



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Davida Rause, Ph.D., a soudců JUDr. Ing. Venduly Sochorové a Mgr. Filipa Skřivana ve věci

navrhovatele: **Spolek přátel dopravy**
sídlem Urbánkova 3367/61, Praha 4
zastoupen Mgr. Štěpánem Holubem, advokátem
sídlem Za Poříčskou bránou 21/365, Praha 8

proti
odpůrci: **Městský úřad Tišnov**
sídlem náměstí Míru 111, Tišnov

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy vydaného odpůrcem dne 11. 12. 2024, sp. zn. S-MUTI 43016/2024/ODŽÚ/Dv, č. j. MUTI 53104/2024,

takto:

- I. Návrh se zamítá.
- II. Navrhovatel nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Odpůrci se náhrada nákladů řízení nepřiznává.

Odůvodnění:

I. Návrh

1. Navrhovatel se domáhá zrušení opatření obecné povahy, kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemní komunikaci – místní komunikaci č. 59c (ulice Dvořáčkova) ve městě Tišnov („OOP“). Přijatou regulací byl opakovaně potvrzen jednosměrný provoz bez povolení obousměrné jízdy cyklistů na ulici Dvořáčkova, čímž jsou zásadně zhoršeny podmínky cyklistické dopravy, omezena prostupnost území a cyklisté jsou nuceni využívat delší a méně bezpečné trasy. Přípomínky navrhovatele nebyly vypořádány, OOP je nezákonné a neobstojí ani z hlediska proporcionality.
2. Ke své aktivní legitimaci navrhovatel uvedl, že byl spolu se svými členy napadeným OOP zkrácen na právu na ochranu zdraví, svobodě pohybu a právu na bezpečnou a plynulou dopravu. Někteří členové navrhovatele bydlí v územním obvodu odpůrce a dotčenou komunikaci pravidelně využívají jako chodci i cyklisté. Jsou povinni dodržovat dopravní značení, které obousměrný provoz cyklistů znemožňuje. Ohrožení zdraví představuje nutnost využívat delší a méně bezpečné trasy.
3. Vydané OOP je podle navrhovatele nepřezkoumatelné. Vypořádání připomínek bylo pouze formální, odpůrce převzal stanovisko Policie ČR, které nereagovalo na veškeré argumenty, aniž by sám připomínky vypořádal v souladu s § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Zcela pominul odkazy navrhovatele na technické normy (zejm. ČSN 73 6110, TP 65, TP 100, TP 133, TP 179 a TP 132) a metodické předpisy, dopravně politické strategie (Dopravní politika ČR 2020-2070) a koncepční dokumenty (Státní koncepce aktivní a městské mobility 2021-2030), které předpokládají vytváření podmínek pro cyklistickou dopravu, včetně zřizování cykloobousměrek, kde to prostorové podmínky umožňují. Odpůrce ve vypořádání připomínek uvedl, že šířka vozovky činí 3,05 m, ačkoliv dle grafické přílohy OOP je šířka průjezdného profilu 3,5 m. Není tedy zřejmé, z jakého podkladu odpůrce (resp. dotčený orgán) vycházel. Ignoroval přitom navrhovatelem zmiňovaný srovnatelný případ z Velkého Meziříčí, kde byl obousměrný provoz umožněn i při menší šíři komunikace, i judikaturu správních soudů. Nebyla zohledněna ani namítaná nepřiměřenost, nerovný přístup nebo veřejný zájem. Odpůrce neprovedl poměření mezi zájmem na parkování motorových vozidel a zájmem na zajištění plynulé cyklistické dopravy. Parkování sleduje ryze soukromý zájem, zatímco svoboda pohybu a bezpečnost dopravy představují veřejné hodnoty chráněné právem.
4. Rozpor s hmotným právem představuje omezení svobody pohybu garantované čl. 14 odst. 1 Listiny základních práv a svobod („Listina“). Cyklisté jsou nuceni využívat delší trasy s vyšší intenzitou dopravy po dlážděném povrchu. To zhoršuje prostupnost území. Delší trasy vedoucí přes zatíženější dopravní komunikace zasahují rovněž do práva navrhovatele na ochranu zdraví plynoucí z čl. 31 Listiny. Vyloučení cyklistů z obousměrného provozu ve Dvořáčkově ulici porušuje § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), a § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, podle nichž lze dopravní značení a stání silničních vozidel užít jen tehdy, nebude-li užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný veřejný zájem. Podle odborných studií zmiňovaných v připomínkách jsou cykloobousměrky pro cyklisty bezpečnější než jízda ve stejném směru s ostatní dopravou. Totéž platí o nuceném objíždění delší trasou, s vyšší dopravou nebo nevhodným povrchem.

10/2025

Pokud jde o plynulost dopravy, jednosměrný provoz cyklistů zhoršuje prostupnost území a komplikuje vedení cyklistické dopravy. Tím je zátěž přenášena do jiných částí obce.

5. OOP nerespektuje veřejný zájem, nýbrž upřednostňuje individuální zájem na parkování a plynulosti motorové dopravy. To platí i přesto, že je opětovně potvrzen stávající dopravní režim jednosměrnosti komunikace. Při přijímání nové úpravy byl odpůrce povinen znovu posoudit dopad OOP do práv a povinností účastníků provozu. Podle technických předpisů je zřízení cykloobousměrky na komunikaci o šířce nad 3 metry žádoucí. Norma ČSN 73 6110 a TP 179 stanoví, že při šířce větší než 3 metry lze obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích povolit. I přesto odpůrce přebíral stanovisko Policie ČR, podle něhož je základní šířka vozovky pouze 3,05 m, nikoliv 3,5 m, tudíž zřízení cykloobousměrky považoval za nepřipustné. Takové vypořádání připomínky je nesrozumitelné a neodpovídá skutečnému stavu. Šířka komunikace byla vyhodnocena nesprávně, což vedlo k chybnému závěru o nemožnosti zřízení obousměrného pohybu cyklistů. Cykloobousměrky jsou běžně zřizovány i v menších profilech s možností vyhýbání např. na vjezdech.
6. Nepřezkoumatelnost, resp. porušení zásady rovného zacházení způsobuje rovněž fakt, že v navazujícím pokračování Dvořáckovy ulice o šíři 3,6 m je umožněn obousměrný provoz pro všechna vozidla. Rozdíl o 0,1 m nemůže takto odlišnou regulaci ospravedlňovat.
7. Neobstojí ani odkaz odpůrce a Policie ČR na čl. 10.4.2.7. normy ČSN 73 6110, podle něhož může být v odůvodněných případech při rekonstrukcích ve stísněných poměrech šířka obruby snížena na 4 m. Napadené OOP se netýká žádné rekonstrukce. Přehlíží navíc čl. 8.1.2 dané normy vyjmenovávající pořadí důležitostí účastníků provozu následovně: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla. Obdobně norma TP 132 (Zásady pro dopravní zklidňování) požaduje, aby organizační opatření vedla ke snížení dopravního zatížení motorovými vozidly a ke zvýhodnění veřejné a cyklistické dopravy. Odpůrce jde opačným směrem.
8. Vydané OOP nerespektuje ani požadavek proporcionality, neboť odporuje § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu. Výchozím stavem je užívání pozemních komunikací všemi účastníky provozu a všemi směry. Omezení tohoto obecného užívání může být učiněno jen na základě zákonné licence. Odpůrce neprokázal, že by zjednosměrnění Dvořáckovy ulice bez zřízení cykloobousměrky bylo nezbytné k ochraně bezpečnosti nebo jiného veřejného zájmu. Nezdůvodnil, že by stejných cílů nebylo možné dosáhnout jinak, např. omezením parkování v části ulice. Smysl dopravních značek přitom musí být racionální a opodstatněný, což splněno nebylo. Individuální zájem na zachování parkovacích míst byl preferován na úkor zájmu veřejného. Zájem na prostupném a bezpečném pohybu cyklistů nebyl vůbec zohledněn, což odporuje i § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Regulace tak nepřiměřeně zasahuje do právní sféry navrhovatele.
9. Požaduje proto, aby soud napadené OOP zrušil devadesátým dnem po nabytí právní moci rozsudku a přiznal mu náhradu nákladů řízení.

II. Vyjádření odpůrce

10. Odpůrce ve vyjádření k návrhu uvedl, že město Tišnov podporuje cyklistickou dopravu. Nesouhlasí s tím, že by došlo k neúměrnému omezení svobody pohybu. Trasa pro cyklisty byla vedena po náměstí Míru, tj. v trase souběžné s ulicí Dvořáckova. Omezení je

10/2025

odůvodněno ochranou zdraví a bezpečnosti cyklistů, neboť obousměrný provoz v ulici by zdraví i bezpečnost cyklistů ohrožoval.

11. Odpůrce se ztotožnil s Policií ČR, která dne 29. 11. 2024 vydala nesouhlasné vyjádření k cykloobousměrnému provozu. Policie ČR je přitom dotčeným orgánem z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu podle § 77 odst. 2 zákona o silničním provozu a § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Totéž Policie ČR potvrdila ve vyjádření z 20. 10. 2025 k podanému návrhu na zrušení OOP. Odkázala na nárůst šířky osobních automobilů i šířky řídítek jízdních kol. Běžná SUV mají šířku nad 2 m, přičemž moderní kola jsou osazována řídítka šíře 78-82 cm. Policie ČR proto požaduje minimální šířku pozemní komunikace pro obousměrnou jízdu cyklistů v jednosměrných úsecích v hodnotě 3,5 m. Tyto změny poslední doby nejsou zahrnuty v navrhovatelem zmiňovaných Technických podmínkách ani Národní strategii dopravy. Policie ČR tedy pro zřízení obousměrné jízdy cyklistů zvažuje bezpečný a plynulý pohyb všech účastníků silničního provozu. Technické podmínky představují toliko doporučující metodický dokument, avšak nejsou závaznou normou.
12. S vyjádřením Policie ČR se odpůrce plně ztotožňuje. Šířka komunikace 3,5 m uvedená v návrhu dopravního značení je ve spodní části ulice v místě, kde je navrženo rozšíření parkovacích míst i po pravé straně komunikace. Rozměr 3,05 m uváděný Policií ČR je v nejužším místě komunikace u horního rohu budovy č. p. 316. Po kontrolním přeměření provedeném dne 20. 10. 2025 byla zjištěna šířka komunikace mezi podélnými parkovacími místy a chodníkem pouze 3,0 m.
13. Odmítá argumentaci o upřednostnění soukromého zájmu. Parkovací místa neslouží konkrétním osobám pro jejich soukromý zájem, ale byla vybudována pro širokou veřejnost. Město Tišnov má cca 10 000 obyvatel a je spádovým centrem 59 obcí ve svém obvodu. Rozšíření počtu parkovacích míst ve středu města má sloužit k uspokojení potřeb veřejnosti, navíc je třeba zohlednit, že po skončení rekonstrukce náměstí Míru dojde k úbytku parkovacích míst v centru města. Po dobu rekonstrukce je navíc jedna z objízdných tras včetně vedení autobusů vnitrostátní linkové osobní dopravy vedena právě po ulici Dvořáčkova. Náměstí Míru je místní komunikací souběžnou s ulicí Dvořáčkova. Po dokončení rekonstrukce náměstí zde bude možná bezpečná a plynulá doprava pro cyklisty bez jakéhokoli prodloužení trasy.
14. Poukázal rovněž na skutečnost, že návrh byl podán s tím, že někteří členové spolku bydlí v obvodu odpůrce a využívají ulici Dvořáčkova při svých cestách do zaměstnání nebo v rámci přesunů mezi místními obchody a službami. Zájem těchto členů navrhovatele však nelze upřednostňovat na úkor zájmu ostatních občanů města či občanů spádových měst. Odpůrce při vymezování OOP zvažoval možnosti cyklotras a vymezoval parkovací místa s ohledem na občany města a jejich potřeby, ale rovněž s vědomím své spádovosti.
15. Navrhl proto, aby soud návrh zamítl.

III. K podmínkám řízení před soudem

16. Před tím, než soud přistoupil k meritornímu posouzení návrhu, zabýval se naplněním podmínek řízení. Těmi jsou existence předmětu řízení (tj. opatření obecné povahy), aktivní legitimace navrhovatele a formulace závěrečného návrhu, to vše v souladu s podmínkami

10/2025

vyplývajícími z ustanovení § 101a a § 101b zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního („s. ř. s.“).

17. Aktivně legitimovaným k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy či jeho části je podle § 101a odst. 1 s. ř. s. ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Aktivní procesní legitimace navrhovatele se zakládá pouhým tvrzením dotčení na jeho právech (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS, body 31, 34 a 37).
18. Navrhovatel se účastnil připomínkového řízení a svoji aktivní legitimaci k podání návrhu odvozuje z toho, že někteří jeho členové bydlí v obvodu, jehož se vydané OOP týká, a využívají ulici Dvořáčkova k cestám do zaměstnání a k přesunům v rámci města. Je přesvědčen, že regulací je dotčeno právo na bezpečný a plynulý provoz, resp. právo na ochranu zdraví členů navrhovatele. Takové tvrzení představuje myslitelné dotčení právní sféry navrhovatele (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46). Navrhovatel je tedy k podání návrhu aktivně legitimován. Ostatně odpůrce v tomto ohledu ani ničeho nenamítal.
19. Ve věci nebyla spornou ani pasivní legitimace odpůrce, který místní úpravu provozu na pozemních komunikacích stanovil, ani skutečnost, že veřejná vyhláška č. j. MUTI 53104/2024 představuje opatření obecné povahy (§ 77 odst. 5 zákona o silničním provozu).
20. Splněna je též podmínka formulace závěrečného návrhu (petitu), neboť navrhovatel ve svém návrhu jednoznačně uvedl, že se domáhá zrušení OOP. Návrh kromě petitu obsahuje i další náležitosti požadované § 101b odst. 2 s. ř. s. (především návrhové body) a je včasný (byl podán ve lhůtě podle § 101b odst. 1 s. ř. s.).
21. Podmínky řízení byly v dané věci naplněny, proto soud přistoupil k věcnému přezkumu napadeného OOP v intencích podaného návrhu.

IV. Posouzení věci soudem

22. Návrh **není** důvodný.
23. Z napadeného OOP vyplývá, že místní úprava provozu na komunikaci Dvořáčkova byla přijímána nově za účelem osazení dopravního značení z důvodu zvýšení počtu parkovacích míst. Pokud jde o jednosměrnost provozu, úprava fakticky přebírá dřívější regulaci. Podle judikatury správních soudů je i v takovém případě namístě přiznat navrhovateli plnou soudní ochranu (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 1. 2021, č. j. 1 As 161/2019-56, č. 4157/2021 Sb. NSS, bod 24, a ze dne 28. 8. 2020, č. j. 6 As 141/2019-64, č. 4077/2020 Sb. NSS, body 19 až 21). Potvrdila-li místní úprava provozu provedená napadeným OOP na místní komunikaci v ulici Dvořáčkova dosavadní dopravní značení upravující jednosměrný provoz bez umožnění obousměrného provozu pro cyklisty, je nutné věcně hodnotit jak zákonnost, tak přiměřenost zásahu do práv navrhovatele (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39).

10/2025



výřez z Výkresu 1 – Situace širších vztahů

24. Navrhovatel podal proti návrhu OOP připomínky, v nichž žádal o stanovení obousměrného provozu cyklistů v ulici Dvořáčkově. Odkázal přitom na normu ČSN 73 6110, TP 132, Dopravní politiku ČR pro období 2020-2070, Státní koncepci aktivní a městské mobility 2021-2030 a na judikaturu soudů rušící opatření obecné povahy, která nevyhověla připomínce požadující cykloobousměrky.
25. Odpůrce na základě této připomínky zapracoval do navrhované místní úpravy provozu obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrném úseku ulice Dvořáčkova a zaslal návrh Policii ČR k vyjádření dle § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu. Policie ČR ve vyjádření ze dne 29. 11. 2024, č. j. KRPB-201123-5/ČJ-2024-0603DI-HRB, se zavedením cykloobousměrky nesouhlasila s odůvodněním, že 1) šířka vozovky neumožňuje vzájemné bezpečné míjení alespoň osobních vozidel a jízdních kol, neboť v kontextu čl. 6.4.4.2 TP 179 je základní šířkou vozovky úroveň cca 3,50 m, nikoli 3,05 m, 2) šířka vozovky neumožňuje vzájemné bezpečné míjení alespoň osobních vozidel a jízdních kol, neboť podle čl. 10.4.2.7 ČSN 73 6110 při rekonstrukcích může být šířka mezi obrubami snížena na 4,00 m, nikoli 3,05 m. Zřízení cykloobousměrky tak Policie ČR považovala za rozporné s bezpečností a plynulostí provozu s přihlédnutím k tomu, že v dosahu je trasa splňující požadavky bezpečnosti (ul. Ráboňova, nám. Míru). S ohledem na negativní stanovisko Policie ČR odpůrce připomínce navrhovatele nevyhověl (str. 6 OOP) a setrval na původním návrhu OOP bez obousměrného provozu cyklistů.
26. Soud se nejprve zabýval namítanou nepřezkoumatelností OOP. Tu navrhovatel spatřuje v převzetí závěrů Policie ČR a absenci samostatných úvah odpůrce. Je pravdou, že odpůrce v odůvodnění OOP pouze stručně shrnul, že připomínku nelze akceptovat s ohledem na negativní stanovisko Policie ČR, která s obousměrným provozem cyklistů nesouhlasila. Toto stanovisko odpůrce v odůvodnění OOP rekapituloval. Stanovisko Policie ČR vydávané podle § 77 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu není závazným stanoviskem, neboť je zákon o silničním provozu formálně jako závazné neoznačuje a ani materiálně jej nelze považovat za závazné (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 27. 4. 2020, č. j. 65 A 2/2020-172). To však neznamená, že odpůrce z jeho závěrů nemohl v odůvodnění OOP vycházet. Pokud se odpůrce se závěry stanoviska Policie ČR ztotožnil, nebylo nutné, aby nad rámec vyjádření Policie ČR (podrobně rekapitulaného v odůvodnění OOP) připojoval nějaké vlastní závěry k odmítnutí požadavku cykloobousměrky. Nepřezkoumatelnost nezpůsobuje ani fakt, že vyjádření Policie ČR nereagovalo výslovně na každou normu či strategii zmiňovanou navrhovatelem v připomínkách, neboť Policie ČR akcentovala zájem na zachování bezpečnosti a plynulosti

10/2025

provozu, který podle jejího přesvědčení měl ustoupit zájmu na rozšiřování cyklistické dopravy v případě, že šíře místní komunikace v určitém místě činila jen 3,05 m. Skutečnost, že Policie ČR odkázala na ustanovení normy ČSN týkající se rekonstrukce komunikací, přestože v nynějším případě se o rekonstrukci komunikace nejedná, není nijak zásadní. Z odůvodnění OOP totiž jasně vyplývá, že negativní stanovisko Policie ČR bylo odůvodněno nedostatečnou šíří místní komunikace.

27. Odůvodnění OOP není nepřezkoumatelné (ani nesrozumitelné) z důvodu, že Policie ČR ve vyjádření vychází z šíře komunikace 3,05 m, nikoli z šíře 3,50 m uváděné v grafické příloze. Dle odpůrce rozměr 3,05 m zmiňovaný Policií ČR představuje rozměr v nejužším místě předmětné místní komunikace. Přestože šíře 3,05 m není ve výkresu 02 - Situace dopravního značení nikde vyznačena, je z grafické části zřejmé, že profil místní komunikace není po celé délce ulice stejně široký. U spodního rohu budovy č. p. 316 je vyznačena šíře komunikace 3,50 m, nicméně na první pohled je patrné, že u horního rohu této budovy je komunikace užší. Ostatně jak vyplynulo z kontrolního přeměření provedeného dne 20. 10. 2025, šířka místní komunikace v nejužším místě (u horního rohu budovy č. p. 316) činí 3,00 m; tuto skutečnost navrhovatel poté, co mu výsledky měření byly zaslány na vědomí, nijak nezpochybnil. Námitka nepřezkoumatelnosti tak není důvodná.
28. Dále soud hodnotil zákonnost zvolené regulace.
29. Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu 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.
30. Obdobně z § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích plyne, že obec může vymezit oblasti, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem.
31. Odpůrce je povinen při regulaci místní úpravy provozu odůvodnit zvolené řešení z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu. Účastníci silničního provozu pak mají právo na to, aby dopravní značky, které musí při pohybu na veřejných komunikacích dodržovat, byly umístěny v souladu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a jejich umístění bylo racionální a opodstatněné některým z uvedených legitimních důvodů (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100, č. 1794/2009 Sb. NSS, nebo ze dne 23. 5. 2018, č. j. 10 As 336/2017-46).
32. V nynějším případě odpůrce s ohledem na nesouhlasné vyjádření Policie ČR akcentující bezpečnost a plynulost dopravy nevyhověl připomínce navrhovatele a ponechal na jednosměrné ulici Dvořáčkova jednosměrný pohyb cyklistů. Námitka nezákonnosti vycházející z toho, že dopravní značky lze umisťovat jen tehdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, tak není opodstatněná, neboť napadené OOP žádné nové dopravní značení regulující pohyb cyklistů na ulici Dvořáčkova nepřineslo. Z hlediska dodržení zákonných požadavků tak napadené OOP ob stojí.
33. Stěžejní argumenty navrhovatele spadají do námítky nepřiměřenosti přijatého řešení. Soud při přezkumu opatření obecné povahy vnímá proporcionalitu „dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní

10/2025

regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřeby), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu)“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS). Při posuzování přiměřenosti je tedy třeba postupně zkoumat vhodnost opatření obecné povahy, jeho potřebnost, naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů (zda nelze cíle dosáhnout jinou mírnější regulací) a nakonec otázku, zda je jeho následek přiměřený sledovanému cíli (k testu proporcionality opatření obecné povahy ohledně regulace místní dopravy srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016-47, k limitům testu proporcionality prováděného soudem pak srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011-43, bod 32).

34. Co se týče vhodnosti přijaté regulace, lze zopakovat, že napadeným OOP došlo k doplnění dopravního značení z důvodu zvýšení počtu parkovacích míst. Požadavek navrhovatele na zavedení cykloobousměrky nebyl akceptován z důvodu nesouhlasného stanoviska Policie ČR zdůrazňujícího bezpečnost silničního provozu na předmětné místní komunikaci. Z pohledu vhodnosti tedy soud má za to, že OOP umožňuje dosáhnout plánovaného cíle – zvýšení počtu parkovacích míst v blízkosti centra města. Není rovněž pochyb o tom, že sledovaný cíl i OOP spolu logicky souvisí a že zvýšení počtu parkovacích míst nebylo možné lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem. Dodrženo bylo rovněž kritérium minimalizace zásahů; počet parkovacích míst byl dle odpůrce zvýšen o 2, a to v části místní komunikace, jejíž šíře je dostatečná pro umístění parkovacích míst.
35. Přiměřenost v užším smyslu spočívá v posouzení, zda odpůrcem zvolené řešení neúměrně nezasahuje do práv jiných subjektů nebo neodporuje jiným veřejným zájmům. V této souvislosti navrhovatel akcentuje právo členů spolku na svobodu pohybu, ochranu zdraví, plynulost silničního provozu a podporu cyklistické dopravy, zatímco odpůrce s ohledem na stanovisko dotčeného orgánu upřednostňuje veřejný zájem na zajištění vyššího počtu parkovacích míst a bezpečnost silničního provozu před zřízením cykloobousměrky na jednosměrné místní komunikaci s nevyhovujícím šířkovým profilem. Soud jako nesprávnou odmítá argumentaci navrhovatele o upřednostnění soukromého zájmu na zvýšení počtu parkovacích míst na úkor veřejného zájmu na podpoře cyklistické dopravy. Z odůvodnění OOP i z vyjádření odpůrce je zřejmé, že zvýšení počtu parkovacích míst, které bylo důvodem přijetí předmětného OOP, sledovalo veřejný zájem na zajištění dostatečné potřeby parkovacích míst pro veřejnost v centru města. Ke zvýšení počtu parkovacích míst nedošlo na úkor zřízení cykloobousměrky, neboť důvodem nevyhovění požadavku na cykloobousměrku byla nedostatečná šíře místní komunikace, která v nejužším místě činí 3,00 m, nikoliv vymezení nových parkovacích míst (parkovací místa byla vymezena v jiné části komunikace). Zřízení nových parkovacích míst tedy cykloobousměrku nijak neblokovalo, o čemž svědčí i fakt, že odpůrce nejprve požadavek navrhovatele akceptoval, nicméně opustil jej po negativním vyjádření Policie ČR. Odpůrce tedy zájem na podpoře cyklistické dopravy nijak nepominul, nicméně cykloobousměrku v ulici Dvořáčkova

10/2025

nezřídil z důvodu zachování bezpečnosti silničního provozu na předmětné komunikaci s přihlédnutím k tomu, že trasa pro cyklisty je vedena po souběžné místní komunikaci. V tomto způsobu poměření různých veřejných zájmů, jakož i zájmů jednotlivých účastníků silničního provozu soud nepřiměřenost regulace v užším smyslu neshledal.

36. Úlohou soudu však není věcně hodnotit vhodnost odpůrcem zvoleného řešení a intenzitu zásahu do práv navrhovatele; poměření různých veřejných zájmů je primárně úkolem odpůrce při přijímání OOP. Ten musí přijatou regulaci přezkoumatelným způsobem odůvodnit z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 3. 2024, č. j. 5 As 318/2022-39). Pokud odpůrce v návaznosti na negativní stanovisko dotčeného orgánu od zřízení cykloobousměrky s ohledem na nedostatečnou šíři místní komunikace a na požadavek bezpečnosti účastníků silničního provozu upustil, vnímá soud takové řešení za přiměřené. Vedení cyklistické dopravy po souběžné komunikaci nemůže představovat žádné zásadní prodloužení trasy, ani její dramatické zhoršení, které by výrazně zasahovalo do práv členů navrhovatele na svobodu pohybu nebo ochranu zdraví. Přestože navrhovaná trasa pro cyklisty může vést po dopravně vytíženější komunikaci s horším povrchem, může být s ohledem na svoji šíři pro cyklisty v konečném důsledku bezpečnější než řešení požadované navrhovatelem. Odpůrce přijatou regulací nijak nepopřel prioritu cyklistické dopravy. S ohledem na vyjádření dotčeného orgánu však zdůraznil požadavek bezpečnosti, čemuž v konečném důsledku nelze nic vytknout. Nelze usilovat o maximální možné rozšíření cyklodopravy „za každou cenu“. Zavádění cykloobousměrek v nevyhovujících podmínkách může vést k dopravním komplikacím nebo nehodám, čehož se odpůrce chtěl vyvarovat. S ohledem na způsob vedení náhradní trasy pro cyklisty považuje soud závěr odpůrce o předřazení zájmu na bezpečnosti dopravy v nynějším případě za přiměřený.
37. Na tom nic nemění ani navrhovatelem zmiňované normy ČSN, technické podmínky či národní strategie nebo politiky. Jak přilehavě uvádí odpůrce, ty nejsou obecně závazné. Technické podmínky shrnují pravidla a principy pro navrhování pozemních komunikací tak, aby byly bezpečné a komfortní také pro užívání jízdních kol. Vztahují se ke všem pozemním komunikacím (zejména komunikacím místním), podrobně specifikují jednotlivá opatření cyklistické infrastruktury a zásady jejich užití. Upřesňují požadavky řešení pozemních komunikací z hlediska cyklistického provozu, přičemž jsou určeny především pro projektanty a další profese související s procesem zadání, přípravy, schvalování a realizace zejména pozemních komunikací a veřejných prostranství obecně. Nestanoví však, že na jednosměrných pozemních komunikacích o určité šíři je nutné vždy zavést obousměrný pohyb cyklistů. Obdobně podmínky vymezování místních komunikací obsažené v normách ČSN jsou doporučujícího charakteru. Např. z čl. 10.4.3.1. normy ČSN 73 6110 vyplývá, že „*jízdní pruhy pro cyklisty se mají navrhovat zpravidla jako jednosměrné (v odůvodněných případech mohou být obousměrné)*“. Toto pravidlo o zásadně jednosměrném vedení jízdního pruhu pro cyklistickou dopravu odpůrce v napadeném OOP respektoval. Navrhovatel neodkázal na žádné ustanovení normy ČSN či technických podmínek, ze kterého by vyplývalo, že v místních komunikacích o šíři minimálně 3,0 m musí být obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných ulicích povolen. Vždy bude totiž záležet na konkrétní místní situaci, intenzitě dopravy a poměření relevantních zájmů. Z tohoto důvodu není relevantní ani odkaz na regulaci přijatou v jiných územních obvodech.
38. Námitky tedy nejsou důvodné.

V. Závěr a náklady řízení

39. Vzhledem k tomu, že napadené opatření obecné povahy v soudním přezkumu obstálo, soud podle § 101d odst. 2 věty druhé s. ř. s. návrh zamítl.
40. 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 v řízení úspěšný nebyl, proto nemá právo na náhradu nákladů řízení. Odpůrce náhradu nákladů řízení nepožadoval, soud proto vycházel z toho, že mu žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly.

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 právních předpisů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 5. ledna 2026

David Raus v.r.
předseda senátu

