského soudu, že se jedná o rovný úsek komunikace. V místech bezprostředně navazujících na nové dopravní značení se nacházejí jak ostrůvky pro bezpečné přecházení chodců na přilehlých přechodech, tak mj. i autobusové zastávky. Trajektorie automobilů jedoucích v dané trase tudíž nemůže být nikdy přímá a zejména nákladní automobily budou potřebovat větší prostor pro manévrování. Situace bude komplikována i kvůli výjezdům autobusů z vyznačených autobusových zastávek. Vjede-li do úzkého hrdla zároveň i cyklista, situace může být kritická. I tato místa stěžovatel označil na mapových obrázcích, které učinil součástí kasační stížnosti. Logické není ani tvrzení městského soudu, že vymezení jízdních pruhů pro cyklisty zjednodušuje míjení cyklisty motorovým vozidlem, jelikož již při tom není nutné vybočovat do protisměru k zachování bezpečného odstupu. Celková šířka vozovky přitom zůstala stejná.

[9] Stěžovatel zdůraznil, že nebyl povinen uvádět konkrétní šíři jednotlivých nákladních vozidel. O rozměrech vozidel lze získat konkrétní představu z vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Největší povolená šířka standardních nákladních vozidel činí 2,55 m, příp. 2,60 m. Při povodňových stavech ovšem vzniká potřeba operativně vytahovat a odvážet plavidla, kdy rozměry takových souprav standardní šířku značně překračují. Šířka jízdních pruhů pro motorová vozidla je dle napadeného opatření obecné povahy i jen 2,5 m, a není tak dostatečná. Regulace, která má za cíl oddělit motorovou dopravu od cyklistické, a přitom nevymezuje dostatečně široké jízdní pruhy, takže nákladní vozidla budou muset zasahovat při jízdě do jízdního pruhu pro cyklisty, zcela zřejmě není správná a nemůže řádně plnit svůj účel.

[10] Odpůrce ani městský soud přitom vůbec nezkoumali otázku, zda je zvolené řešení nutné či zda se nenabízí řešení jiné, které by bylo více způsobilé dosáhnout vytyčených cílů. Jízdní pruhy pro cyklisty by mohly být například vedeny po jiné, nákladní dopravou nezatížené komunikaci. Odpůrcem tvrzenou snahu o propojení jižní a severní části Holešovic navíc již plní jízdní pruhy vyznačené na komunikacích v ulici Vrbenského, na Ortenově náměstí a v ulici U Uranie. Omezování dopravy do přístavu je pro jeho provozovatele nepříznivé. Má totiž vliv na volbu zákazníků, zda se budou „trápit“ cestou do přístavu s rizikem střetů, anebo využijí jiné, lépe přístupné dopravní infrastruktury.

[11] Vzhledem k tomu, že závěr městského soudu o proporcionalitě stanovení místní úpravy provozu není správný, nemůže být správný ani jeho závěr o dostatečnosti a přezkoumatelnosti odůvodnění napadeného opatření obecné povahy. Chybí v něm analýza zaváděné regulace a jejích dopadů tak, jak ji provedl městský soud, jakož i úvahy odpůrce, proč byla zvoleno právě konkrétní řešení, a proč je způsobilé dosáhnout optimálního uspořádání a vhodné z hlediska zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Odůvodnění napadeného opatření obecné povahy dále postrádá i možnosti alternativního řešení. Námitky stěžovatele o nevhodnosti a rizikovosti zvoleného řešení organizace provozu na komunikaci, po níž denně projíždí značné množství nákladních automobilů a která je jedinou přístupovou komunikací do přístavu, zůstaly opomenuty. Závěr městského soudu

o způsobilosti napadeného opatření obecné povahy přispět k deklarovaným cílům nemají podklad v jeho odůvodnění. Stejně tak odpůrce nevypořádal argumentaci stěžovatele o přivedení nové cyklistické dopravy.

[12] Odůvodnění napadeného opatření obecné povahy postrádá i srozumitelné úvahy o poměření veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu a soukromého zájmu jeho vlastníka a provozovatele s veřejným zájmem na bezpečnosti silničního provozu. Nedotčení přístavu a jeho dopravního napojení přitom odpůrce dovozuje hlavně z argumentu, že danou komunikací i po stanovení nové místní úpravy provozu projede osmnáctimetrový kloubový autobus. Jeho vlečné křivky ovšem nic nevypovídají o křivkách nákladní silniční dopravy směřující do přístavu. Nákladní soupravy mají délku 22 m a nemají ve svém středu kloubový zlom.

III. Vyjádření odpůrce

[13] Odpůrce se ve vyjádření ke kasační stížnosti ztotožnil se závěry městského soudu a navrhl, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost zamítl. Zdůraznil, že po vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty se dopravní situace z hlediska průjezdu nákladních automobilů do přístavu nijak zásadně nezmění. Nákladní vozidlo s ohledem na jeho šíři nemůže jet souběžně vedle cyklisty, tedy budou muset jet za sebou, stejně jako dnes. Shodná jako dosud bude i situace v místech, která stěžovatel v kasační stížnosti označil za problematická. Odpůrce dále odmítl, že by napadené opatření obecné povahy cíleně a nově přivádělo cyklisty na danou komunikaci v silně urbanizovaném prostoru, kde se už z povahy věci pohybuje velké množství lidí různým způsobem a různými dopravními prostředky. Vzhledem k blokové struktuře zástavby neexistuje trasa, na které by mohla být postavena oddělená cyklostezka. Napadené opatření obecné povahy je tudíž kompromisem, který se snaží vyvážit oprávněné zájmy všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

IV. Právní hodnocení Nejvyššího správního soudu

[14] Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že kasační stížnost je projednatelná. Následně přezkoumal rozsudek městského soudu v rozsahu důvodů uplatněných v kasační stížnosti, včetně důvodů, ke kterým je povinen přihlížet z úřední povinnosti [§ 109 odst. 3 a 4 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní („s. ř. s.“)]. Shledal, že kasační stížnost **není důvodná**.

[15] Podstatou sporu je nesouhlas stěžovatele se stanovením místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ve vymezeném úseku ulice Jankovcova v městské části Praha 7. Dle obsahu námitek i návrhu na zrušení opatření obecné povahy tento nesouhlas konkrétně směřoval proti vymezení jízdních pruhů pro cyklisty v řešeném území.

[16] Městský soud v pečlivě vypracovaném rozsudku shledal, že přístav, jehož je stěžovatel vlastníkem a provozovatelem a pro nějž je daná komunikace hlavní přístupovou cestou, bude nadále možné využívat bez dopravního omezení a zůstane tak přístupný všem potřebným typům motorových, včetně nákladních, vozidel. Opatření obecné povahy je prostřednictvím vymezení jízdních pruhů pro cyklisty způsobilé dosáhnout svého deklarovaného cíle, totiž zajištění plynulosti a bezpečnosti motorové i nemotorové dopravy, aniž by bylo zřejmé vhodnější řešení a aniž by tato úprava nepřiměřeně zasáhla do práv stěžovatele. S tímto závěrem se Nejvyšší správní soud ztotožnil.

[17] Stěžovatel v kasační stížnosti nejprve tvrdil, že městský soud nesprávně posoudil přiměřenost napadeného opatření obecné povahy. Soubor námitek týkající se této problematiky není důvodný.

[18] Nejvyšší správní soud v prvé řadě nesouhlasí s předpokladem stěžovatele, že by vyznačením jízdních pruhů pro cyklisty mělo dojít k tak zásadnímu navýšení počtu cyklistů na dané komunikaci, že by to vedlo k podstatnému zvýšení rizika kolizí mezi cyklisty a nákladními automobily směřujícími do/z přístavu. Stěžovatel v tomto ohledu vychází zejména z rozsudků Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. 8. 2022, č. j. 30 A 25/2022-43, bod 43, a Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2019, č. j. 62 A 295/2017-103, bod 28. Ty však nejsou pro nyní projednávanou věc zcela přiléhavé, a to nejen proto, že jejich předmětem byl jiný typ správního řízení, ale i pro nesrovnatelnost samotné skutkové situace. Přestože tedy lze považovat za poměrně logické, že vyznačenou cyklotrasu, resp. cyklostezku cyklisté (většinou) opravdu využívají, tvrzení stěžovatele, že nevyhnutelným následkem vybudování cyklistické infrastruktury je nárůst cyklistické dopravy, již tak zřejmé není, a už vůbec nic nevypovídá o intenzitě takového případného nárůstu, který je závislý na celé řadě proměnných a nelze jej tak jednoduše presumovat.

[19] V nyní projednávané věci přitom odpůrce vycházel ze skutečnosti, že cyklistická doprava se ve vysoce urbanizovaném místě už dlouhodobě nachází z důvodu rozsáhlé rezidenční výstavby v bližším i širším okolí řešené komunikace a že v blízké části Holešovic je již cyklistická infrastruktura zavedena. Žádnou z těchto skutečností stěžovatel nečinil spornou. Plně tak obstojí závěr městského soudu i odpůrce, že cílem místní úpravy provozu nebylo „přivedení" cyklistické dopravy do dané lokality, ale naopak reakce na stávající situaci. Z těchto důvodů tak relevantní navýšení intenzity cyklistické dopravy nelze předpokládat, což zásadně oslabuje argumentaci, kterou přitom stěžovatel považoval za klíčový faktor, který dle něj městský soud a odpůrce přehlédli.

[20] Městský soud se dále v bodech 84 až 99 napadeného rozsudku přesvědčivě vypořádal s porovnáním dopravně bezpečnostních hledisek souběžné jízdy motorových vozidel a cyklistů v užších pruzích vymezených novou místní úpravou provozu a jízdy „za sebou" ve společném širším pruhu, pro niž pléduje stěžovatel. Ten přitom ve své argumentaci poněkud upozaďuje fakt, že i za stávajícího stavu docházelo k potenciálně kolizním dopravním situacím za účasti nákladních vozidel a cyklistů. Pro posouzení přiměřenosti zvoleného řešení je přitom rozhodné, že jak v původní, tak v nové situaci museli účastníci dodržovat v zásadě srovnatelná pravidla provozu postavená na zásadách přednosti a neohrožování jiných účastníků dopravního provozu. V tomto ohledu na základě nové místní úpravy provozu nedochází k zásadnímu zvýhodnění cyklistů. Nejvyšší správní soud ovšem ve shodě s městským soudem (viz bod 95 napadeného rozsudku) nepochybuje o tom, že vyznačením jízdních pruhů pro cyklisty dojde oproti stávajícímu stavu ke zpřehlednění dopravní situace, kdy cyklisté se budou moci relativně bezpečně pohybovat v jasně vymezeném prostoru, přičemž toto značení působí i preventivně vůči řidičům motorových vozidel. Soud přitom nepopírá, že i za této úpravy místního provozu bude velmi pravděpodobně docházet ke kolizním situacím plynoucím zejména z nedodržování pravidel silničního provozu. Vymezení samostatných jízdních pruhů by však některým z nich mohlo nepochybně předejít.

[21] Ve vztahu k poukazu stěžovatele na nedostačující šířku vymezených jízdních pruhů je přitom zcela klíčové, že dle § 14 odst. 5 zákona o silničním provozu smí řidič jiného vozidla vjet v podélném směru na jízdní pruh pro cyklisty rovněž tehdy, *není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký*. Vymezení jízdních pruhů pro cyklisty tak pro řidiče motorových vozidel nestaví na komunikaci pomyslnou zeď, ale naopak umožňuje jejich využití v nezbytných případech. Respektovat současně přítomného cyklistu by přitom řidič motorového vozidla při dopravních manévrech musel i za stávajícího režimu.

[22] Poukázal-li stěžovatel v uvedených souvislostech v kasační stížnosti za pomoci připojených mapových obrázků na konkrétní problematická místa, na nichž lze předpokládat kolizní situace nejen mezi nákladními vozidly a cyklisty, ale též s autobusy městské hromadné dopravy, nemohl se Nejvyšší správní soud touto argumentací zabývat pro nepřípustnost dle § 104 odst. 4 s. ř. s.

Jednalo se totiž o důvody, které stěžovatel neuplatnil v řízení před městským soudem, ač tak učinit nepochybně mohl. Z mapového podkladu založeného ve správním spisu kasační soud nicméně ověřil pravdivost závěru městského soudu, že samotný řešený úsek komunikace lze v nejběžnějším slova smyslu považovat za rovný a tudíž relativně přehledný.

[23] Městský soud pak též nepochybil, pokud stěžovateli v bodech 97 až 99 napadeného rozsudku vytkl hypotetickou povahu jeho argumentů. Volba konkrétního procesního postupu je zajisté na každém účastníku řízení. Z toho ovšem zároveň obecně plyne, že pokud účastník právního sporu neuvede přiměřeně konkrétní argumentaci a případně nedostatečně podloží svá tvrzení, nemusí být ve výsledku procesně úspěšný.

[24] Stěžovatel se mýlí, namítá-li, že se odpůrce ani městský soud nezabývali otázkou jiného vhodného řešení. Městský soud se problematikou vhodných alternativ zabýval v bodech 59 až 63 napadeného rozsudku. Akcentoval přitom, že cílem přijímaného opatření bylo řešení situace na dané komunikaci. Zvolený postup zároveň nepřinesl zásadní zásah do práv účastníků silničního provozu.

[25] Lze tedy uzavřít, že pokud jde o vážení v kolizi stojících hodnot, dospěl městský soud ke správnému závěru, že v nyní projednávané věci opatření obecné povahy svým rozsahem ani obsahem neomezilo stěžovatele v dopravním přístupu k jeho přístavu a nezasáhlo tak do jeho práv. Bylo zároveň způsobilé a vhodné pro dosažení vytčeného dopravního cíle. Kasační soud dodává, že úkolem správních soudů při přezkumu opatření obecné povahy není hledat jediné ideální řešení, ale pouze bránit jednotlivce před excesy a překračováním zákonných mantinelů (viz rozsudky NSS ze dne 24. 10 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS, nebo ze dne 18. 1. 2017, č. j. 6 As 237/2016-33, bod 13). K takovým nezákonnostem v dané věci rozhodně nedošlo.

[26] Poukázal-li stěžovatel dále na nesprávnost posouzení nepřezkoumatelnosti opatření obecné povahy městským soudem, nejedná se o důvodnou námitku. Městský soud se návrhovým tvrzením o nepřezkoumatelnosti opatření obecné povahy velmi podrobně zabýval v bodech 45 až 78 napadeného rozsudku. Dospěl přitom k závěru, že odůvodnění opatření obecné povahy je dostatečné. Nejvyšší správní soud se s ním ztotožnil. Dlouhodobě přitom zastává názor, že odůvodnění opatření obecné povahy musí obsahovat důvody výroku, podklady pro jeho vydání a také úvahy, jimiž se odpůrce řídil (srov. rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, č. 1795/2009 Sb. NSS). V rozsudku ze dne 13. 6. 2018, č. j. 3 As 112/2016-37, č. 3771/2018 Sb. NSS, bod 41, k tomu uvedl, že „[v] *zásadě lze tedy na odůvodnění opatření obecné povahy přiměřeně vztáhnout požadavky vyplývající z ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu způsobem, který zajistí jeho přezkoumatelnost, coby obecný požadavek na kvalitu správních aktů (srov. rozsudek tohoto soudu ze dne 22. 12. 2011, č. j. 8 Ao 6/2011-87, publikovaný pod č. 2741/2013 Sb. NSS)*“. Dále platí, že čím obecněji je připomínka formulována, tím obecněji ji může správní orgán vypořádat (srov. rozsudky NSS ze dne 18. 1. 2017, č. j. 6 As 237/2016-33, bod 13, a ze dne 6. 3. 2024, č. j. 6 As 103/2023-57, bod 24). Opatření obecné povahy současně musí v případě jeho vázanosti na splnění zákonem stanovených podmínek obsahovat posouzení splnění takových podmínek (viz rozsudek NSS ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020-58, bod 40).

[27] Těmto požadavkům opatření obecné povahy odpovídá a městský soud tak jeho přezkoumatelnost posoudil správně. Vzhledem k povaze uplatněného souboru námitek (fakticky vyjadřujících pouze nesouhlas se závěry městského soudu) tudíž Nejvyšší správní soud toliko uvádí, že v bodech 52 až 58 napadeného rozsudku městský soud vysvětlil, že opatření obecné povahy obsahuje v dostatečné míře úvahy odpůrce ohledně základních principů místní úpravy silničního provozu, konkrétních dopadů navrhovaného řešení v území a dopravní souvislosti s tím spojené, učiněné za účelem poměření potřebnosti a vhodnosti stanovení nové místní úpravy provozu oproti stávajícímu stavu a jeho způsobilosti přispět k deklarovaným cílům. Jak uvedeno již výše, v bodech

59 až 63 napadeného rozsudku městský soud též ozřejmil, proč nebylo nezbytné, aby odpůrce prováděl úvahu o dalších možných alternativách řešení situace, kterými by dosáhl téhož výsledku. V bodech 64 až 68 napadeného rozsudku městský soud vyhodnotil jako dostačující úvahy odpůrce ohledně omezení práv subjektů sídlících v okolí řešené komunikace, jakož i o důsledcích přijatých opatření pro bezpečnost dopravy. V bodě 66 tak výslovně učinil též ve vztahu k otázce přivedení cyklistické dopravy do dané lokality. Otázkou, zda odůvodnění napadeného opatření obecné povahy obsahuje i úvahy o poměření veřejného zájmu na provozu a rozvoji přístavu a soukromého zájmu jeho vlastníka a provozovatele s veřejným zájmem na bezpečnosti silničního provozu, se městský soud s kladným závěrem zabýval v bodech 69 až 74 napadeného rozsudku. V jeho bodech 75 až 78 pak uvedl svůj názor též na problematiku vypořádání námitek a připomínek stěžovatele ze strany odpůrce. Při té příležitosti konstatoval, že odpůrce uvedl pouze pro názornost, že kloubový autobus o délce 18 metrů projede komunikací do přístavu bez obtíží, přičemž smyslem této argumentace bylo ukázat, že přístup k přístavu bude stále možný i pro nadrozměrná vozidla, neboť daným opatřením obecné povahy se nijak nemění tvar komunikace ani příjezdu do přístavu.

V. Závěr a náklady řízení

[28] Na základě výše uvedeného Nejvyšší správní soud shledal, že kasační stížnost není důvodná. Proto ji podle § 110 odst. 1 věty poslední s. ř. s. zamítl.

[29] O náhradě nákladů řízení soud rozhodl na základě § 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s. podle úspěchu ve věci. Odpůrci, jemuž by jinak právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti příslušelo, dle obsahu spisu v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, proto mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 29. května 2026

L. S.

JUDr. Lenka Matyášová v. r.
předsedkyně senátu