



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy Mgr. Petra Šebka a soudců Mgr. Jana Jiráska, Ph.D., a JUDr. Václava Štencla, MA, v právní věci

navrhovatel: **Ing. P. D.**  
bytem X

proti  
odpůrci: **Magistrát města Brna**  
sídlem Kounicova 67a, 601 67 Brno

o návrhu na zrušení části opatření obecné povahy ze dne 6. 5. 2024, č. j. MMB/0186890/2024/KAU, jímž byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. tříd, ulice zahrnuté do oblasti placeného stání pod názvem akce „OPS 4-06 Soběšická“, Brno-sever,

takto:

- I. Opatření obecné povahy ze dne 6. 5. 2024, č. j. MMB/0186890/2024/KAU, se dnem právní moci tohoto rozsudku **ruší** v části,
  - a) kterou byla odstraněna dopravní značka č. B 29 před domem na ulici Soběšická č. o. 2 a před domem na ulici Skryjova č. o. 1;
  - b) kterou byly umístěny dopravní značky č. IP 13c a č. E 13 před domy na ulici Soběšická č. o. 2 a č. o. 44 a před domem na ulici Skryjova č. o. 1 a související vodorovné dopravní značení mezi domy na ulici Soběšická č. o. 2 a č. o. 92 provedené dopravními značkami č. V 10g, č. V 12a a č. V 13.
- II. Odpůrce **je povinen** zaplatit navrhovateli na náhradě nákladů řízení částku 5 000 Kč, a to do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Shodu s prvopisem potvrzuje: K. P.

## Odůvodnění:

### I. Vymezení věci

1. Navrhovatel se podaným návrhem domáhal zrušení části opatření obecné povahy vydaného Magistrátem města Brna dne 6. 5. 2024, č. j. MMB/0186890/2024/KAU, kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích – místních komunikacích II. a III. tříd, ulice zahrnuté do oblasti placeného stání pod názvem akce „OPS 4-06 Soběšická“, Brno-sever („opatření obecné povahy“). Spornou byla ta část opatření obecné povahy, která zavádí nová parkovací stání na ulici Soběšická mezi domy č. o. 2 a 92. Tedy ta část, kterou byly odstraněny dopravní značky č. B 29 (zákaz stání) před domem na ulici Soběšická č. o. 2 a před domem na ulici Skryjova č. o. 1, a kterou byly současně umístěny dopravní značky IP 13c (parkoviště s parkovacím automatem) a č. E 13 (dodatková tabulka) před domy na ulici Soběšická č. o. 2 a č. o. 44 a před domem na ulici Skryjova č. o. 1 včetně souvisejícího vodorovného dopravního značení. To je dle předložené dokumentace provedeno dopravními značkami č. V 10g (omezené stání), č. V 12a (žlutá klikatá čára) a č. V 13 (šikmé rovnoběžné čáry).
2. Navrhovatel vlastní pozemek p. č. X, na němž stojí rodinný dům č. p. X v k. ú. X, v sousední ulici X. V důsledku opatření obecné povahy došlo dle jeho tvrzení ke zvýšení provozu na této ulici, neboť ji řidiči začali využívat jako objíždětku kvůli dopravním zácpám na ulici Soběšická způsobeným napadeným opatřením obecné povahy. Tím tak došlo k dotčení navrhovatelova práva na klidné užívání nemovitosti. Navrhovatel dále tvrdil, že pravidelně jezdí ulicí Soběšická na kole do práce a jeho děti přes ni přecházejí při cestě ze školy. Stanovením místní úpravy provozu je proto ohrožena bezpečnost navrhovatele a jeho dětí a dotčeno jejich právo na ochranu zdraví.

### II. Návrh

3. Navrhovatel uvedl, že opatřením obecné povahy bylo mimo jiné v ulici Soběšická zavedeno podélné parkování na straně vozovky, na níž se původně neparkovalo, tj. před domy č. o. 2 až č. o. 92. Důsledkem této změny je, že se z obousměrné dvoupruhové komunikace stala obousměrná jednopruhá. Vzhledem k vytíženosti této dopravní trasy došlo ve chvíli, kdy auta začala na nově vymezených parkovacích místech parkovat, okamžitě k dopravnímu kolapsu, škodám na majetku a také k nebezpečným situacím pro cyklisty i chodce. Nastalou situaci museli nejdříve nouzově řešit hlídky státní a městské policie a následně odpůrce vydal přechodnou úpravu provozu, kterou pro zachování bezpečnosti a plynulosti provozu zakázal stání na nově vymezených parkovacích místech.
4. Ulice Soběšická je opatřením obecné povahy nově vymezena jako obousměrná jednopruhá komunikace. Toto vymezení je však v rozporu s normou ČSN 73 6110, neboť tento typ komunikace je možné navrhnout pouze v případě, že je intenzita provozu do 500 vozidel v obou směrech za 24 hodin. V ulici Soběšická je však aktuálně i dlouhodobě intenzita minimálně o řád větší. Opatření obecné povahy tuto otázku nijak neřeší ani nedokládá, a proto je v této části nepřezkoumatelné. Pouze se v něm obecně konstatuje, že dokončením stavby velkého městského okruhu v úseku Tomkova náměstí intenzita dopravy poklesne. I bez tranzitní dopravy jen podle počtu parkovacích míst je přitom jasné, že vozidla místních obyvatel a rozvážkových služeb hranici 500 aut za den překročí. Intenzita dopravy nadto ještě vzroste po realizaci záměru rozsáhlé plochy bydlení v navazující ulici Skryjova, který je obsažen v právě schvalovaném územním plánu města Brna. Ulice Soběšická je kromě toho jednou ze dvou objízdných tras velkého městského okruhu.

Ačkoliv je norma ČSN pouze doporučující a nikoliv závazná, měl by odpůrce odchylku od této normy velmi podrobně zdůvodnit, aby nedošlo k ohrožení majetku a zdraví.

5. Navrhovatel dále poukázal na to, že ulice Soběšická bývá zejména v zimním období vzhledem ke svému prudkému sklonu obtížně sjízdna a vozidla, která nevyjedou, se musí otočit a vrátit zpět. Takový postup však s novým uspořádáním bude zcela nemožný. Rovněž pluh s radlicí mezi zaparkovanými vozidly bezpečně neprojde a nebude mít kam odhrnout sněh. Problematický může být také přístup vozidel integrovaného záchranného systému nebo realizace svozu odpadu, která může ulici na mnoho minut zcela zablokovat. Opatření obecné povahy neřeší ani otázku cyklistické dopravy. Ulice Soběšická je přitom významnou cyklistickou trasou a cyklisté z celé severní části Brna tudy projíždějí na páteřní cyklostezku údolím Svitavy. Zejména jízda do kopce je s novým uspořádáním parkování pro cyklisty extrémně nebezpečná, šířka ulice neumožňuje ani jejich bezpečné předjetí.
6. Závěrem navrhovatel dodal, že si je vědom tlaku na existenci parkovacích míst. Toho lze však docílit jinými způsoby než tím, že z dopravně významné komunikace odpůrce udělá parkoviště. Ostatně na to upozorňovalo také stanovisko Policie České republiky. Odpůrce by měl dbát hlavně na plynulost a bezpečnost dopravy, k níž především ulice slouží, a neohrožovat její primární funkci. Konstatoval také, že odpůrce tak významnou změnu v oblasti takticky schoval do velkého balíku změn, čímž významně snížil šanci, že si ji obyvatelé všimnou a budou se včas bránit námitkami. Takový postup je však bezesporu v rozporu s dobrými mravy.
7. Z uvedených důvodů žalobce navrhl, aby soud opatření obecné povahy v napadeném rozsahu zrušil.

### III. Vyjádření odpůrce

8. Odpůrce uznal, že spuštění napadené regulace skutečně nebylo vhodné. Právě proto neprodleně přistoupil k jejímu řešení přechodnou úpravou provozu účinnou do 24. 9. 2024; aktuálně jedná s policií o stanovení další přechodné úpravy provozu o stejném obsahu. To dá odpůrci dostatek prostoru k přípravě nového konečného řešení, které bude veřejně projednáno s občany.
9. Policie jakožto dotčený orgán nerozporovala řešení ulice Soběšická jako jednopruhové komunikace z důvodu intenzity dopravy. Naopak namítala, že je ulice moc široká a není na první pohled jasné, že se jedná o jednopruhovou komunikaci, s čímž se odpůrce vypořádal v odůvodnění opatření obecné povahy. Žádné námitky či připomínky nebyly k návrhu opatření obecné povahy podány, a proto odpůrce nepovažoval za účelné rozsáhlé vysvětlování zvoleného řešení v takové míře, jako by si zjevně představoval navrhovatel. Pokud by navrhovatel podal námitky nebo připomínky, odpůrce by je samozřejmě náležitě vypořádal. Nelze však tvrdit, že je napadené opatření obecné povahy nepřezkoumatelné, protože odpůrce nepředpokládal všechny možné důvody nesouhlasu, s nimiž by navrhovatel mohl teoreticky přijít. Výtky jsou navíc často irelevantní a zcela mimo rámec toho, co lze legitimně očekávat od odůvodnění opatření obecné povahy. Odpůrce navrhl, aby soud návrh zamítl.

### IV. Posouzení věci

10. Návrh je důvodný.
11. Podle § 78 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), musí dopravní značky, světelné a

akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace tvořit ucelený systém. Podle § 78 odst. 2 téhož zákona se dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

12. Podle § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, musí opatření obecné povahy obsahovat odůvodnění. Podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení o vydání opatření obecné povahy obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé. Přiměřeně tedy lze použít i § 68 odst. 3 správního řádu, v němž je stanoveno, že v odůvodnění se uvedou důvody výroku, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí.
13. Obsahem podaného návrhu na zrušení opatření obecné povahy je jeho tvrzený rozpor s požadavkem na plynulost a bezpečnost dopravy stanovený v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Navrhovatel přitom též tvrdí, že opatření obecné povahy není v tomto ohledu dostatečně zdůvodněno.
14. Nejvyšší správní soud ve své judikatuře opakovaně zdůraznil že i v odůvodnění opatření obecné povahy je nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, přičemž nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost. Zároveň platí, že pokud je vydání opatření obecné povahy vázáno na splnění zákonných podmínek, mělo by být obsahem jeho odůvodnění též posouzení, zda byly tyto podmínky splněny. Pro naplnění požadavků na odůvodnění opatření obecné povahy stanovujícího místní nebo přechodnou úpravu provozu je proto podstatné i splnění zákonem stanovených podmínek obsažených ve výše citovaném § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 12. 2008, č. j. 1 Ao 3/2008-136, ze dne 13. 6. 2019, č. j. 5 As 121/2018-30, bod 18, ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020-58, body 38 a 40, nebo ze dne 11. 4. 2024, č. j. 9 As 190/2022-55, bod 33). Nejvyšší správní soud též již judikoval, že umístění dopravních značek nemůže být samoučelné či šikanózní, ale musí být racionální a opodstatněné některým z legitimních důvodů dle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (srov. rozsudky ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, publ. pod č. 1794/2009 Sb. NSS, ze dne 16. 8. 2016, č. j. 6 As 231/2015-44, publ. pod č. 3474/2016 Sb. NSS, bod 57, nebo ze dne 20. 10. 2020, č. j. 1 As 231/2020-58, bod 41).
15. Z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy vyplývá, že jeho účelem je zavedení rezidentního parkování s tím, že *„budou odstraněny nebezpečné kolizní situace vyvolané zaparkovanými vozidly, a tím zajištěna průjezdnost vozidel a rozhledové poměry na křižovatkách právě za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v dané oblasti“*. Dále je uvedeno, že stanovení místní úpravy provozu bylo zpracováno v souladu se zásadami obsaženými v zákoně o silničním provozu, v prováděcí vyhlášce, v normách ČSN a technických podmínkách Ministerstva dopravy a je v souladu s § 78 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. V souvislosti se stanoviskem policie pak opatření obecné povahy uvedlo, že *„[š]ířkové uspořádání obousměrných jednopruhových komunikací bylo zvoleno s ohledem na zachování průjezdného profilu s případným využitím tzv. výhyben a zachováním parkovacích pruhů nejen 2 m pro stání osobních vozidel, ale v místech, kde to je možné, i větší šíře pro stání dodávek. Tyto komunikace využívají převážně místní obyvatelé, kteří jsou znalí místních poměrů a ví, že se jedná o obousměrné jednopruhové komunikace.“* Dále se

Shodu s prvopisem potvrzuje: K. P.

konstatuje, že „do okamžiku zavádění oblastí placeného stání, vozidla ve všech zvolených úsecích vždy parkovala, způsob stání je takto dlouhodobě zaveden a odzkoušen. (...) Při projektování oblastí placeného stání se projekce vždy snaží ponechat stávající stav, na který jsou lidé zvyklí, který funguje a který zajistí minimální úbytek parkovacích míst.“

16. Soud nepochybně legimitní účel opatření obecné povahy ani to, že s ohledem na velikost regulovaného území může být citované odůvodnění ve vztahu k dalším ulicím relevantní a dostatečné. Pokud však jde o napadenou část opatření obecné povahy týkající se části ulice Soběšická, pak toto odůvodnění nemůže obstát.
17. Opatření obecné povahy v části ulice Soběšická odstranilo dopravní značky zákaz stání a zavedlo zde možnost parkování – placeného stání. Z toho je celkem zřejmé, že do přijetí opatření obecné povahy se v daném území (na jedné straně ulice Soběšická) nesmělo parkovat. S tímto skutkovým stavem je odůvodnění opatření obecné povahy v přímém rozporu, neboť tvrdí, že vozidla ve všech zvolených úsecích parkovala a způsob stání je tak dlouhodobě zaveden a odzkoušen. Odůvodnění opatření obecné povahy je tak postaveno na tom, že vlastně z hlediska vymezení parkovacích míst nedochází k žádné změně oproti existujícímu stavu, což není pravda. Stejně tak nelze opatření obecné povahy v daném území odůvodnit tím, že jím budou odstraněny nebezpečné kolizní situace vyvolané zaparkovanými vozidly, neboť v daném místě vozidla parkovat nesměla. Jako zdůvodnění nově stanovené úpravy pak nepostačuje pouhý odkaz na soulad úpravy místního provozu se zákonem, prováděcí vyhláškou a blíže neuvedenými technickými normami a podmínkami.
18. Nová parkovací místa logicky zúžila průjezdnost ulice, čímž se z ní fakticky stala obousměrná jednopruhová komunikace, ač šlo předtím o komunikaci dvoupruhovou. Ani zavedení této změny není blíže zdůvodněno, a není proto zřejmé, proč bylo zvoleno. Z odůvodnění opatření obecné povahy se navíc zdá, že jednopruhové obousměrné komunikace byly zvoleny tam kde jezdí převážně místní obyvatelé, kteří jsou znalí místních poměrů, a ví, že se o tento typ komunikace jedná. To ovšem nemůže být případ napadené části ulice Soběšická, kde se dosud jednalo o dvoupruhovou komunikaci. Stejně tak nelze hovořit o tom, že tuto část ulice užívají pouze místní obyvatelé, pokud – jak vyplývá z vyjádření odpůrce – v blízkém okolí byla v době přijetí opatření obecné povahy rozsáhlá dopravní omezení.
19. Shrnutí, ve vztahu k napadené části opatření obecné povahy je jeho odůvodnění v rozporu se skutkovým stavem a neobsahuje – byť i stručně – posouzení splnění zákonných podmínek obsažených v § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Nelze tak přezkoumat, zda byla místní úprava provozu v daném místě v souladu s požadavky bezpečnosti a plynulosti provozu, případně s jiným veřejným zájmem (a konkrétně jakým). Soudu proto nezbyvá než uzavřít, že je napadené opatření obecné povahy nepřezkoumatelné, a to v celém napadeném rozsahu. S ohledem na právě uvedené nebylo na místě, aby se soud zabýval dalšími námitkami navrhovatele, neboť napadená část opatření obecné povahy nemůže tak jako tak obstát.
20. Navrhovatel navrhoval k důkazu napadené opatření obecné povahy a jeho grafické přílohy. Tyto listiny jsou však součástí správního spisu, kterým se v řízení před správním soudem důkaz neprovádí. Dále navrhoval k důkazu opatření obecné povahy ze dne 16. 5. 2024, č. j. MMB/0231420/2024/2, kterým došlo k přechodné úpravě provozu na komunikaci Soběšická. Tento důkaz soud neprováděl, neboť byl pro posouzení této věci irelevantní [soud věc posuzuje podle skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného

opatření obecné povahy, tj. ke dni 6. 5. 2024, srov. § 101b odst. 3 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (s. ř. s.)].

### **V. Závěr a náklady řízení**

21. Soud z výše uvedených důvodů napadenou část opatření obecné povahy zrušil (§ 101d odst. 2 věta první s. ř. s.)
22. O náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Navrhovatel byl ve věci plně úspěšný, soud mu proto přiznal právo na náhradu nákladů řízení vůči odpůrci. Náklady navrhovatele sestávají ze zaplaceného soudního poplatku ve výši 5 000 Kč. Soud odpůrci uložil zaplatit náhradu nákladů řízení navrhovateli v přiměřené lhůtě.

### **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. 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 3. října 2024

Mgr. Petr Šebek v. r.  
předseda senátu