



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Milana Procházky a soudkyň Mgr. Ing. Veroniky Baroňové a JUDr. Ing. Venduly Sochorové ve věci

navrhovatelů: 1) **Brno na kole, z. s., IČ: 26571625**
sídlem Údolní 567/33, 602 00 Brno
2) **H. P.**
zastoupeni advokátem Mgr. Štěpánem Holubem,
sídlem Holubová advokáti s.r.o., Za Poříčskou bránou 21/365,
180 00 Praha 8

proti
odpůrci: **Magistrát města Brna**
sídlem Kounicova 67, 601 67 Brno
zastoupen advokátem Mgr. Pavlem Kroupou,
sídlem KROUPAHELÁN advokátní kancelář, s.r.o.,
Dominikánské náměstí 656/2, 602 00 Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 18. 9. 2019, č. j. MMB/0224369-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224369/2019 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Vlhká, Koliště, Mlýnská, Skořepka, Rumiště, Dornych, Přízova, Spálená, Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-04, Koliště“.

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 18. 9. 2019, č. j. MMB/0224369-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224369/2019 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních

komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Vlhká, Koliště, Mlýnská, Skořepka, Rumiště, Dornych, Přízova, Spálená, Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-04, Koliště“, **se ruší** v části týkající se odstranění dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ a odstranění dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217), na místní komunikaci III. třídy, na ulici Mlýnská v Brně, v části týkající se odstranění dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ a odstranění vodorovné dopravní značky V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, na místní komunikaci III. třídy, na ulici Rumiště v Brně, v části týkající se odstranění dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217) na místní komunikaci II. třídy, na ulici Křenová v Brně a v části týkající se odstranění dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217) na místní komunikaci III. třídy, na ulici Přízova v Brně a to uplynutím jednoho týdne od právní moci tohoto rozsudku.

- II. Ve zbylé části se návrh na zrušení opatření obecné povahy **zamítá**.
- III. Odpůrce je **povinen** zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení ve výši 22 729 Kč k rukám advokáta Mgr. Štěpána Holuba do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Navrhovatelé podali ke zdejšímu soudu návrh na zrušení opatření obecné povahy ze dne 18. 9. 2019, č. j. MMB/0224369-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224369/2019 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Vlhká, Koliště, Mlýnská, Skořepka, Rumiště, Dornych, Přízova, Spálená, Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-04, Koliště“ (dále jen „napadené OOP“).
2. Napadeným OOP se stanoví místní úprava provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Vlhká, Koliště, Mlýnská, Skořepka, Rumiště, Dornych, Přízova, Spálená, Brno – střed (dále též „upravované komunikace“), provedená příslušným dopravním značením v rozsahu podle výkresové dokumentace v příloze napadeného OOP, jehož je nedílnou součástí. Dle napadeného OOP je realizace této úpravy podmíněna nabytím účinnosti nařízení statutárního města Brna č. 12/2019 ze dne 26. 6. 2019, kterým se vymezují oblasti statutárního města Brna, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené užit k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.
3. V souvislosti s výše uvedeným nařízením odpůrce jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), obdržel dne 28. 5. 2019 od

společnosti Brněnské komunikace a.s. návrh místní úpravy provozu na upravovaných komunikacích, formou výkresu číslo 01.1, pod názvem „LIST Č. 01, Klad listů MAP“, formát „A4“, měřítko „1:5500“, formou výkresu číslo 02.1 pod názvem „LIST Č. 02, STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“, formát „A3“, měřítko „1:3500“, formou výkresu číslo 03.2, pod názvem „LIST Č. 03, NAVRŽENÁ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“, formát „A3“, měřítko „1:3500“, formou výkresu číslo 04.2, pod názvem „LIST Č. 04, ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ“, měřítko „1:500“, formou výkresu číslo 05.2, pod názvem „LIST Č. 05, ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ“, měřítko „1:500“, formou výkresu číslo 06.2, pod názvem „LIST Č. 06, ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ“, měřítko „1:500“ (dále též „návrh OOP“).

4. Odpůrce dne 30. 5. 2019 předal návrh OOP dotčenému orgánu – Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, Specializované pracoviště dopravního inženýrství Brno – město a Brno – venkov (dále jen „Policie ČR“), k projednání ve smyslu ustanovení § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu. Dne 20. 6. 2019 odpůrce od Policie ČR obdržel vyjádření, v němž bylo mimo jiné uvedeno následující: *„...Policie České republiky, Specializované pracoviště dopravního inženýrství BM a BO KŘP JmK v kontextu ustanovení § 77 zákona č. 361/200 Sb. ve znění jeho pozdějších změn a doplnění, NESOUHLASÍ s předloženým návrhem místní úpravy provozu a jeho případným stanovením. S navrženou místní úpravou provozu nelze souhlasit s ohledem na následující skutečnosti: dochází k zakonzervování stávajícího nevyhovujícího stavu v podobě umístění E 12a a E 12b umožňující jízdu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací na ulicích Mlýnská a Rumiště, kdy díky stávající organizaci parkování není splněna podmínka pro náležitý rozhled řidičů vozidel vyjíždějících z parkovacích pruhů vlevo na cyklistu jedoucího v protisměru, čímž je vážným způsobem ohrožena bezpečnost silničního provozu v dotčeném dopravním prostoru.“*
5. Na základě tohoto vyjádření zaslala společnost Brněnské komunikace a.s. odpůrci upravený návrh OOP formou přepracovaného výkresu číslo 05.2 a 06.2 tak, že bylo navrženo odstranit stávající dopravní značení 2x dodatková tabulka E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, 2x dodatková tabulka E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ a dodatkové tabulky E 13 „text: MIMO symbol č. 217 (cyklisté)“.
6. Odpůrce dne 3. 7. 2019 znovu předal dotčenému orgánu – Policii České republiky návrh stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích formou upravených předmětných výkresů k projednání ve smyslu ust. § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu. Odpůrce dne 11. 7. 2019 obdržel od Policie ČR vyjádření ze dne 11. 7. 2019, v němž je mj. uvedeno, že po posouzení dokumentace policie sděluje, že došlo k zapracování pouze některých jimi vznesených připomínek ve stanovisku ze dne 18. 6. 2019. Dále je uvedeno, že příslušný úřad by nyní měl rozhodnout, zda stanoví změnu místní úpravy provozu podle nově předkládané verze s tím, že se v rámci svého rozhodnutí vypořádá se zbývajícimi připomínkami dotčeného orgánu podle platné legislativy, nebo se s těmito připomínkami ztotožní a vrátí nově předkládanou projektovou dokumentaci projektantovi k dalšímu přepracování.
7. Dne 19. 7. 2019 byl návrh OOP zveřejněn na úřední desce odpůrce a na úřední desce Úřadu městské části města Brna Brno - střed, s tím, že dotčené osoby byly v tomto návrhu OOP vyzvány, že k němu mohou podávat připomínky nebo námítky ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění podle ustanovení § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Odpůrce v dané lhůtě

obdržel tři písemně odůvodněné námitky od navrhovatelů a další osoby, které se svým obsahem shodují.

8. Navrhovatelé poukazovaly na několik strategických dokumentů České republiky, Jihomoravského kraje a na úrovni Brna, v nichž je formulován veřejný zájem na podpoře cyklistické dopravy. Konkrétně cykloobousměrná ulice Mlýnská je obsažena v systému tras Generelu cyklistické dopravy ve městě Brně jako obousměrky (kap. 4 „Systém“, plošná opatření a místní trasy v pěší zóně a kap. 5 „Opatření“ list „E“ obousměrky na pěší zóně). Dle navrhovatelů jsou cykloobousměrky důležitou součástí infrastruktury – zajišťují plošnou prostupnost území a poskytují alternativní trasy pro jízdu na kole po klidnějších a tedy i bezpečnějších ulicích, podporují rozvoj cyklistické dopravy a tím přispívají k veřejnému zdraví.
9. Dle navrhovatelů v návrhu OOP se užívají pouze obecné fráze „zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu“, „změna organizace dle platné legislativy“, „bezpečný průjezd“, „usměrnění“, „odstranění nebezpečných kolizních situací“ bez vazby na konkrétní rozporovaný záměr odpůrce. Příčinou rušení cykloobousměrek je vyjádření Policie ČR, které však není doloženo odkazy na zdroje, statistikami konkrétní bezpečnosti či nehodovostí. Ze znalosti pěti letošních vyjádření Policie ČR k stanovením dotýkajících se cykloobousměrek pro odpůrce je zřejmé, že se nejedná o konkrétní problém jedné lokality, ale o systematicky užívanou formulaci v jejích vyjádřeních.
10. Dále navrhovatelé poukazovali na návrhy stanovení, jimiž se zřizovaly cykloobousměrky, č. j. MMB/0250985/2013 ze dne 8. 7. 2013 a č. j. MMB/0250928/2013 z téhož dne (ulice Mlýnská a Rumiště), vše po kladném vyjádření Policie ČR. Z uvedeného vyplývá, že dříve Policie ČR proti cykloobousměrkám neměla žádné námitky.
11. Vzhledem k faktické nepodloženosti požadavku Policie ČR na zrušení cykloobousměrek lze dle navrhovatelů považovat zájem na bezpečnosti dopravního řešení za splněný tím, že budou splněny podmínky z TP 179 a ČSN 736110. Dle navrhovatelů je stanovisko Policie ČR bez relevantních zdrojů nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, a proto nezákonné.
12. Dále navrhovatelé poukázali na ustanovení zákona o silničním provozu, která musí účastníci silničního provozu dodržovat. Výchozím předpokladem pro zajištění bezpečí řidiče jízdního kola v této dopravní situaci je vzájemné čelní postavení řidičů jízdního kola a motorového vozidla, kdy oba jsou schopni na sebe reagovat a případné riziko eliminovat. Řidič jízdního kola jede nejméně 1,25 m od okraje parkujících vozidel vzhledem k ose kola, vyhýbání s protojedoucím vozidlem pak probíhá mírně ve dveřní zóně 1,0 m od okraje parkujících vozidel vzhledem k ose kola (TP 179: 2017, obr. 60, str. 99). Svou rychlost a chování přizpůsobuje stavebnímu a dopravnětechnickému stavu pozemní komunikace a situaci v provozu. Řidič motorového vozidla vyjíždí z parkovacího místa po vykonání alespoň jednoho pohybu navíc (couvnutí) a při minimální rychlosti díky velkému reji volantů. Vyjíždějící vozidlo musí mít rozsvícená světla a dávat znamena o změně směru jízdy. Svou rychlost a chování přizpůsobuje stavebnímu a dopravnětechnickému stavu pozemní komunikace a situaci v provozu, zejména možnému pohybu chodců a cyklistů, na který je upozorněn dopravním značením. To vše v ulicích Mlýnská a Rumiště probíhá v zóně 30 s omezením rychlosti na max. 30 km/hod. Dále navrhovatelé poukázali na ust. § 4, 18, 25, 2, 30 a 32 posledně citovaného zákona. Dále také uvedli, že toto řešení dopravní situace – vyjíždění od okraje

komunikace se běžně uplatňuje nejen při vyjíždění z parkovacího místa podélného, ale nutně i při vyjíždění vpřed ze šikmého nebo kolmého stání za obdobných rozhledových podmínek, a to nejen v případě cykloobousměrek, ale i na všech ostatních místních komunikacích, po kterých se cyklisté rovněž běžně pohybují. Taková parkovací stání lze nalézt také v oblasti OPS 1-01 v ulicích Moravské náměstí – Běhounská (šikmé parkování s jízdou vpřed), Benešova (kolmé parkování s možnou jízdou vpřed), Šilingrovo náměstí (kolmé parkování s možnou jízdou vpřed), aniž by zde bylo přikročeno k jakékoliv změně dopravního uspořádání. Dále není navržena úprava provozu v ulicích Mlýnská a Rumiště konzistentní ani s úpravou provozu již stanovenou úpravou cykloobousměrky v ulici Matulkova ze dne 29. 4. 2019, č. j. MMB/0180809/2019HA, která měla stejné stanovisko Policie ČR. Výše zmíněné argumenty odporují ust. § 2 odst. 4 správního řádu.

13. Navrhovatelé dále uvedli, že stávající obousměrky Mlýnská a Rumiště byla v období od 1. 1. 2014 – 30. 5. 2019 bez evidovaných nehod Policií ČR s účastí cyklistů. Toto zjištění se shoduje s belgickou analýzou nehodovosti cyklistů Safety aspects of contraflow cycling, která označila protisměrnou jízdu v jednosměrce za bezpečnější než jízdu po směru (riziko nehody v poměru 5:8 a 15x méně nehodovější než jízdu po hlavní komunikaci).
14. Podle navrhovatelů je taktéž třeba zhodnotit, jakou jinou trasou by mohla být trasa Mlýnská, nebo Mlýnská – Rumiště v části nebo zcela nahrazena. Za vhodné kandidáty z hlediska průjezdnosti, lokace a nejmenšího prodloužení jízdy lze považovat pro vztah Čechyňská – Bajkazy (sídlí na Dornychu) severní trasu po Křenové – Dornychu a jižní trasu po Dornychu. Z navrhovatelů uvedených tabulce vyplývá, že obě objízdné trasy Křenová – Dornych i Dornych jsou o jeden řád více zatíženy motorovými vozidly, dále intenzivní hromadnou dopravou a vyskytují se na ní nehody s účastí cyklistů a dosud v nich není žádné opatření pro cyklisty. Je zjevné, že náhradní trasy za obousměrky Mlýnská – Rumiště mají prokazatelně vyšší nehodovost, řádově vyšší zatížení osobní motorovou i tramvajovou dopravou, mají nedostatek bezpečné infrastruktury pro cyklisty a jsou delší z podstaty náhradních tras, tudíž mají i vyšší expozice rizikům. Navržená úprava provozu by přiměla cyklisty k tomu, aby na místo bezpečných ulic používali prokazatelně méně bezpečné objízdné trasy.
15. V napadeném OOP je dále podle navrhovatelů zjevná neproporcionalita, neboť požadavku Policie ČR lze dosáhnout jinak. Na místo rušení obousměrek navrhovatelé požadovali postupovat jedním nebo kombinací níže uvedených postupů (příkazem C 14 A „zajistí-li bezpečné vyjetí z parkovacího místa“ a dodatkovou tabulkou E 13 „pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby, vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled“ uložit pro řidiče užívající levostranná parkování povinnost analogicky, jak to již zákon ukládá v případech vyjíždění z místa mimo komunikaci, otáčení, couvání; zajistit potřebný dodatečný prostor před parkovacím místem tak, aby byly zajištěny blíže nespecifikované rozhledové poměry požadované Policií ČR; změnit levostranný systém parkování na pravostranný, což může přispět i ke zklidnění provozu v ulici; řešit ulici jako jednopruhovou obousměrnou pro všechna vozidla dle ČSN 73 6110 odst. 8.4.4; postupovat v souladu s výše zmíněnou ČSN, odst. 8.1.2 „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“; postupovat v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně, a to zejména určením těchto ulic v systému cyklotras.

Navrhovatelé dále požadovali rozšíření cykloobousměrek v jednosměrných ulicích Vlhká a Přízova.

16. Odpůrce všechny námitky zamítl, protože je považoval za neopodstatněné s ohledem na veřejný zájem spočívající v zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na předmětných komunikacích.
17. Podle odůvodnění námitek v napadeném OOP odpůrce v dané věci postupoval tak, aby předmětné dopravní značení v dané oblasti tvořilo ucelený a bezpečný systém. Návrh stanovení místní úpravy provozu na předmětných komunikacích byl navržen přiměřeně k místním podmínkám již tak dopravně přetížené oblasti s cílem zajistit zklidnění dané oblasti a tím zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy s ohledem na zajištění možného bezpečného provozu, zejména individuální osobní dopravy, zásobování, pěších účastníků a zejména cyklistické dopravy, a to v návaznosti na všechny účastníky silničního provozu v dané frekventované oblasti, ve které má být zavedeno tzv. rezidentní parkování. Odpůrce uvedl, že místní komunikace III. třídy, ulice Mlýnská, Brno je široká cca 4,1 m – 4,4 m a je v délce cca 100 m. Jsou na ní zaparkovaná vozidla v parkovacím zálivu, který je součástí této komunikace. Parkování je provedeno po levé straně i na pravé straně ve směru jízdy této jednosměrné komunikace. V souvislosti s tímto řešením je ulice Rumiště široká cca 4 m a parkování je provedeno na levé straně této komunikace. S ohledem na nesouhlasné vyjádření Policie ČR ze dne 18. 6. 2019 odpůrce šetřil oprávněné zájmy dotčených osob a dbal, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, proto přijal toto vyjádření dotčeného orgánu jako závazné a stanovil podle něj místní úpravu provozu na pozemních komunikacích tak, jak je uvedeno ve výroku napadeného OOP.
18. Pokud se týká významu odstranění dopravního značení dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ a dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, jedná se o odstranění nebezpečných kolizních situací, kdy řidiči vozidel stojících v parkovacím zálivu při levé straně místních komunikací III. třídy, ulice Mlýnská a Rumiště, nebudou mít náležitý rozhled přes vozidla stojící před nimi na příjíždějícího cyklistu v protisměru, který by se pohyboval po levé straně proti zaparkovaným vozidlům. Mohlo by docházet k situacím, kdy vyjíždějící řidič vozidla, které bylo zaparkováno v parkovacím zálivu v levé straně místních komunikací III. třídy, ulice Mlýnská a Rumiště, musí vyjet minimálně na šířku $\frac{3}{4}$ vozidla, aby do protisměru měl náležitý rozhled, a právě v tomto prostoru se bude pohybovat cyklista rychlostí, která neumožní adekvátní reakci obou účastníků silničního provozu. V tomto případě, kdy není možné zajistit náležitý rozhled pro bezpečné vyjetí vozidla z parkovacího zálivu na místní komunikaci III. třídy, ulice Mlýnská a Rumiště, je ponechání dopravního značení dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ a dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, na místní komunikaci III. třídy, ulice Mlýnská a Rumiště, z hlediska kritéria legitimního cíle, vhodnosti a minimalizace zásahů k dosažení jednotného cíle, a to odstraněním možných nebezpečných dopravních situací, které přímo ohrožují bezpečnost silničního provozu. Odpůrce postupoval s přihlédnutím ke specifickým místním podmínkám daného dopravního prostoru.
19. Odpůrce dodal, že námitky svým důsledkem nepřímě směřovaly proti uskutečnění předmětu návrhu stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, spočívajícího v realizaci nařízení statutárního města Brna č. 12/2019. Je tedy nutné, aby stanovené dopravní značení

tvorilo ucelený systém pro bezpečný provoz všech účastníků silničního provozu, a to podle místních specifických podmínek tak, aby byl splněn účel spočívající ve zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy ve vztahu k maximálnímu bezpečnému provozu všech účastníků silničního provozu.

II. Shrnutí návrhové argumentace

20. Navrhovatelé odůvodnili svou aktivní legitimaci k podání návrhu tím, že napadeným OOP byli zkráceni na svých právech v několika ohledech. Navrhovatel 1) je zapsaný spolek se sídlem v Brně, jehož posláním je zlepšovat kvalitu života obyvatel Brna, kvalitu veřejných prostranství, podněcovat diskusi o urbanismu, nabízet urbanistická a dopravní řešení přátelská k lidem v ulicích, podporovat rozvoj pěší dopravy, cyklo dopravy a městské hromadné dopravy.
21. Navrhovatel 2) má bydliště v Brně. Napadeným OOP byl zkrácen na svých právech, neboť pravidelně jezdí na kole a využívá ho pro každodenní dopravu do práce, na nákupy a za volným časem.

Vadný procesní postup při vydání napadeného OOP

22. Navrhovatelé mají za to, že z předložených podkladů není možné dovodit, z jakého důvodu odpůrce přistoupil ke změně stanovení provozu na pozemních komunikacích. Jediný závěr, který lze seznat z podkladových stanovisek je, že má na předmětných komunikacích dojít ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Takové odůvodnění navrhovatelé považují za nedostačující a tedy nepřezkoumatelné. Celé odůvodnění je taktéž nepřezkoumatelné pro nesrozumitelnost, neboť odpůrce se nevyjádřil ke všem připomínkám účastníků připomínkového řízení. Konkrétně se odpůrce odmítl vypořádat s připomínkami týkajícími se veřejného zájmu, potřeby cykloobousměrek a jejich rozšíření. Taktéž nevěnoval jakoukoliv pozornost bezpečnosti cykloobousměrek. Stejně tak odpůrce své závěry stran intenzity provozu, na které se odvolává, neopírá o žádná data ohledně projíždějících vozidel. Odpůrce dále odmítl připomínky navrhovatelů ohledně redukce prostoru vyhrazeného parkování s tím, že nelze preferovat jeden způsob dopravy. Podle norem ČSN, na které odpůrce odkazuje, naopak vyžadují preferenci chodců a cyklistů.

Rozpor napadeného OOP se zákonem

23. Navrhovatelé shledávají napadené OOP v rozporu s čl. 14 a 31 Listiny základních práv a svobod, tedy právo na svobodu pohybu a právo na ochranu zdraví.
24. Dále navrhovatelé namítají, že použil-li odpůrce pro svoji argumentaci výhradně starší a veřejnosti do určité míry nepřístupné normy ČSN, a současně odmítl užití normy TP 179, je třeba, aby tento důvod dostatečně přesvědčivě uvedl.

Neproporcionalita napadeného OOP

25. Co se týče prvního kritéria testu proporcionality z hlediska vhodnosti napadeného OOP, dle navrhovatelů zrušení předmětných cykloobousměrek z důvodů zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, napadené OOP tento cíl nesplňuje. Protisměrná jízda cyklisty v jinak jednosměrné ulici je bezpečnější než jízda stejným směrem v jednosměrné ulici, neboť při potkávání sleduje dopravní situaci jak řidič automobilu, tak i cyklista. Se stejnou logikou mají chodci chodit při levém okraji vozovky tam, kde není chodník. Menší nehodovost cyklistů v protisměru potvrzují statistiky nehodovosti zahraničí, stejně jako faktická absence nehod v cykloobousměrkách na ulici Rumiště. Jak bylo uvedeno v připomínkách navrhovatele 1), cykloobousměrky obecně nebezpečné nejsou, což ukázala studie v rámci projektu Presto, projekt EÚ's Intelligent Energy – evropský program podpořený výkonnou agenturou pro malé a střední podniky. Stávající obousměrka Rumiště byla v období od 1. 1. 2014 do 30. 6. 2019 bez evidovaných nehod Policií ČR s účastí cyklistů. Toto zjištění se shoduje s belgickou analýzou nehodovosti cyklistů Safety aspects of – Contraflow cycling, která označila protisměrnou jízdu v jednosměrce za bezpečnější než jízdu po směru a 15x méně nehodovější než jízdu po hlavní komunikaci. Dále je třeba také zhodnotit, jakou jinou trasou by mohla být odstraňovaná trasa zčásti nebo zcela nahrazena. Za vhodné kandidáty z hlediska průjezdnosti, lokace a nejmenšího prodloužení jízdy lze považovat pro vztah Čechyňská – Bajkazyl (sídlí na Dornychu) severní trasu po Křenové – Dornychu a jižní trasu po Dornychu. Trasy Křenová – Dornych jsou zatíženy motorovými vozidly, dále intenzivní hromadou dopravou a vyskytují se na ní nehody s účastí cyklistů a dosud v nich není žádné opatření pro cyklisty. Náhradní trasy za obousměrky Mlýnská – Rumiště mají prokazatelně vyšší nehodovost, řádově vyšší zatížení osobní motorovou i tramvajovou dopravou, což je pro bezpečnost rizikový faktor, nedostatek bezpečné infrastruktury pro lidi na kole a jsou delší, z podstaty náhradních tras, tudíž mají i vyšší expozice rizikům. Navržená úprava provozu by přiměla cyklisty k tomu, aby namísto bezpečných ulic jako Rumiště a navazující Mlýnskou používali prokazatelně méně bezpečné objížděné trasy, je proto v rozporu s ústavně zaručeným právem na ochranu zdraví. OOP tak nedosahuje cíle, který si vytklo.
26. Co se týče kritéria potřebnosti, dle navrhovatelů je třeba se zabývat tím, zda bezpečnosti a plynulosti nebylo možné dosáhnout jiným, pro navrhovatele méně nepříznivým způsobem.
27. Argument odpůrce, že řidiči vozidel stojících v parkovacím zálivu při levé straně komunikace na ulici Rumiště nebudou mít náležitý rozhled přes vozidla stojícími před nimi na příježdějícího cyklistu v protisměru, který by se pohyboval po levé straně proti zaparkovaným vozidlům, je nelogický. Každý účastník silničního provozu má vždy povinnost dopravním značkám věnovat pozornost a těmito se řídit a každý vyjíždějící řidič vozidla, které bylo zaparkováno v parkovacím zálivu v levé straně předmětné komunikace, se musí pohybovat rychlostí, která mu umožní adekvátní reakci v případě, že se tam bude pohybovat cyklista. Tato situace levostranně parkujícího motorového vozidla a jízdního kola v protisměru je zcela řešitelná obecnými ustanoveními zákona o silničním provozu. Výchozím předpokladem pro dobré řešení dopravní situace je vzájemné čelní postavení řidičů jízdního kola a motorového vozidla, kdy jsou oba schopni na sebe reagovat a případné riziko eliminovat. Řidič jízdního kola jede nejméně 1,25 m od okraje parkujících vozidel vzhledem k ose kola, vyhýbání s protijedoucím vozidlem pak probíhá mírně ve dveřní zóně 1,0 m od okraje parkujících vozidel vzhledem k ose kola (TP 179:2017). Svou rychlost a chování přizpůsobuje stavebnímu a dopravnětechnickému

stavu pozemní komunikace a situaci v provozu. Řidič motorového vozidla vyjíždí z parkovacího místa po vykonání alespoň jednoho pohybu navíc (couvnutí) a při minimální rychlosti díky velkému rejdu volantu. Vyjíždějící vozidlo musí mít rozsvícená světla a dávat znamení o změně směru jízdy. Svou rychlost a chování přizpůsobuje stavebnímu a dopravnětechnickému stavu pozemní komunikace a situaci v provozu, zejména možnému pohybu.

28. Ohledně kritéria minimalizace zásahů mají navrhovatelé za to, že regulace, kterou zavádí napadené OOP, omezuje své adresáty více, než je nutné. Navrhovatelé nesouhlasí s argumentací odpůrce, že uspořádání komunikace nedosahuje šířky 4,5 m, a že v souvislosti s existencí organizovaného podélného parkování není splněna podmínka pro náležitý rozhled řidičů vozidel vyjíždějících z parkovacích stání na cyklistu jedoucího v protisměru. Na místě dle navrhovatelů bylo, aby se odpůrce zabýval úpravami parkování a šířkovému uspořádání komunikace.
29. Na závěr se navrhovatelé zabývali kritériem proporcionality v užším smyslu. Podle navrhovatelů bylo třeba zkoumat, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli, tj. zejména to, zda daného cíle není možné dosáhnout mírnějšími prostředky. Ve vztahu k rušení cykloobousměrky v ulici Rumiště navrhovatelé uvedli, že na jednu stranu správní orgán urputně trvá na zrušení cykloobousměrek, se stejnou urputností však odmítá zvážit jiné alternativy. Výrazně vhodnějším a mírnějším nástrojem, který by tvořil ucelený a bezpečný systém v Brně, by přitom mohlo být například zajištění levostranného systému na pravostranný, což by mohlo přispět ke zklidnění provozu v ulici. Taktéž nainstalování dodatkových příkazů a tabulek, například C 14a a E 13 nebo zajištění potřebného dodatečného prostoru před parkovacím místem tak, aby byly zajištěny blíže nespecifikované rozhledové poměry požadované Policií ČR. Při zvažování alternativ by správní orgán měl postupovat v souladu s ustanovením ČSN 73 6110 odst. 8.1.2, podle něhož příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.
30. S ohledem na uvedené navrhovatelé navrhli, aby soud napadené OPP zrušil desátým dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku a přiznal jim náklady řízení.

III. Shrnutí stanoviska odpůrce

31. Odpůrce s návrhovými body navrhovatelů nesouhlasí a poukazuje na to, že napadené OOP je třeba vnímat ve dvou rovinách, a to jako stanovení dopravních značek ve smyslu zákona § 23 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích v návaznosti na nařízení statutárního města Brna, kterým se vymezují tzv. oblasti placeného stání podle § 23 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích; a stanovení ostatních dopravních značek. Co se týče ostatních dopravních značek, jedná se prakticky pouze o zrušení předmětné cykloobousměrky na ulici Rumiště. OOP původně rušilo i cykloobousměrku na ulici Mlýnská, tu však odpůrce obnovil prostřednictvím OOP ze dne 7. 11. 2019, s účinností 23. 11. 2019. Oproti původní úpravě provozu na ulici Mlýnská podle napadeného OOP, kde bylo stání motorových vozidel umožněno po celé délce severní strany této pozemní komunikace, je přitom podle současné úpravy provozu (po obnovení cykloobousměrky na ulici Mlýnská) stání motorových vozidel přesunuto na jižní stranu této pozemní komunikace, přičemž došlo k výraznému úbytku parkovacích

míst. Původní hodnocení dopravního rizika spojeného s existencí cykloobousměrky v ulici Mlýnská se ze strany odpůrce nijak nezměnilo. K obnovení cykloobousměrky odpůrce přistoupil proto, že se změnila organizace dopravy v této ulici. Vyšlo se tak vstříc především cyklistům. Cykloobousměrka na ulici Mlýnská je tedy opět stanovena a fyzicky vyznačena (byť v upravené formě). V současnosti je proto napadené OOP v rozsahu zrušení cykloobousměrky na ulici Mlýnská fakticky derogována pozdějším OOP. Úprava týkající se ulice Rumiště je založena především na veřejném zájmu spočívajícím v zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Odpůrce v napadeném OOP uvedl zcela konkrétní úvahy, které jej vedly k jeho vydání a vypořádal se se všemi námitkami.

32. K námitce, že napadeným OOP byly porušeny předmětné články Listiny základních práv a svobod odpůrce uvádí, že i po zrušení předmětné cykloobousměrky je stále umožněno využívat k přepravě na jízdním kole také příslušné okolní pozemní komunikace, do cíle trasy dané osoby je proto vždy možné se dopravit. Pořád je navíc možné se po předmětné komunikaci pohybovat, a to ve směru jízdy nebo ulici projít jako chodec. Rovněž právo na ochranu veřejného zdraví nezahrnuje subjektivní právo přepravovat se jízdním kolem na každé pozemní komunikaci oběma směry.
33. Odpůrce dále nerozumí, v jakém směru by mělo dojít tvrzeným porušením technických norem k rozporu s hmotným právem, neboť technické normy nejsou právně závazné a netvoří tak hmotné právo. Navrhovatelé neuvádí, z jakého důvodu je napadené OOP v rozporu s hmotným právem.
34. K namítané vhodnosti napadeného OOP odpůrce uvádí, že cykloobousměrky zrušil právě s ohledem na bezpečnostní riziko při vyjíždění zaparkovaných motorových vozidel. Řidiči zaparkovaných vozidel stojících na levé straně ulice musí vyjet zhruba na tři čtvrtiny délky svého vozidla, aby měli šanci vidět cyklisty pohybující se v protisměru. V takovém případě může docházet k potenciálně nebezpečným situacím, kterým se odpůrce snažil předejít. Statistická data nemusí znamenat, že dotčené místo je dopravně bezpečné. Je úkolem odpůrce předcházet vzniku dopravních rizik a v tomto ohledu musí působit proaktivně.
35. Podle odpůrce taktéž kritérium potřeby bylo naplněno, neboť změnou místní úpravy provozu reagoval na existenci konkrétního dopravního rizika. Po zavedení této změny nebudou po předmětné komunikaci v protisměru jezdit cyklisti na straně vozovky při parkujících vozidlech, čímž je toto riziko odstraněno. Úprava parkovacích míst tak, aby byl zajištěn dostatečný prostor před vozidlem, konkuruje zájmu na parkování. Zřízení výhybek je v případě vyjíždění z parkovacího místa zcela irelevantní.
36. Co se týče kritéria minimalizace zásahů, dle odpůrce i po zrušení předmětných cykloobousměrek existuje hned několik vhodných alternativ.
37. Z hlediska proporcionality v užším smyslu proti sobě stojí veřejný zájem na bezpečnosti dopravy a veřejné subjektivní právo na užívání pozemních komunikací. Odpůrce zrušením předmětné cykloobousměrek upřednostnil veřejný zájem na bezpečnosti dopravy.

IV. Posouzení věci

38. Zdejší soud byl při rozhodování vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „s. ř. s.“).

Navrhovatelé svoje námitky směřující proti napadenému OOP rozčlenili do návrhových bodů ve smyslu „algoritmu“ přezkumu opatření obecné povahy, jak jej definoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98 (publikovaný pod č. 740/2006 Sb. NSS, všechna zde citovaná rozhodnutí dostupná na www.nssoud.cz). Zdejší soud se při přezkoumávání napadeného OOP tohoto členění, při respektování § 101d odst. 1 s.ř.s., držel.

39. Navrhovatelé se návrhem (včetně petitu) domáhají zrušení napadeného OOP v celém rozsahu, veškeré argumenty, jimiž se domáhají zrušení napadeného OOP, však směřují jen do části napadeného OOP, kterou došlo ke změně dopravního značení na místní komunikaci III. třídy, na ulici Mlýnská a Rumiště v Brně, na nichž byla zrušena jízda cyklistů v protisměru, a to odstraněním dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ a dále došlo k odstranění dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217), odstranění vodorovné dopravní značky V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ a dále k odstranění dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217) na místní komunikaci II. třídy na ulici Křenová v Brně a k odstranění dodatkové tabulky E 13 „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217) na místní komunikaci III. třídy na ulici Přízova v Brně. Pokud jde o zbylou část napadeného OOP, k ní žádné návrhové body nesměřovaly; ve vztahu ke zbylé části napadeného OOP byl tedy návrh zamítnut.
40. V části, v níž návrh požaduje zrušení změny dopravního značení na posledně uvedených místních komunikacích v Brně v rozsahu, jak je vyjádřen ve výroku pod bodem I. tohoto rozsudku, je návrh důvodný.
41. Pokud jde o podmínky řízení o podaném návrhu, pak obecně lze za podmínky řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části podle § 101a s. ř. s. považovat existenci opatření obecné povahy, dodržení zákonem stanovené lhůty pro podání návrhu a aktivní a pasivní legitimaci. Právní úprava řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části je obsažena v § 101a a násl. s. ř. s. Zdejší soud shledal, že napadené OOP je opatřením obecné povahy ve smyslu § 171 a násl. správního řádu ve spojení s § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, přičemž napadené opatření nabylo účinnosti dne 5. 10. 2019, a tedy jednoletá lhůta k podání návrhu byla zachována. Současně dospěl zdejší soud k závěru, že napadené OOP je dosud nezrušeným aktem; sdělil-li odpůrce zdejšímu soudu ve vyjádření k návrhu na zrušení OOP, že dne 7. 11. 2019 bylo pod č. j. MMB/0384898-1/2019/VOS vydáno opatření obecné povahy, které obnovuje cykloobousměrku na ulici Mlýnská (byť v upravené formě) a že jeho vydáním došlo k faktické derogaci části napadeného OOP, pak z přiloženého textu tohoto „navazujícího“ opatření obecné povahy neplyne ani částečné zrušení nyní napadeného OOP, přitom faktická částečná derogace neznamená, že by na nyní napadené OOP měl zdejší soud nahlížet jako na OOP již (částečně) neexistující. Tuto podmínku řízení (samotnou existenci opatření obecné povahy) má zdejší soud tedy nadále za splněnou. K této úvaze dospěl soud i z toho důvodu, že pokud by v budoucnu došlo jakýmkoliv způsobem ke zrušení „nového“ OOP, mohlo by dojít k obnově stavu před jeho vydáním a navrhovatelé by již nemuseli mít k dispozici lhůtu pro obranu proti nyní napadenému OOP v rámci správního soudnictví.
42. Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy je ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. ten, kdo tvrdí, že byl zkrácen na svých právech vydaným opatřením obecné povahy. Aktivní legitimace navrhovatelů se tak zakládá pouhým tvrzením dotčení

na jejich právech. Rozšířený senát Nejvyššího správního soudu k tomu v usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120 (publikováno pod č. 1910/2009 Sb. NSS), uvedl: „Navrhovatel tedy musí v první řadě tvrdit, že existují určitá jemu náležející subjektivní práva, která jsou opatřením obecné povahy dotčena. (...) Splnění podmínek aktivní procesní legitimace bude tedy dáno, bude-li stěžovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdit možnost dotčení jeho 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. (...) Výjimečně je též představitelné, aby aktivní procesní legitimace byla dána i tehdy, tvrdí-li navrhovatel, který sám není vlastníkem nemovitosti ani nemá právo k takové cizí věci na území regulovaném územním plánem, že jeho vlastnické právo nebo jiné absolutní právo k nemovitosti nacházející se mimo území regulované územním plánem by bylo přímo dotčeno určitou aktivitou, jejíž provozování na území regulovaném územním plánem tento plán (jeho změna) připouští. Typicky půjde o vlastníka pozemku sousedícího s územím regulovaným územním plánem, který by mohl být dotčen určitou aktivitou, jejíž vlivy se významně projeví i na jeho pozemku (např. exhalacemi, hlukem, zápachem apod.) nebo které povedou k významnému snížení hodnoty jeho majetku.“

43. V posuzované věci aktivní legitimace navrhovatele a) vyplývá ze skutečnosti, že je spolkem se sídlem v Brně, účastnil se připomínkového řízení ve vztahu k napadenému OOP a jeho činnost spočívá mj. v podpoře rozvoje pěší dopravy, cyklodopravy a městské hromadné dopravy ve městě. Členové spolku taktéž údajně využívají jízdní kolo jako jeden ze způsobů dopravy po městě. Aktivní legitimace navrhovatele b) plyne z toho, že bydlí v oblasti dotčené napadeným OOP, tedy zde lze nepochybně dovodit příčinnou souvislost mezi změnou provedenou napadeným OOP v dopravním značení a možnými důsledky, které navrhovatel b) namítá jako zkrácení svých subjektivních práv. K aktivní legitimaci navrhovatel b) konkrétně uvedl, že bydlí v Brně (to zdejší soud nemá jak zpochybnit) a přijetím napadeného OOP došlo ke zhoršení jeho situace ohledně pohybu na kole v dotčeném území.
44. Odpůrce je nepochybně pasivně legitimován již proto, že napadené OOP vydal.
45. Za této situace zdejší soud (z úřední povinnosti; bod 28. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2010, č. j. 1 Ao 2/2010-116, č. 2215/2011 Sb. NSS, věc *Změna územního plánu obce Moravany*), zkoumal, zda měl odpůrce pravomoc k vydání napadeného OOP a zda bylo v jeho působnosti předmětnou úpravu místního provozu stanovit. Podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu platí, že „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.“ Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu platí, že „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.“ Odpůrce tedy byl ze zákona oprávněn stanovit místní úpravu provozu dopravními značkami, přičemž tento vrchnostenský akt má ex lege stanovenou formu opatření obecné povahy. Z toho zároveň zdejší soud

dovodil, že napadené OOP bylo vydáno správnou formou a je přezkoumatelné v režimu § 101a s. ř. s.

46. Za této situace se zdejší soud zaměřil na argumentaci navrhovatelů, podle níž je napadené OOP v části zrušení cykloobousměrek na ulici Mlýnská a Rumiště nepřezkoumatelné. Nepřezkoumatelnost navrhovatelé namítají jednak proto, že není zřejmé, z jakého důvodu odpůrce přistoupil ke zrušení předmětných cykloobousměrek, a dále proto, že odpůrce se nevyjádřil ke všem připomínkám navrhovatelů uplatněným v připomínkovém řízení.
47. Tato část napadeného OOP je podle zdejšího soudu nepřezkoumatelná.
48. Podle § 173 odst. 1 správního řádu součástí opatření obecné povahy musí být i odůvodnění (rozsudek NSS ze dne 16. 12. 2008 č. j. 1 Ao 3/2008-136). Přiměřeně se přitom na základě § 174 odst. 1 správního řádu uplatní také § 68 odst. 3 téhož zákona, který konkretizuje obsahové náležitosti odůvodnění rozhodnutí. Z odůvodnění musí být zřejmé, jakými úvahami se odpůrce při vydávání opatření obecné povahy řídil, dále musí odůvodnění obsahovat dostatek důvodů podporujících vydání opatření obecné povahy, závěry, k nimž odpůrce dospěl nemůžou být v rozporu se zjištěnými skutečnostmi ani se zásadami logického uvažování. V rozsudku ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, Nejvyšší správní soud uvedl, že „je třeba na odůvodnění rozhodnutí o námitkách (roz. rozhodnutí podle § 172 odst. 5 správního řádu) klást stejné požadavky jako v případě jiných správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu).“ V usnesení ze dne 27. 10. 2010, č. j. 2 Ao 5/2010-24, pak Nejvyšší správní soud dovozuje, že „rozhodnutí o námitkách, pojaté do odůvodnění opatření obecné povahy, je z materiálního hlediska samostatným správním rozhodnutím, jehož soudní přezkum není a priori vyloučen“.
49. Část napadeného OOP, ve které navrhovatelé brojí proti zrušení cykloobousměrek odstraněním dodatkových tabulek E 12a a E 12b a vodorovné dopravní značky V 20 na ulici Mlýnská a Rumiště a navazujícího odstranění dodatkových tabulek E 13 na ulici Mlýnská, Křenová a Přízova, těmto požadavkům nedostála, neboť z ní nelze zjistit rozhodovací důvody odpůrce, zejména proč odpůrce vydal stanovení místní úpravy odlišně od dosavadního stavu, dále nejsou objasněny důvody úpravy, nejsou uvedeny úvahy o zvažovaných konkurujících zájmech a o jiných řešeních a není uvedeno, proč bylo upřednostněno právě zvolené řešení.
50. Odpůrce jako jediný podklad převzal vyjádření Policie ČR ze dne 18. 6. 2019, a to jako závazné stanovisko dotčeného orgánu, a jeho jediným argumentem pro zrušení předmětných cykloobousměrek bylo, že řidič vozidla stojícího při levé straně pozemní komunikace nemá při vyjíždění náležitý rozhled na protijedoucího cyklistu, a tedy není zajištěna bezpečnost a plynulost silničního provozu. Tato část napadeného OOP skutečně, jak navrhovatelé dovozují, postrádá korektní vypořádání podstatné části argumentace navrhovatelů, která byla odpůrci předestřena před vydáním napadeného OOP; odpůrce se vůbec nevypořádal s námitkami týkajícími se veřejného zájmu a potřeby cykloobousměrek, nikterak nereagoval ani na protiargumenty navrhovatelů ohledně bezpečnosti cykloobousměrek a své závěry ohledně intenzity provozu na dotčených ulicích neopírá o žádná konkrétní data ohledně projíždějících vozidel. Na argumentaci navrhovatelů reagoval odpůrce toliko vágně, fakticky pouze opakuje se protiargumentem týkajícím se plynulosti a bezpečnosti provozu na předmětných komunikacích, jenž podstatu argumentace navrhovatelů nevyčerpával.

51. Odpůrce sice námitky navrhovatelů zrekapituloval, avšak vyjádřil se k nim pouze v obecné rovině, bez toho, že by navrhovatelům srozumitelně v jednotlivých případech vysvětlil, proč mají nebo naopak nemají v dílčích argumentech pravdu. Konkrétně navrhovatelé, mimo jiné, pod body 2 a 3 námitek uváděli řadu strategických dokumentů a zahraniční literaturu, což mělo podle jejich tvrzení prokazovat veřejný zájem na podpoře cyklistické dopravy. Pod bodem 4 navrhovatelé připomenuli právní úpravu obsaženou v zákoně o silničním provozu, kterou se řidič motorového vozidla i cyklista musí v silničním provozu řídit. Dále pod bodem 5 poukázali na nehodovost na předmětné komunikaci v době od 1. 1. 2014 do 30. 6. 2019, kdy nebyla zaznamenána žádná nehoda s účastí cyklisty. Pod bodem 6 navrhovatelé předložili jiné možnosti řešení, kterými by bylo možno protisměrný průjezd na kole realizovat. Odpůrce se k žádnému z těchto argumentů navrhovatelů konkrétně nevyjádřil; fakticky jen konstatoval, že přijal vyjádření Policie ČR jako dotčeného orgánu za závazné a na jeho základě upravil provoz; podle odpůrce došlo k odstranění kolizních situací, kdy řidiči vozidel stojících v parkovacím zálivu šikmo při pravé straně předmětné komunikace nemají náležitý rozhled.
52. Navrhovatelé v připomínkovém řízení požadovali namísto úplného zrušení protisměrného vjezdu cyklistů na předmětné komunikace následující opatření: instalováním příkazu C 14a s dodatkovou tabulkou E 13 zajistit bezpečné vyjetí z parkovacího místa, zajistit potřebný dostatečný prostor před parkovacím místem, aby byly zajištěny blíže nespecifikované rozhledové poměry požadované Policií ČR, změnit levostranný systém parkování na pravostranný, řešit ulici jako jednopruhovou obousměrnou pro všechna vozidla dle ČSN 73 6110 odst. 8.4.4 a postupovat v souladu s posledně citovanou normou, odst. 8.1.2. Odpůrce se ani těmito dílčími variantami řešení nezabýval a neposoudil, zda by daného cíle nebylo možno dosáhnout jinak.
53. Odpůrce na uvedenou argumentaci navrhovatelů reaguje až ve vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP; tam sice relativně detailně zvažuje přiměřenost dopadů zrušení předmětných cykloobousměrek (či spíše cykloobousměrky na ulici Rumiště), tím však nelze napravit vadu postupu, které se dopustil před vydáním napadeného OOP (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2008, č. j. 8 Afs 66/2008-71). Stěží mohl k této argumentaci odpůrce zdejší soud dodatečně přihlédnout (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 10. 2004, č. j. 3 As 51/2003-58).
54. Jediným podkladem pro odstranění dodatkových tabulek E 12a, E 12b a E 13 a vodorovné dopravní značky V 20 bylo tedy stanovisko Policie ČR ze dne 18. 6. 2019 vydávané podle § 77 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, které odpůrce bez dalšího toliko převzal do odůvodnění předmětné části OOP.
55. Podle § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu je dotčeným orgánem při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace Policie ČR, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace. Podle § 136 odst. 1 správního řádu jsou dotčenými orgány a) orgány, o kterých to stanoví zvláštní zákon, a b) správní orgány a jiné orgány veřejné moci příslušné k vydání závazného stanoviska nebo vyjádření, které je podkladem rozhodnutí správního orgánu.
56. Postavení dotčených orgánů tedy obecně upravuje § 136 správního řádu. V případě § 77 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu jde o dotčené orgány ve smyslu § 136 odst. 1 písm. a) správního řádu, tedy o takové, o nichž tak stanoví zvláštní zákon, aniž by ve věci

vydávaly závazné stanovisko. Jinými slovy tedy stanoviska dotčených orgánů při stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu anebo užití zařízení pro provozní informace nejsou pro správní orgány závazná. Argumentace odpůrce, že se tímto stanoviskem musel řídit, je tak zcela nepřiléhavá. Tuto vadu se odpůrce opět snažil napravit ve vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP, v němž, na rozdíl od odůvodnění napadeného OOP (na straně 17), uvedl, že toto vyjádření pro něj není závazné (strana 4 a 5 vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP). Ani k tomuto dodatečnému pokusu o nápravu zdejší soud nemohl přihlížet.

57. Vše shora uvedené vede zdejší soud k závěru, že část napadeného OOP týkající se odstranění dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, vodorovné dopravní značky V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ a dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217), na místních komunikacích II. a III. třídy, na ulici Mlýnská, Rumiště, Křenová a Přízova v Brně, je nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů (§ 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s. za použití § 101b odst. 4 s. ř. s.).
58. Zdejší soud taktéž nemohl přehlédnout zjevný rozpor ve výkresech č. 02.1 a 03.1, které jsou nedílnou součástí napadeného OOP. Výkres č. 02.1 pod názvem „LIST Č 02, STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“ obsahuje dle legendy znázornění předmětných komunikací jako jednosměrných s cykloobousměrným provozem. Ve výkresu č. 03.1 nazvaném jako „LIST Č. 03, NAVRŽENÁ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“ jsou předmětné komunikace vedeny taktéž jako jednosměrné s cykloobousměrným provozem. Výkresy, které jsou „vtaženy“ do výroku napadeného OOP, tedy snižují srozumitelnost předmětné části OOP; z výkresů nelze seznat, v čem konkrétně má být provoz na předmětných komunikacích změněn, tedy jaký je rozdíl mezi stávající a navrženou organizací dopravy.

V. Závěr a náklady řízení

59. Ze shora uvedených důvodů tedy zdejší soud napadené OOP v části týkající se odstranění dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, vodorovné dopravní značky V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ a dodatkové tabulky E 13 s textem „MIMO“ a symbolem jízdního kola (symbol č. 217), na místní komunikaci II. a III. třídy, na ulici Mlýnská, Rumiště, Křenová a Přízova v Brně, jako nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů (§ 101d odst. 2 s. ř. s., § 76 odst. 1 písm. a) s.ř.s. za použití § 101b odst. 4 s.ř.s.) zrušil. Ve zbylé části byl návrh zamítnut; zbylá část napadeného OOP tedy tímto rozsudkem zůstává nedotčena (výroková část II. tohoto rozsudku).
60. Vzhledem k tomu, že se jedná o opatření obecné povahy regulující silniční provoz na pozemních komunikacích a že faktická reakce na rozsudek zdejšího soudu si může vyžádat delší časový prostor, zrušil zdejší soud předmětnou část napadeného OOP uplynutím jednoho týdne od právní moci tohoto rozsudku. To podle zdejšího soudu dává odpůrci dostatek času k vyřešení situace spojené s novou úpravou provozu.
61. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 s. ř. s, podle kterého má účastník, jenž měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Měl-li úspěch jen

částečný, přizná mu soud právo na náhradu poměrné části nákladů. Přestože, formálně vzato, měli navrhovatelé ve věci úspěch pouze v části, kterou došlo ke změně dopravního značení na místních komunikacích II. a III. třídy, na ulici Mlýnská, Rumiště, Křenová a Přízova v Brně, čímž byla zrušena jízda cyklistů v protisměru na ulici Mlýnská a Rumiště, zdejší soud na ně fakticky hledí jako na plně úspěšné, neboť za pravdu dal obsahově nosné části návrhu. Z týchž důvodů hledí zdejší soud na odpůrce jako na fakticky zcela neúspěšného. Důvodně a účelně vynaložené náklady na straně navrhovatelů představují náklady na zaplacené soudní poplatky ve výši 10 000 Kč a náklady na zastoupení advokátem, celkem za čtyři úkony při zastupování dvou navrhovatelů [2x příprava a převzetí zastoupení, 2x podání návrhu na zrušení napadeného OOP podle vyhlášky č. 177/1996 Sb. (dále jen „advokátní tarif“)], po 2 480 Kč [§ 7 bod 5 ve vazbě na § 9 odst. 4 písm. d) a § 12 odst. 4 advokátního tarifu] společně se dvěma režijními paušály ve výši 2 x 300 Kč podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu. Jelikož je zástupce navrhovatelů plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se odměna a náhrada hotových výdajů o částku odpovídající této dani, tj. o 2 209 Kč. Celková výše nákladů řízení navrhovatelů tak činí 22 729 Kč. K zaplacení byla odpůrci stanovena přiměřená lhůta.

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 nejbližze 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.

Brno 27. dubna 2020

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu

