



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D. a soudkyně Mgr. Kateřiny Kopečkové a JUDr. Jany Kubenové ve věci

navrhovatelů:

a) Brno na kole, z. s.

sídlem Údolní 567/33, Brno

b) R. C.

bytem K. 975/37, B.

oba zastoupeni advokátem Mgr. Štěpánem Holubem

Holubová advokáti s.r.o.

sídlem Za Poříčskou bránou 21/365, Praha 8

proti

odpůrci:

Magistrát města Brna

sídlem Dominikánské nám. 1, Brno

zastoupen advokátem Mgr. Pavlem Kroupou

KROUPAHELÁN advokátní kancelář, s.r.o.

sídlem Dominikánské nám. 656/2, Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy ze dne 10. 10. 2019, č. j. MMB/0224291-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224291 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Kopečná, Vodní, Jircháře, Leitnerova, Mendlovo náměstí, Annenská, Studánka, Pekařská, Václavská, Hybešova, Nádražní Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-11, Kopečná“,

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 10. 10. 2019, č. j. MMB/0224291-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224291 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Kopečná, Vodní, Jircháře, Leitnerova, Mendlovo náměstí, Annenská, Studánka, Pekařská, Václavská, Hybešova, Nádražní Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-11, Kopečná“, 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 vodorovného dopravního značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ na místní komunikaci II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí v Brně, a to uplynutím jednoho týdne od právní moci tohoto rozsudku.
- II. Ve zbylé části se návrh **zamítá**.
- III. Odpůrce je **povinen** zaplatit navrhovateli a) a navrhovateli b) náhradu nákladů řízení ve výši 18 228 Kč k rukám advokáta Mgr. Štěpána Holuba, KROUPAHELÁN advokátní kancelář, s.r.o., sídlem Dominikánské nám. 656/2, Brno, do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.
- IV. Odpůrce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Podstata věci

1. Navrhovatelé podali ke zdejšímu soudu návrh na zrušení opatření obecné povahy ze dne 10. 10. 2019, č. j. MMB/0224291-1/2019/VOS, sp. zn. 5400/OD/MMB/0224291 – Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Kopečná, Vodní, Jircháře, Leitnerova, Mendlovo náměstí, Annenská, Studánka, Pekařská, Václavská, Hybešova, Nádražní Brno – střed, pod názvem akce „Oblast placeného stání 1-11, Kopečná“ (dále jen „napadené OOP“).
2. Napadeným OOP se stanoví místní úprava provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. třídy, ulice Kopečná, Vodní, Jircháře, Leitnerova, Mendlovo náměstí, Anneská, Studánka, Pekařská, Václavská, Hybešova, Nádražní, 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 užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.
3. V souvislosti s výše uvedeným nařízením odpůrce podle § 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 01.2, pod názvem „KLAD LISTŮ MAP LIST Č. 01“, formát „A3“, měřítko „1:3500“, formou výkresu číslo 02.2, 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 „ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ LIST Č. 04“, datum měřítko „1:500“, formou výkresu číslo 05.2, pod názvem „ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ LIST Č. 05“, měřítko „1:500“, formou výkresu číslo 06.2, pod názvem „ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ LIST Č. 06“, měřítko „1:500“, a formou výkresu číslo 07.2, pod názvem „ZMĚNA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ LIST Č. 07“, 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 § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu. Dne 18. 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, N E S O U H L A S Í 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 jednosměrné komunikace na Mendlově náměstí, kdy díky stávající organizaci parkování není splněna podmínka pro náležitý rozhled řidičů vozidel vyjíždějících z parkovacích stání 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 04.2 a 05.2 tak, že bylo navrženo odstranit stávající dopravní značení dodatková tabulka E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“, dodatková tabulka E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ a V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“.
6. Dne 18. 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 k podání připomínek nebo námitek ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění podle § 172 odst. 4 a 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“). Odpůrce v dané lhůtě obdržel čtyři písemně odůvodněné námítky od navrhovatelů a dalších dvou osob, které se svým obsahem shodují.
7. Navrhovatelé poukazovali na několik strategických dokumentů na úrovni České republiky, Jihomoravského kraje a statutárního města Brna, v nichž je formulován

veřejný zájem na podpoře cyklistické dopravy; konkrétně cyklotrasa v ulici Mendlovo nám. – severní část je obsažena v systému tras Generelu cyklistické dopravy ve městě Brně jako obousměrky (kap. 4 „Systém“, organizační opatření v HDP – liniová“, a kap. 5. „Opatření“ list „E“, HDP – pruh pro cyklisty“). 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.

8. Dle navrhovatelů se v návrhu OOP užívají pouze obecné fráze „zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu“, „změna organizace dle platné legislativy“, „bezpečný průjezd“, „usměrňování“, „odstranění nebezpečných kolizních situací“ bez vazby na konkrétní rozporovaný záměr odpůrce. Příčinou rušení cykloobousměrky je vyjádření Policie ČR, které však není doloženo odkazy na zdroje, statistikami konkrétní bezpečnosti či nehodovostí. Ze znalosti pěti vyjádření Policie ČR týkajících se cykloobousměrek je odpůrci zřejmé, že se nejedná o konkrétní problém jedné lokality, nýbrž o systematicky užívanou formulaci Policie ČR.
9. Dále navrhovatelé poukazovali na opatření obecné povahy č. j. MMB/0373985/2010 ze dne 8. 10. 2010, jímž se zřizovala cykloobousměrka Mendlovo nám. – severní okraj; to bylo vydáno po kladném vyjádření Policie ČR č. j. KRPB-99337/ČJ-2010-060206 ze dne 6. 10. 2010. Z uvedeného vyplývá, že dříve Policie ČR proti cykloobousměrkám neměla žádné námítky.
10. Vzhledem k faktické nepodloženosti požadavku Policie ČR na zrušení cykloobousměrek lze podle 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.
11. Dále navrhovatelé poukázali na ustanovení zákona o silničním provozu, která musí účastníci silničního provozu dodržovat. Výchozím předpokladem pro zajištění bezpečí cyklisty v této dopravní situaci je odstup mezi jízdním kolem a zaparkovaným motorovým vozidlem, který je v případě Mendlova náměstí, kde je jízdní pruh pro cyklisty realizován vodorovným dopravním značením o šířce cca 1,0 m, nejméně 1,5 m od okraje parkujícího vozidla vzhledem k ose kola. Toto řešení dopravní situace – couvání z parkovacího místa – se běžně uplatňuje nejen při vyjíždění z parkovacího místa šikmého, nýbrž nutně i při couvání z kolmého státní za obdobných rozhledových podmínek, a to nejen v případě cykloobousměrek, nýbrž i na všech ostatních místních komunikacích, po kterých se cyklisté rovněž běžně pohybují.
12. Navrhovatelé dále uvedli, že v předmětné cykloobousměrce byla v období od 1. 1. 2010 do 30. 6. 2019 zaznamenána Policií ČR jedna nehoda s účastí cyklisty, která nesouvisela s couváním z parkovacího místa (čelní srážka s příčinou „nesprávný způsob jízdy“, zaviněná cyklistou). Toto zjištění se shoduje s belgickou analýzou nehodovosti cyklistů Safety aspects of contraflow cycling, která označila protisměrnou jízdu v jednosměrce za

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

bezpečnější než jízdu po směru (riziko nehody v poměru 5:8) a 15x méně nehodovější než jízdu po hlavní komunikaci.

13. Podle navrhovatelů je třeba taktéž zhodnotit, jakou jinou trasou by byla trasa Mendlovo náměstí – severní okraj v části nebo zcela nahrazena. Za jediného vhodného kandidáta z hlediska průjezdnosti, lokace a nejmenšího prodloužení jízdy lze považovat průjezd po jižním okraji Mendlova náměstí, která má však prokazatelně vyšší nehodovost, řádově vyšší zatížení osobní motorovou i hromadnou dopravou, nedostatek bezpečné infrastruktury pro lidi na kole a je delší.
14. V napadeném OOP je dále podle navrhovatelů zjevná neproporcionalita, neboť požadavku Policie ČR lze dosáhnout jinak. Namísto rušení cykloobousměrek by byl realizovatelný protisměrný průjezd severním okrajem Mendlova náměstí jednosměrnou cyklostezkou na úkor chodníku (chodník mezi šikmým parkováním a tramvajovou smyčkou), který má šířku 5,0 m; zajistil by se potřebný dodatečný prostor před parkovacím místem tak, aby byly zajištěny blíže nespecifikované rozhledové poměry požadované Policií ČR; změnil by se šikmý systém parkování na podélný; ulice by byla řešena jako jednopruhá obousměrná pro všechna vozidla; postupovalo by se v souladu s ČSN 73 6110 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.“*), nebo v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně, a to zejména s určením těchto ulic v systému cyklotras.
15. Odpůrce všechny námítky zamítl, protože je považoval za neopodstatněné s ohledem na veřejný zájem spočívající v zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na předmětných komunikacích.
16. Podle odůvodnění námitek v napadeném OOP odpůrce v dané věci postupoval tak, aby 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 II. třídy, ulice Mendlovo náměstí, je široká cca 4,5 m, parkování je realizováno v délce cca 100 m a tvoří ve městě Brně základní komunikační systém, na kterém je vedena a provozována městská hromadná doprava. Jsou na ní zaparkovaná vozidla šikmo v parkovacím zálivu, který je součástí této komunikace. Parkování je provedeno na pravé straně ve směru jízdy této jednosměrné 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.

17. Pokud jde o význam odstranění dopravního značení dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ a dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, je jím odstranění nebezpečných kolizních situací, kdy řidiči vozidel stojících v parkovacím zálivu šikmo při pravé straně komunikace nebudou mít náležitý rozhled přes vozidla stojící vedle sebe na příjíždějícího cyklistu zezadu v protisměru, který by se pohyboval po levé straně proti šikmo zaparkovaným vozidlům. Mohlo by docházet k situacím, kdy vyjíždějící řidič vozidla, které bylo zaparkováno v parkovacím zálivu na pravé straně komunikace, musí vyjet minimálně na délku tři čtvrtin 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 komunikaci, bylo nutné odstranit dopravní značení dodatkové tabulky E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ a dodatkové tabulky E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“.
18. Odpůrce dodal, že námitky svým důsledkem nepřímo směřovaly proti realizaci nařízení statutárního města Brna č. 12/2019. Je tedy nutné, aby dopravní značení stanovené v rámci akce pod názvem „Oblast placeného stání 1-11, Kopečná“ tvořilo 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

19. Navrhovatelé odůvodnili svoji aktivní legitimaci k podání návrhu tím, že napadeným OOP byli zkráceni na svých právech v několika ohledech. Navrhovatel a) je zapsaným spolkem 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, cyklodopravy a městské hromadné dopravy. Navrhovatel b) má bydliště v Brně. Napadeným OOP byl zkrácen na svých právech, neboť pravidelně jezdí na kole a využívá jej pro každodenní dopravu do práce, na nákupy a za volným časem.

Vadný procesní postup při vydání napadeného OOP

20. 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. Konkrétně se odpůrce odmítl vypořádat s připomínkami týkajícími se veřejného zájmu, potřeby cykloobousměrek a jejich rozšíření. Taktéž odpůrce nevěnoval pozornost bezpečnosti cykloobousměrek. Stejně tak odpůrce své závěry stran intenzity provozu na Mendlově náměstí, 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. Normy ČSN, na které odpůrce odkazuje, naopak vyžadují preferenci chodců a cyklistů.

Rozpor napadeného OPP se zákonem

21. Navrhovatelé shledávají napadené OOP v rozporu s čl. 14 a 31 Listiny základních práv a svobod, tedy právem na svobodu pohybu a právem na ochranu zdraví.
22. 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.
23. Dle navrhovatelů je napadené OOP taktéž v rozporu s přílohou č. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb.,
o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která upravuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovými, zrakovými, sluchovými a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Stavbou ve smyslu této vyhlášky je komunikace či chodník. Podle přílohy č. 2 Technické požadavky je stanoveno, že komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1 500 mm, v odůvodněných případech lze vybavení komunikace umístit tak, že bude průchozí prostor místně zúžen až na 900 mm. Napadené OOP umožňuje v ulici Hybešova parkování automobilů na chodníku, čímž zužuje šířku chodníku pro chodce pouze na 1 m. Toto zúžení v délce 8,5 m kvůli parkování však nelze podřadit pod výjimky, kterými dle této přílohy je technické vybavení komunikace.

Neproporcionalita napadeného OOP

24. Co se týče prvního kritéria testu proporcionality z hlediska vhodnosti napadeného OOP, podle navrhovatelů zrušení předmětné cykloobousměrky z důvodů zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu 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 cyklista. Se stejnou logikou mají chodci chodit při levém okraji vozovky tam, kde není chodník. Menší nehodovost cyklistů v protisměru potvrzují statistiky nehodovosti ze zahraničí, stejně jako faktická absence nehod v cykloobousměrkách na ulici Mendlovo náměstí. Jak bylo uvedeno v připomínkách navrhovatelů, cykloobousměrky obecně nebezpečné nejsou, což ukázala studie v rámci projektu PRESTO (projekt EU's Intelligent Energy). V období od 1. 1. 2010 do 30. 6. 2019 byla na předmětné cykloobousměrce Policií ČR zaznamenána jedna nehoda za účasti cyklisty. Tato nehoda však nesouvisela s couváním z parkovacího místa, jednalo se o čelní srážku způsobenou nesprávným způsobem jízdy cyklisty.
25. Podle navrhovatelů je taktéž třeba zhodnotit, jakou jinou trasou byla trasa přes předmětnou komunikaci zčásti nebo zcela nahrazena. Za náhradní trasu lze považovat jižní okraj Mendlova náměstí; tato trasa je několikanásobně více zatížena motorovými vozidly. Rušená trasa vykazuje zatížení 6 000 motorovými vozidly za běžný pracovní den, zatímco náhradní trasa je zatížena 23 000 motorovými vozidly za běžný pracovní den. Na náhradní trase jsou v letech 2010 až 2019 evidovány čtyři nehody s účastí cyklisty. Objížděná trasa dále nedisponuje dostatkem bezpečné infrastruktury pro lidi na kole, je

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

delší a rizikovější. Úprava dopravního značení v napadeném OOP nedosahuje vytyčeného cíle bezpečnosti; kritérium vhodnosti tak není splněno.

26. Co se týče kritéria potřeby, podle 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 šikmo při levé straně komunikace nebudou mít náležitý rozhled přes vozidla na příjíždějícího 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 těmi se řídit a každý vyjíždějící řidič vozidla, které bylo zaparkováno v parkovacím zálivu na straně komunikace, se musí pohybovat rychlostí, která mu umožní adekvátní reakci v případě, že se tam bude pohybovat cyklista. Výchozím předpokladem pro zajištění bezpečí cyklisty v této dopravní situaci je skutečnost, že jízdní pruh pro cyklisty zajišťuje odstup mezi jízdním kolem a zaparkovaným motorovým vozidlem, který je realizován vodorovným dopravním značením o šířce cca 1 m; cyklista tak jede nejméně 1,5 m od okraje parkujícího vozidla vzhledem k ose kola a na případné porušení povinnosti couvajícího řidiče může včas reagovat.
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. Předně šířka komunikace je 5,5 m, čímž je výrazně sníženo riziko srážky mezi automobilem a cyklistou. Namísto dle navrhovatelů bylo, aby se odpůrce zabýval úpravami parkování a šířkovým uspořádáním této komunikace.
29. Na závěr se navrhovatelé zabývali kritériem proporcionality v užším smyslu. Podle jejich názoru vhodnějším a mírnějším nástrojem bylo zajištění potřebného dodatečného prostoru před parkovacím místem tak, aby byly zajištěny blíže nespecifikované rozhledové poměry požadované Policií ČR. Průjezd komunikací pro cyklisty v protisměru lze realizovat jednosměrnou cyklostezkou na úkor chodníku, který má šířku 0,5 m, čehož lze dosáhnout bez stavebních úprav a v souladu s požadavky ČSN 73 6110 na smíšené stezky pro pěší a cyklisty.
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 procesního 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 § 23 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), v návaznosti na nařízení statutárního města Brna, kterým se vymezují tzv. oblasti placeného stání podle § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, a dále jako stanovení ostatních dopravních značek.

Co se týče ostatních dopravních značek, jedná se prakticky pouze o zrušení cykloobousměrky a o zřízení podélného parkovacího pruhu na ulici Hybešova. Odpůrce v napadeném OOP uvedl zcela konkrétní úvahy, které jej k tomu vedly a vypořádal se se všemi námitkami. Zdůraznil, že v současné době probíhá řízení o vydání OOP, kterým dojde k faktické derogaci napadeného OOP ve vztahu k Mendlovu náměstí.

32. K námitce, že napadeným OOP byla porušena Listina základních práv a svobod, odpůrce uvádí, že i po zrušení 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 neuvádějí, z jakého důvodu je napadené OOP v rozporu s hmotným právem.
34. Pokud jde o rozpor napadeného OOP s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tak ta není pro stanovení místní úpravy závazná, neboť se jedná o prováděcí předpis k zákonu č. 183/2006 Sb.,
o územním plánování a stavebním řádu (stavení zákon). Při vydávání napadeného OOP nepostupoval odpůrce podle tohoto zákona.
35. K namítané vhodnosti napadeného OOP odpůrce uvádí, že předmětnou cykloobousměrku zrušil právě s ohledem na bezpečnostní riziko při vyjíždění zaparkovaných motorových vozidel. Řidiči zaparkovaných vozidel stojících šikmo na levé straně ulice musí vyjet zhruba na tři čtvrtiny délky svého vozidla, aby měli možnost vidět cyklisty pohybující se v protisměru při řadě levostranně parkujících vozidel. 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.
36. Podle odpůrce taktéž kritérium potřeby bylo naplněno, neboť změnou místní úpravy provozu odpůrce reagoval na existenci konkrétního dopravního rizika. Po zavedení této změny nebudou po předmětné komunikaci v protisměru jezdit cyklisté na straně vozovky při parkujících vozidlech, čímž je toto riziko odstraněno. Úprava parkovacích míst tak, aby byl zajištěn dostatečný prostor před vozidlem, by nic nezměnila na rozhledových poměrech řidičů, neboť mu v rozhledu brání vozidlo stojící vedle něj, nikoliv před ním. Změna ze šikmého parkování na podélné by rovněž dopravní riziko neodstranila, neboť by situace byla obdobná a hrozil by střet motorového vozidla s cyklistou jedoucím v protisměru. Ani zřízení výhyben není účelné.
37. Pokud jde o kritérium minimalizace zásahů, podle odpůrce i po zrušení předmětné cykloobousměrky existuje bezpečná a přiměřeně komfortní alternativní trasa.

38. Z hlediska proporcionality v užším smyslu proti sobě stojí veřejný zájem na bezpečnosti dopravy a veřejné subjektivní právo na užívání pozemních komunikací. Odpůrce zrušením cykloobousměrky upřednostnil veřejný zájem na bezpečnosti dopravy.

IV. Posouzení věci

39. Zdejší soud byl při rozhodování vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, 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 29. 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 přezkouvávání napadeného OOP tohoto členění, při respektování § 101d odst. 1 s. ř. s., držel.
40. 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 II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí v Brně, na níž 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 vodorovného dopravního značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“. Pokud jde o zbylou část napadeného OOP, k ní žádné návrhové body nesměřovaly a zdejší soud nezjistil ani žádné vady, k nimž by musel nutně přihlédnout z úřední povinnosti; ve vztahu ke zbylé části napadeného OOP byl tedy návrh zamítnut.
41. V části, v níž návrh požaduje zrušení změny dopravního značení na místní komunikaci II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí v Brně, na níž 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 vodorovného dopravního značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“, je návrh důvodný.
42. 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 25. 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 přípisem ze dne 24. 4. 2020, že dne 22. 4. 2020 bylo na úřední desce odpůrce publikováno „navazující“ opatření obecné povahy, které je „podstatným zásahem do regulace zaváděné napadeným opatřením obecné povahy“, a že jeho vydáním dochází k „derogaci části“ napadeného OOP, pak z přiloženého textu tohoto „navazujícího“ opatření obecné povahy neplyne ani částečné zrušení nyní napadeného OOP, přitom jeho 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.

43. 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.“*
44. 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, cyklo dopravy 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.
45. Odpůrce je nepochybně pasivně legitimován již proto, že napadené OOP vydal.
46. 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.

47. Za této situace se zdejší soud zaměřil na argumentaci navrhovatelů, podle níž je napadené OOP v části zrušení cykloobousměrky odstraněním dodatkových tabulek E 12a a E 12b a vodorovného dopravního značení V 14 na Mendlově náměstí nepřezkoumatelné. Nepřezkoumatelnost navrhovatelé namítají jednak proto, že není zřejmé, z jakého důvodu odpůrce přistoupil ke zrušení předmětné cykloobousměrky, a dále proto, že odpůrce se nevyjádřil ke všem připomínkám navrhovatelů uplatněným v připomínkovém řízení.
48. Tato část napadeného OOP je podle zdejšího soudu nepřezkoumatelná.
49. 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, kterými 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“.
50. Část napadeného OOP, ve které navrhovatelé brojí proti zrušení cykloobousměrky odstraněním dodatkových tabulek E 12a a E 12b a vodorovného dopravního značení V 14 na Mendlově náměstí, 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.
51. 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 předmětné cykloobousměrky 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 cykloobousměrky, nikterak nereagoval ani na protiargumenty navrhovatelů ohledně bezpečnosti cykloobousměrky a své závěry ohledně intenzity provozu na Mendlově náměstí neopírá o žádná konkrétní data ohledně projíždějících vozidel. Na argumentaci navrhovatelů reagoval odpůrce toliko vágně, fakticky pouze opakujícím se protiargumentem týkajícím se plynulosti a bezpečnosti provozu na předmětné komunikaci, jenž podstatu argumentace navrhovatelů nevyčerpával.

52. Odpůrce sice připomínky 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 připomínek 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. 2010 do 30. 6. 2019, kdy byla zaznamenána jedna nehoda s účastí cyklisty, ale ta nesouvisela s couváním zaparkovaného vozidla na této komunikaci. 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 přes vozidla stojící vedle sebe na projíždějícího cyklistu zezadu v protisměru, který by se pohyboval po levé straně proti šikmo zaparkovaným vozidlům.
53. Navrhovatelé v připomínkovém řízení požadovali namísto úplného zrušení protisměrného vjezdu cyklistů na předmětnou komunikaci následující opatření: protisměrný průjezd realizovat jednosměrnou cyklostezkou na úkor chodníku, zajistit dodatečný prostor před parkovacím místem, změnit šikmý systém parkování na podélný či řešit ulici jako jednopruhovou obousměrnou pro všechny vozidla. Odpůrce se ani těmito dílčími variantami řešení nezabýval a neposoudil, zda by daného cíle nebylo možno dosáhnout jinak.
54. Odpůrce na uvedenou argumentaci navrhovatelů reaguje až ve vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP; tam sice relativně detailně zvažuje přiměřenost dopadů zrušení předmětné cykloobousměrky, 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).
55. Jediným podkladem pro odstranění dodatkových tabulek E 12a a E 12b a vodorovného dopravního značení V 14 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.

56. Podle § 77 odst. 1 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.
57. 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 18, uvedl, že toto vyjádření pro něj není závazné (strana 4 vyjádření k návrhu na zrušení napadeného OOP). Ani k tomuto dodatečnému pokusu o nápravu zdejší soud nemohl přihlížet.
58. 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“ a vodorovného dopravního značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ na místní komunikaci II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí v Brně, je nepřezkoumatelná pro nedostatek důvodů (§ 76 odst. 1 písm. a/ s. ř. s. za použití § 101b odst. 4 s. ř. s.)
59. Zdejší soud taktéž nemohl přehlédnout zjevný rozpor ve výkresech č. 02.2 a 03.2, které jsou nedílnou součástí napadeného OOP. Výkres č. 02.2 pod názvem „LIST Č 02, STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“ obsahuje dle legendy znázornění předmětné komunikace jako jednosměrné. Ve výkresu č. 03.2 nazvaném jako „LIST Č. 03, NAVRŽENÁ ORGANIZACE DOPRAVY A ROZSAH OMEZENÍ RYCHLOSTI“ je předmětná komunikace vedena taktéž jako jednosměrná. Výkresy, které jsou včleněny do výroku napadeného OOP, tedy snižují srozumitelnost předmětné části OOP; z výkresů nelze seznat, v čem konkrétně má být provoz na předmětné komunikaci změněn, tedy jaký je rozdíl mezi stávající a navrženou organizací dopravy. Dle odůvodnění napadeného OOP tak ve výkresu 02.2 jakožto výkresu znázorňující dosavadní situaci, tedy před vydáním napadeného OOP, měla být předmětná komunikace vedena správně jako jednosměrná s cykloobousměrným provozem.

V. Závěr a náklady řízení

60. 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“ a vodorovného dopravního značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ na místní komunikaci II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí 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. a bod 40. odůvodnění tohoto rozsudku).
61. Vzhledem k tomu, že se jedná o opatření obecné povahy regulující silniční provoz na pozemní komunikaci a že faktická reakce na rozsudek zdejšího soudu si může vyžádat delší časový prostor, zrušil zdejší soud – bez ohledu na tvrzení odpůrce o faktické derogaci části napadeného OPP opatřením obecné povahy č.j. MMB/0073443-1/2020/VOS vyvěšeným na úřední desce odpůrce dne 22. 4. 2020 – 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.
62. 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 místní komunikaci II. třídy, na ulici Mendlovo náměstí v Brně, na níž byla zrušena jízda cyklistů v protisměru, a to odstraněním dodatkových tabulek E 12a a E 12b a vodorovného dopravního značení V 14, zdejší soud na ně fakticky hledí jako na plně úspěšné, neboť za pravdu dal obsahově nosné části návrhu. Z těchto důvodů hledí zdejší soud na odpůrce jako na fakticky zcela neúspěšného, a tedy rozhodl, že odpůrce nemá právo na náhradu nákladů řízení. 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 dva úkony [příprava a převzetí zastoupení, podání návrhu na zrušení napadeného OOP podle vyhlášky č. 177/1996 Sb. (dále jen „advokátní tarif“)], po 3 100 Kč [§ 7 bod 5 ve vazbě na § 9 odst. 4 písm. d) advokátního tarifu] společně se dvěma režijními paušály ve výši 2 x 300 Kč podle § 13 odst. 3 advokátního tarifu, bez zohlednění § 12 odst. 4 advokátního tarifu, neboť přestože byly právní služby formálně uskutečněny ve vztahu ke dvěma navrhovatelům, svým obsahem navenek spočívaly v jednotné argumentaci (bez věcných rozdílů), a to v průběhu celého řízení; jednotlivé body návrhové argumentace nebyly ve skutečnosti koncipovány specificky ve vztahu k jednotlivým navrhovatelům, ve vztahu k žádnému z nich se právní služby nevyznačovaly žádným individuálním důvodem ani odlišným postupem (a to ani po stránce věcné, ani procedurální). Jelikož je zástupce navrhovatelů plátcem daně z přidané hodnoty, zvyšuje se odměna a náhrada hotových výdajů o částku odpovídající této dani, tj. o 1 428 Kč. Celková výše nákladů řízení navrhovatelů tak činí 18 228 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 nejblíže 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

David Raus v.r.
předseda senátu