



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců Mgr. Karla Černína, Ph.D., a Mgr. Jana Čížka ve věci

žalobců:

a) **K. T.**

bytem X

b) **Ing. P. B.**

bytem X

c) **F. F.**

bytem X

d) **P. B.**

bytem X

e) **M. P.**

bytem X

f) **M. Š.**

bytem X

g) **Mgr. E. T.,**

bytem X

všichni zastoupeni advokátem Mgr. Michalem Hubáčkem

sídlem Jakubské náměstí 109/1, 602 00 Brno

proti

žalovanému:

Magistrát města Brna

sídlem Kounicova 67a, 601 67 Brno

za účasti:

1. **Městská část Brno-Medlánky**

sídlem Hudcova 239/7, Brno-Medlánky

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

2. JUDr. J. B.
bytem X

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 29. 7. 2024, č. j. 5400/OD/0265700/2024-Ro-
/13/

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků ani osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobci napadají v záhlaví uvedené rozhodnutí žalovaného, kterým zamítl jejich odvolání a potvrdil rozhodnutí Úřadu městské části Brno-Medlánky (dále jen „prvostupňový orgán“) ze dne 9. 4. 2024, č. j. MCBMED/03932/2023/HAU, kterým byl omezen přístup motorových vozidel na veřejně přístupnou účelovou komunikaci NN 2687 a NN 2692, která spojuje ulice V Ú. a R. dle § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů znění (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“).

II. Obsah žaloby

2. Žalobci namítají nezákonnost napadeného rozhodnutí. Podle nich správní orgány nedostatečně zjistily skutkový stav věci a věc nesprávně posoudily. Žalobci také namítají nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí. Žalovaný pouze převzal závěry prvostupňového orgánu a nedostatečně se zabýval odvolacími námitkami.
3. Žalobci odkazují na následující argumentaci, kterou vznesli již v rámci námitek v odvolacím řízení.
4. Správní orgány přesvědčivě nezdůvodnily, proč nelze přivolit řešení dopravní situace, kterou navrhovali žalobci. Jde o řešení přiléhavé, dostačující a bránící práva všech zainteresovaných subjektů.
5. Správní orgány nevyvrátily námitku vytváření diskriminačního prostředí pro koncentrování rozhodovací pravomoci ve prospěch ÚMČ Brno-Medlánky, který nebude povolovat vjezd automaticky, ale bude si vybírat, kterému subjektu povolení vjezdu umožní. To dokládá ostatně výroková část prvostupňového rozhodnutí, která jednoznačně zvýhodňuje některé vlastníky dotčených pozemků oproti druhým.
6. Správní orgány neobjasnily tvrzenou znalost místního prostředí, ačkoli za současného poznání si je prvostupňový správní orgán vědom toho, že po dané komunikaci fakticky automobily nejezdí. Není tedy nutný zásah do práv žalobců v podobě napadeného rozhodnutí, nýbrž je namístě, aby byl zásah minimální, a to v souladu s návrhem na omezení vjezdu, který předložili žalobci.
7. Správní orgány nevysvětlily neexistenci obratiště.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

8. Žalobci namítají, že při ojedinělé potřebě projíždění automobilem je zcela dostačující omezení vjezdu dopravním značením zákaz vjezdu všech motorových vozidel B 11 s dodatkovou tabulkou E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“. Správní orgány přezkoumatelně nezdůvodnily, proč takové řešení není dostatečné a pouze konstatovaly, že dodatková tabulka E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“ v praxi nefunguje.
9. Dále žalobci namítají, že není nutné zásadně omezovat vjezd. Správní orgány totiž uvedly, že potřeba popojíždění automobilem na dané účelové komunikaci vzniká jen ojediněle. Tím vyvrátily nutnost zcela omezujícího zásahu do práv žalobců. Proto je již bez jakéhokoli dopravního omezení riziko dopravních nehod minimalizováno a je zajištěna maximální bezpečnost chodců, cyklistů a zvířat.
10. Žalobci namítají, že se žalovaný nevypořádal s jejich námitkou, že přijaté opatření je zcela nepřiměřené a nereflektuje stávající stav využívání účelové komunikace. Stejně tak žalovaný nevypořádal námitku, že díky napadenému rozhodnutí dojde ke zvýšení administrativní zátěže ÚMČ Brno-Medlánky, který by měl vydávat povolení k vjezdu vždy na dva roky.
11. Žalovaný sice v napadeném rozhodnutí uvádí, že obec musí hledat kompromis mezi rozdílnými zájmy svých občanů, ale nevyhodnotil, zda toho není možné dosáhnout řešením, které navrhovali žalobci. Je přitom zcela nepodstatné, zda byla provedena změna konstrukce komunikace. Není přípustné preferovat výlučně záměr vlastníků komunikace, kteří provedli rekonstrukci komunikace a nyní by mohlo dojít k jejímu poškození, pokud po ní projedou automobily. Nelze provést nejprve rekonstrukci komunikace a poté, při vědomí jejího možného poškození v důsledku nesprávně zvoleného povrchu požadovat omezení vjezdu, ačkoli daná komunikace dlouhodobě slouží k jednotnému účelu. Žalobci uvádí, že účelová komunikace vždy sloužila a slouží k obsluze přilehlých nemovitostí. Pokud má být pouze pro forma omezena ojedinělá potřeba vjezdu na komunikaci, pak je zřejmé, že tu historicky využívali pouze vlastníci přilehlých pozemků a nikdo jiný další potřebu využití komunikace nemá. Proto není namístě uvažovat o omezení vjezdu způsobem, jaký zvolily správní orgány. Žalobci dále poukazují na to, že vlastník či správce komunikace od provedení její opravy za dobu téměř čtyř let nepožadovali například omezení vjezdu na komunikaci motorových vozidel převyšujících stanovenou hmotnost. To dokládá, že reálný zájem o ochranu komunikace zde od její opravy nikdy nebyl a argument správních orgánů o nutnosti ochrany komunikace je nepřiléhavý.
12. Žalobci namítají, že správní orgány nepravdivě uvádí, že na dané komunikaci není obratiště. Podle žalobců se však na konci komunikace obratiště nachází a je využíváné, jak žalobci namítali v podaném odvolání. S touto námitkou se žalovaný nevypořádal, pouze převzal závěry prvostupňového správního orgánu bez pečlivějšího zdůvodnění a vysvětlení.
13. Žalobci uvádí, že pokud by měly být skutečně naplněny zákonné předpoklady pro omezení vjezdu na předmětnou účelovou komunikaci, pak přiměřeným a nejefektivnějším řešením je užití dodatkové tabulky E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“. Vyhláška č. 294/2015 Sb. definuje režim dopravní obsluhy jako vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby, vozidla přepravující osobu těžce zdravotně postiženou, vozidla taxislužby a vozidla, jejichž řidiči či provozovatelé nebo přepravované osoby mají v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost. Závěry převzaté žalovaným od prvostupňového správního orgánu o tom, že dodatková tabulka „Mimo vozidla s povolením ÚMČ“ více splňuje svůj účel, jsou nepřezkoumatelné a napadené rozhodnutí činí nezákonným. tyto závěry jsou invazivní do práv žalobců a jsou

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

nepriměřeně tvrdým zásahem do vlastnického práva žalobců. Samotný zásah by bylo možné ze strany správních orgánů učinit daleko mírnější formou a docílením shodného výsledku.

III. Vyjádření žalovaného

14. Žalovaný navrhuje podanou žalobou zamítnout, jelikož vznesené námitky považuje za nedůvodné. Omezení žalobců neshledává žalovaný nepřiměřeným, neboť přístup k jejich nemovitostem je zajištěn pro všechny majitele (uživatelé) nemovitostí, kteří mají či budou mít nezbytnou komunikační potřebu, a to na základě povolení ÚMČ. Povolení budou vydávána na 2 roky, tudíž se nebude jednat ani o nepřiměřené administrativní zatížení.

IV. Další podání účastníků řízení

15. V podání ze dne 4. 2. 2025 žalobci uvedli, že dokládají aktuální podklady podporující jejich tvrzení o tom, že správními orgány nebyla vyvrácena námitka vytváření diskriminačního prostředí při koncentrování rozhodovací pravomoci ve prospěch ÚMČ Brno-Medlánky. Ten si bude tzv. vybírat, kterému subjektu povolení vjezdu umožní. To je již fakticky realizováno na místě samém, kdy ÚMČ Brno-Medlánky fakticky zamezil možnost přístupu na pozemek parc. č. XA, k. ú. X, jež je ve vlastnictví žalobce F. F., kdy v měsíci lednu 2025 umístil na pozemky parc. č. XB, XC a XD dřevěné lavice, které znemožňují přístup a příjezd uvedeného žalobce k pozemku (umístění je učiněno před vjezdovou bránu). Je tak zřejmé, že osoba, která má ve správě majetek Statutárního města Brna, tj. ÚMČ Brno-Medlánky, který rozhodoval věc v prvním stupni, činí i další kroky k tomu, aby byl žalobcům zamezen příjezd k jejich pozemkům a jsou tak nepochybně dokládány veškeré námitky a obavy vyslovené žalobci v rámci průběhu správního řízení, jakož i žalobě samotné. Žalobci dokládají 4 fotografie umístěných lavic a kopii katastrální mapy.
16. Městská část Brno-Medlánky (osoba zúčastněná na řízení) se v podání ze dne 30. 4. 2025 vyjádřila k argumentaci žalobců. Osoba zúčastněná na řízení poznamenává, že projíždění po pozemní komunikaci se neřídí pouze tím, zda v daném místě konkrétní osoba (řidič, spolujezdec) vlastní nemovité věci, či má uživatelský vztah k nemovitým věcem. Komunikaci bohužel hojně využívají i návštěvníci této rekreační lokality (hřiště, rybník, Přírodní zahrada u Medláneckého rybníka, ohniště u rybníka apod.), ačkoli není možné automobil po vjezdu do lokality nikde rozumně odstavit. Smyslem regulace je, aby byla auta odstavena na nedaleké ulici s vyznačenými parkovacími místy. Dle tvrzení osoby zúčastněné na řízení k tomu regulace pouhým omezením na vjezd pro dopravní obsluhu nepostačuje, neboť mají ve městě Brně dlouholeté zkušenosti, že řidiči se mylně považují za dopravní obsluhu kdykoli, kdy mají nějaký důvod do dané lokality vjet. Nutnost povolení vjezdu je naproti tomu jednoznačná, srozumitelná a funkční úprava. Smyslem omezení je především regulace množství projíždějících a parkujících vozidel, protože se jedná o hlavní rekreační, sportovní a odpočinkovou zónu v Medláncích a tyto komunikace využívají převážně chodci a cyklisté pro rekreaci, sport a turistiku. Obě účelové komunikace jsou koncipovány jako přístupový chodník k rybníku, hřištím, přírodní zahradě, sportovní a klidové zóně, a také jako hlavní komunikační spojení pro pěší mezi lokalitou tzv. Starých Medlánek a novým sídlištěm, včetně Společenského centra Sýpka., případně přístup na nejbližší tramvajovou zastávku do Řečkovic. Doprava motorovými vozidly v nezbytné míře má být ale i po úpravě nadále zachována, a to pro ty, kteří mají oprávněný důvod k užívání komunikace. Dále se osoba zúčastněná na řízení vyjádřila k podání žalobců ze dne 4. 2. 2025, ve kterém žalobci poukazovali na umístění lavic ve vjezdu na zahradu jednoho z žalobců. Osoba zúčastněná na

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

řízení uvádí, že žalobce pan F. si v místě, kde byl dříve plot, v rámci jeho „obnovy“, umístil bránu, jejíž šíře umožňuje vjezd osobního automobilu, a to až po zahájení řízení proti regulaci vjezdu do dané lokality ze strany žalobců. Brána vede na pozemky ve vlastnictví statutárního města Brna (parc. č. XB, XC a XD, k. ú. X), přičemž jde o travnaté pozemky v okolí rybníka. Nelegální vjezd byl vybudován přímo na hřiště, které se v daném místě nachází a přímo přes vjezd se umísťuje slacklinová dráha mezi dřevěné sloupky, které zde jsou umístěny radnicí a jsou takto využívány již mnoho let (viz dva sloupky na fotografii předložené žalobci). Na pozemku parc. č. XD, k. ú. X, se nachází předmětná účelová komunikace. K připojení na účelovou komunikaci je třeba souhlasu jejího vlastníka. Žádost o vyjádření souhlasu zmíněný žalobce (vlastník pozemku parc. č. XA) dosud osobě zúčastněné na řízení nedoručil. Podle osoby zúčastněné na řízení to dokazuje nesmyslnou argumentaci ze strany žalobců. Došlo pouze k umístění laviček v místě, kde žádná kolize neexistuje, jelikož vlastník pozemku par. č. XA v současné době není oprávněn přejíždět z účelové komunikace ke svému pozemku, resp. sjíždět ze svého pozemku na účelovou komunikaci. Mezi pozemky parc. č. XA a XD se navíc nachází další pozemky ve vlastnictví statutárního města Brna (XB a XC). Osoba zúčastněná na řízení nemůže nechat bez povšimnutí, že někdo hodlá nelegálně využívat její pozemek jako cestu, která zde není. Proto podala již před časem podnět ke stavebnímu úřadu k prověření černé stavby brány. Umístění lavic na hřiště u rybníka s tím nesouvisí. Přístup k pozemku má shora zmíněný žalobce zajištěn dlouhodobě z ulice R., kde má umístěnu vstupní branku. Nadto otázka přístupu není a nemůže být předmětem tohoto řízení. Dále odkazuje na své vyjádření k odvolání ze dne 22. 5. 2024.

17. Na vyjádření osoby zúčastněné na řízení reagovali žalobci podáním ze dne 14. 7. 2025. Pokud jak žalovaný, tak osoba zúčastněná na řízení (MČ Brno-Medlánky) poukazují na nedostatečnost regulace pouhým omezením vjezdu pro dopravní obsluhu, pak je na straně příslušných orgánů, aby dodržování dopravního značení vymáhali. Žalovaný ani osoba zúčastněná na řízení nedoložili, jak dodržování vymáhají či kontrolují, v jaké četnosti je porušováno a na jakých základech tedy takový závěr dovozují. Žalobce Ing. P. B., který je pravidelným uživatelem přístupové cesty a v dané lokalitě žije, provedl vlastní šetření četnosti průjezdu automobilů především mimo zimní období. Žalobci uvádí výsledek počtu týdenních průjezdů automobily mimo jiné s tím, že příjezd k Přírodní zahradě u Medláneckého rybníku proběhl 1 x a příjezd k ohništi u rybníku proběhl 2 x. četnost průjezdu osob, kterým má být zabráněno v příjezdu na komunikaci tedy není natolik ohrožující, aby muselo dojít k omezení příjezdu způsobem, jak rozhodl žalovaný. S ohledem na malou vzdálenost zahrady a ohniště od ulice R. zde v žádném případě nevzniká potřeba pro cizí návštěvníky zajiždět na uvedená místa přes předmětnou komunikaci, jak dokládají zjištění žalobce Ing. B. Odstavování automobilů v nedaleké ulici s vyznačenými parkovacími místy se děje dlouhodobě a není nezbytné omezovat vjezd tak, jak to učinily správní orgány. Je to nejvíce byrokraticky zatěžující způsob, a to jak pro vlastníky dotčených pozemků, tak pro samotnou městskou část.

V. Posouzení věci krajským soudem

18. Žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou a jedná se o žalobu přípustnou. Soud ve věci rozhodl bez nařízení jednání za splnění zákonných podmínek (§ 51 odst. 1 s. ř. s.). Při přezkoumání žalobou napadeného rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu. Přezkoumal napadené rozhodnutí

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

žalovaného v mezích uplatněných žalobních bodů, jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti, a dospěl k závěru, že žaloba **není** důvodná.

19. Soud nejprve stručně nastíní skutkový stav, jak vyplynul z napadeného rozhodnutí a ze správního spisu, a to v rozsahu potřebném pro posouzení věci.
20. Společnost REKO, a. s., (dále jen „společnost REKO“) a statutární město Brno (dále jen „SMB“), městská část Brno-Medlánky (dále jen „MČ Brno-Medlánky“), podaly dne 2. 8. 2023 žádost o omezení veřejného přístupu na účelové komunikace podle § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Žádost se týká omezení vjezdu motorových vozidel na účelovou komunikaci NN 2687 a NN 2692 v k. ú. X. Žadatelé uvedli, že obě účelové komunikace jsou koncipovány jako přístupový chodník k rybníku, sportovní a klidové zóně, k bytovým domům a nebytovým prostorům v přízemí, nikoli jako vozovka. Chybí zde např. obratiště a NN 2687 je i pro zdůraznění její funkce po rekonstrukci opatřena zámkovou dlažbou jako přilehlé chodníky, na rozdíl od přilehlé asfaltové vozovky. Omezením veřejného přístupu na účelovou komunikaci dojde k nezbytně nutné ochraně oprávněných zájmů jejího vlastníka (NN 2687 je nově zrekonstruovaná a rekonstrukce NN 2692 se plánuje), návštěvníků (ochrana cyklistům chodců, dětí a zvířat), má přispět k zvýšení bezpečnosti chodců, cyklistů a zvířat. Vjezd na komunikaci z důvodu zásobování nebo jiné potřeby dopravní obsluhy bude umožněn a zajištěn na základě žádosti a povolení ze strany správce komunikace, MČ Brno-Medlánky. Záměrem je stanovení dopravního značení zákazovou značkou zákaz vjezdu motorových vozidel B 11 s dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo vozidla s povolením ÚMČ“, ke kterému se váže toto omezení veřejného přístupu na zmíněné účelové komunikace.
21. Ze spisového materiálu vyplývá, že účelové komunikace spojují ul. v Ú. a R. Komunikace NN 2687 se nachází v k. ú. X na pozemcích ve vlastnictví SMB (parc. č. XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XD, XM, XN, XO, XP) a na pozemcích ve vlastnictví společnosti REKO (parc. č. XQ). Komunikace NN 2692 se nachází v k. ú. X na pozemcích ve vlastnictví SMB (parc. č. XR, XN, XF, XS) a na pozemcích ve vlastnictví společnosti REKO (parc. č. XO a XP).
22. Policie ČR, Městské ředitelství Policie Brno, vydala stanovisko k omezení veřejného přístupu na účelové komunikace NN 2687 a NN 2692 v Brně s ohledem na jejich stavebně-technický stav a funkci v rámci stávající dopravní infrastruktury, přičemž souhlasila s omezením veřejného přístupu na zmíněné účelové komunikace (viz stanovisko ze dne 26.4. 2023, č. j. KRPB-74368-2/ČJ-2023-0602DI-KOL).
23. Žalobci v řízení před prvostupňovým správním orgánem argumentovali, že řešení prostřednictvím dodatkové tabulky E 13 „Mimo vozidla s povolením ÚMČ“ povede k budoucímu zatížení samotného správního orgánu a ÚMČ si bude tzv. vybírat, komu vjezd povolí, čímž hrozí, že někteří vlastníci mohou být zvýhodněni oproti ostatním (a nebudou moci obsluhovat své nemovité věci), což vytváří diskriminační prostředí. Dodatková tabulka E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“ zajistí neefektivnější řešení. Komunikace nejsou průjezdné, využívají je pouze vlastníci přilehlých pozemků (účastníci řízení), případně zmiňovaná dopravní obsluha. Opatření komunikace zámkovou dlažbou v rámci provedené rekonstrukce nemůže vést k faktickému omezení, resp. vyloučení vjezdu motorových vozidel. Tuto skutečnost měl zvážit vlastník vozovky a nelze ji nyní klást k tíži účastníkům řízení. Vždy se jednalo o účelovou komunikaci sloužící k obsluze přilehlých nemovitých věcí. Na jejím konci se nachází plně funkční a využívané obratiště.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

24. V prvostupňovém rozhodnutí správní orgán k námitkám účastníků řízení uvedl, že řešení s dodatkovou tabulkou E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“ prakticky postrádá smysl zamýšleného a navrhovaného omezení veřejného přístupu. Tímto značením nelze cíleného stavu dosáhnout, protože v praxi nefunguje. Ve vztahu k účastníkům řízení prvostupňový správní orgán neshledal nepřiměřenost v omezení jejich práv. Všem vlastníkům pozemků, na kterých se komunikace NN 2687 a NN 2692 i přilehlá komunikace NN 2724 nachází a slouží jako nutná komunikační potřeba přístupu, resp. příjezdu k nemovitostem, bude vydáno povolení. Právo vlastníků nemovitostí, pro které slouží dotčená účelová komunikace ke spojení s jejich nemovitostmi, rovněž tak osob, které využívají tohoto přístupu na základě uzavřeného smluvního vztahu, na obecné užívání dotčené veřejné přístupné účelové komunikace, zůstává prvostupňovým rozhodnutím nedotčeno. Dále se prvostupňový orgán vyjádřil k charakteru účelových komunikací jako přístupového chodníku, což zdůrazňuje i zámková dlažba, kterou byla v rámci rekonstrukce opatřena komunikace NN 2687. Jako chodník či stezka pro chodce nebo cyklisty je vnímána i uživateli. Prvostupňový orgán zmínil absenci obratiště na předmětných účelových komunikacích. podle prvostupňového správního orgánu obec jako jeden z žadatelů reprezentuje i zájem veřejný, a to je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. K jejímu zvýšení žadateli požadované omezení směřuje. Na účelových komunikacích vzniká ojedinele potřeba pojíždění automobilem. Zrekonstruovaný chodník není dimenzován pro nákladní vozidla na 3,5t. Omezením veřejného přístupu na účelovou komunikaci dojde k nezbytné ochraně oprávněných zájmů jejího vlastníka (NN 2687 je nově zrekonstruována a rekonstrukce NN 2692 se plánuje), návštěvníků (ochrana cyklistů, chodců, hrajících si dětí a zvířat), má přispět k zvýšení bezpečnosti chodců, cyklistů a zvířat. Dopravní značení s tabulkou E 13 s textem „s povolením ÚMČ“ více splňuje účel ochrany zranitelných účastníků provozu a zároveň je umožněn vjezd omezené, předem určené skupině motoristů (vlastníkům nemovitostí). Povolení budou vydávána všem vlastníkům nemovitostí, na kterých se nachází předmětné veřejně přístupné účelové komunikace včetně vlastníků nemovitostí, kteří mají nezbytnou komunikační potřebu přístupu nebo příjezdu k nemovitostem v jejich vlastnictví včetně práva na komerční využití těchto nemovitostí na základě uzavřených a dokladovaných závazkových vztahů a na základě uzavřeného smluvního vztahu. Povolení se vydává v odůvodněných případech dokonce i těm, kteří neprokázali nutnou komunikační potřebu přístupu a příjezdu k nemovitostem ve svém vlastnictví. Povolení bude vydáno bezplatně a bude platné po dobu 2 let, takže se nejedná o častou nutnost opakovaně o povolení žádat. Co do proporcionality se podle prvostupňového správního orgánu jedná o omezení minimální v porovnání s oprávněným zájmem žadatelů, který zde reprezentuje i zájem veřejný. Jde pouze o administrativní omezení. Navržené řešení je nejmírněji možné.
25. V odvolání podaném proti prvostupňovému rozhodnutí účastníci řízení (žalobci) setrvali na své argumentaci ohledně nepřiměřenosti zvoleného řešení s tím, že dodatková tabulka E 13 „Dopravní obsluze vjezd povolen“ je efektivnější a přiměřenější. Namítali, že samotné omezení není fakticky potřeba, neboť účelová komunikace nebyla dosud využívána nikým jiným, než vlastníky přilehlých pozemků. Žalobci opakovaně poukazovali na historické využívání komunikace a namítali, že rekonstrukce (opatření komunikace zámkovou dlažbou) jim nemůže jít k tíži a účelová komunikace se nezměnila na chodník. Způsob provedení rekonstrukce byl na vlastníkově komunikace a ten musí nést související následky. Podle žalobců nedošlo k naplnění podmínky pro omezení veřejného přístupu na veřejnou účelovou komunikaci, neboť to není nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů vlastníka účelové komunikace. Dále žalobci namítali existenci funkčního a využívaného Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

obratistě. Namítali, že dojde k zásadnímu omezení vjezdu vozidel vykonávajících dopravní obsluhu – k definici pojmu dopravní obsluha odkazovali na vyhlášku č. 294/2015 Sb. Konstatování prvostupňového orgánu, že dodatková tabulka „Mimo vozidla s povolením ÚMČ“ více splňuje svůj účel, protože dodatková tabulka „Dopravní obsluha vjezd povolen“ v praxi nefunguje, je nepřezkoumatelné. Žadatelům neměl prvostupňový správní orgán vyhovět nebo měl rozhodnout o dopravním omezení dle námitek žalobců.

26. Žalovaný v napadeném rozhodnutí uvedl, že žadatel zdůvodnil svoji žádost tím, že účelové komunikace, na něž požaduje omezení vjezdu motorových vozidel, vedou ke sportovní a klidové zóně, kde je třeba zvýšit bezpečnost chodců, cyklistů a zvířat. Zavázal se umožnit a zajistit vjezd vozidel v odůvodněných případech na základě povolení MČ Brno-Medlánky. Povolení k vjezdu ÚMČ vydá všem vlastníkům pozemků, na kterých se NN 2687 a NN 2692 nachází a všem vlastníkům pozemků, kteří mají nutnou komunikační potřebu přístupu a příjezdu po NN 2687 a NN 2692 k nemovitostem ve svém vlastnictví. Povolení ÚMČ vydá i všem vlastníkům pozemků p č. XT, XU, XV a XW, a to včetně případných nájemců, event. společnostem, které zde mají sídlo. Povolení se vydá v odůvodněných případech dokonce i těm, kteří neprokázali nutnou komunikační potřebu přístupu a příjezdu k nemovitostem ve svém vlastnictví. Povolení budou vydávány bezplatně s dobou platnosti 2 roky. Vlastníci nemovitostí, které jsou dosažitelné z omezených účelových komunikací, tedy budou mít možnost se ke svým nemovitostem dostat poté, co si obstarají povolení z ÚMČ Brno-Medlánky. S ohledem na dobu platnosti povolení 2 roky nejde o neadekvátní zatížení majitelů nemovitostí. Dále žalovaný uvedl, že vlastnictví pozemní komunikace v sobě zahrnuje i povinnosti ke správě a údržbě. Po rekonstrukci je třeba dbát o jejich řádný stav. Dále žalovaný uvedl, že i jemu je z úřední činnosti známo, že si řidiči mnohdy chybně vysvětlují význam „dopravní obsluhy“. Vydané povolení k vjezdu pak chrání i řidiče samotné, neboť se budou moci prokázat konkrétním dokladem. Žalovaný také uvedl, že obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem (§ 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích). je tedy nutné, aby obec hledala kompromis, což považuje v dané věci žalovaný za naplněné.
27. Krajský soud přezkoumal napadené rozhodnutí v mezích žalobních bodů a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
28. Nejprve se zabýval námitkou žalobců, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné, neboť se správní orgány nevypořádaly se všemi jejich námitkami.
29. K tomu krajský soud uvádí, že stejně jako reakce soudu na konkrétní žalobní námítky, tak i reakce žalovaného na konkrétní námítky, je, co do šíře odůvodnění, spjata s otázkou hledání míry. Povinnost orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit nelze interpretovat jako požadavek na detailní odpověď na každé tvrzení. Proto zpravidla postačuje, jsou-li vypořádány alespoň základní námítky účastníka řízení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, č. j. 9 Afs 70/2008-13), případně, za podmínek tomu přiměřeného kontextu, i s akceptací odpovědi implicitní, což připouští Ústavní soud (srov. např. usnesení ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. II. ÚS 2774/09) i Nejvyšší správní soud (srov. např. rozsudek ze dne 21. 12. 2011, č. j. 4 Ads 58/2011-72). S ohledem na výše uvedené z pohledu přezkoumatelnosti správní rozhodnutí (jakož i závěry zadavatele). ob stojí, jak ostatně plyne i z níže uvedeného.
30. V projednávané věci je z odůvodnění obou správních orgánů zřejmé, jaké úvahy je vedly k závěru o nezbytnosti omezení veřejného přístupu, a soud je tak schopen přezkoumat Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

zákonnost jejich závěrů. Nejedná se tedy o nepřezkoumatelnost, ale nanejvýš o dílčí nedostatky odůvodnění, které nemají vliv na zákonnost rozhodnutí (viz níže).

31. Podle § 7 odst. 1 věty druhé zákona o pozemních komunikacích lze omezit veřejný přístup na veřejně přístupnou účelovou komunikaci, je-li to nezbytné k ochraně oprávněných zájmů vlastníka. Otázku oprávněného zájmu vlastníka komunikace řešil Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 11. 2025, č. j. 8 As 136/2024-57. Nejvyšší správní soud s odkazem na komentářovou literaturu konstatoval, že tyto zájmy se nemusí omezovat pouze na ochranu komunikace jako takové, ale mohou zahrnovat i ochranu okolí komunikace, například před nadměrnými imisemi či jinými negativními dopady užívání komunikace [ČERNÍN, Karel. § 7 Účelová komunikace. In: ČERNÍNOVÁ, Michaela, Karel ČERNÍN a Michal TICHÝ. Zákon o pozemních komunikacích: Komentář (Systém ASPI). Wolters Kluwer, bod 62]. Nejvyšší správní soud opakovaně zdůraznil, že důvody pro omezení obecného užívání mohou být různé a vyplývají z charakteru komunikace či jejího užívání; úkolem správního orgánu je zvažovat, zda zásah do oprávněných zájmů vlastníka převáží veřejný zájem na neomezeném přístupu veřejnosti (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 44/2011-99, bod 35). V rozsudku ze dne 10. 11. 2023, č. j. 10 As 111/2022-69 Nejvyšší správní soud doplnil, že omezení provozu na účelové komunikaci může být odůvodněno i sezónními či bezpečnostními důvody, například v situaci, kdy přes komunikaci vede sjezdová trať.
32. Žalobci namítají, že omezení veřejného přístupu na předmětné veřejně přístupné účelové komunikace není nezbytné, neboť komunikace byly historicky využívány výlučně vlastníky přilehlých pozemků a dopravní obsluhou, a že případně postačuje dopravní značení s dodatkovou tabulkou E 13 „Dopravní obsluha vjezd povolen“. Podle žalobců je řešení, které zvolily správní orgány, nepřiměřené, administrativně zatěžující a vytváří prostor pro diskriminační přístup při udělování povolení. Žalobci rovněž namítají, že rekonstrukce komunikace nemůže být důvodem omezení, a že na komunikaci existuje obratiště.
33. V projednávané věci žalovaný vymezil jako oprávněný zájem vlastníků komunikací především ochranu bezpečnosti chodců, cyklistů a dětí v rekreační lokalitě, která je intenzivně využívána veřejností. Účastníci řízení přitom nečiní sporným, že komunikace jsou fakticky užívány jako chodník či stezka pro cyklisty, což odpovídá i stavebnímu provedení po rekonstrukci jedné z účelových komunikací.
34. Ochrana bezpečnosti chodců, cyklistů a dětí je legitimním zájmem a svou povahou odpovídá důvodům, které judikatura připouští jako relevantní pro omezení obecného užívání veřejně přístupné účelové komunikace. Správní orgány přitom správně vycházely z aktuálního charakteru komunikací, nikoli pouze z jejich historického využívání.
35. Pro úplnost krajský soud uvádí, že podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se omezení veřejného přístupu vztahuje na účelovou komunikaci jako celek, nikoli na jednotlivé pozemky podle parcelního členění. Účelová komunikace je dopravní stavbou, jejíž právní režim se odvíjí od její funkce v dopravním systému, nikoli od toho, zda je vedena přes jeden či více pozemků různých vlastníků. Při posuzování omezení veřejného přístupu je rozhodující charakter komunikace a způsob jejího užívání, nikoli vlastnické poměry k jednotlivým pozemkům. V projednávané věci tvoří komunikace NN 2687 a NN 2692 jeden funkční celek, který je veřejností fakticky užíván jako pěší a cyklistická trasa vedoucí do rekreační oblasti. Bezpečnostní rizika, která jsou důvodem omezení veřejného přístupu, se proto týkají celé trasy, nikoli pouze pozemků ve vlastnictví obce (SMB), jinak by opatření

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

ztratilo smysl a nebylo by účinné. Je tedy zcela nerozhodné, že část komunikace je ve vlastnictví společnosti REKO; tato část je součástí jedné komunikační trasy, jejíž bezpečnostní parametry je třeba posuzovat v souhrnu.

36. Správní orgány odůvodňovaly omezení veřejného přístupu také ochranou komunikace před jejím poškozením, avšak tento důvod není podložen žádnými důkazy o tom, že by průjezd motorových vozidel komunikaci fakticky ničil. Krajský soud k tomu uvádí, že samotná ochrana komunikace před poškozením by v projednávané věci zřejmě nebyla dostatečným samostatným důvodem pro omezení veřejného přístupu podle § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Správní orgány totiž neprokázaly, že by na komunikaci docházelo k takové intenzitě provozu či takovým typům zatížení, které by vedly k jejímu reálnému poškození. Ochrana komunikace před nadměrným zatížením však ob stojí jako relevantní podpůrný argument vedle hlavního důvodu omezení, kterým je výše zmíněná ochrana bezpečnosti chodců, cyklistů a dalších zranitelných účastníků provozu v rekreační lokalitě.
37. Krajský soud tak vyhodnotil, že skutečnost, že správní orgány uvedly ochranu komunikace po rekonstrukci jako jeden z důvodů omezení, nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí, neboť rozhodnutí stojí také na jiném, samostatně dostatečném a silném důvodu (ochraně bezpečnosti provozu a zranitelných účastníků).
38. Žalobci namítají, že postačuje omezení pro „dopravní obsluhu“ a že danou argumentaci správní orgány nedostatečně vypořádaly. K tomu krajský soud uvádí následující. Skutečnost, že správní orgán uvedl nefunkčnost omezení prostřednictvím stanovení dopravní obsluhy stručně, nezpůsobuje nepřezkoumatelnost rozhodnutí, neboť soud je schopen přezkoumat zákonnost rozhodnutí i bez detailního rozvedení této dílčí úvahy. Soud souhlasí se správními orgány, že pojem „dopravní obsluha“ je jazykově zavádějící a v praxi často nesprávně vykládaný, a to i přes jeho definici ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. Běžné jazykové vyznění pojmu svádí k širokému chápání, což vede k jeho častému zneužívání. Neznalost zákona sice řidiče neomlouvá, avšak správní orgán není povinen ignorovat obecně známou skutečnost, že tento pojem je obtížně kontrolovatelný a nemusí tedy vést k dosažení cíle regulace, kterým je minimalizace nežádoucích vjezdů. Správní orgány mohly svou úvahu podrobněji rozvést, nicméně skutečnost, že dopravní obsluha je v praxi problematická, je notorietou, kterou není třeba dokazovat. Bezpečnostní riziko beze sporu představuje (a zvyšuje) i ojedinělý neoprávněný vjezd motorového vozidla do prostoru, jenž je fakticky užíván jako chodník či stezka pro cyklisty. Žalobci sice tvrdí, že četnost vjezdů je minimální, avšak i ojedinělý vjezd může v rekreační lokalitě představovat bezprostřední ohrožení zranitelných účastníků provozu. Cílem regulace je proto nulová tolerance nežádoucích vjezdů, což režim dopravní obsluhy nepodporuje. Je tedy zřejmé, že pozorování žalobce Ing. B. ohledně nízké četnosti vjezdů není relevantní. Nadto se jedná o pozorování subjektivní a neověřitelné.
39. Krajský soud dále neshledal důvodnou námitku, že zvolený režim povolení vjezdu vytváří prostor pro diskriminační přístup. Správní orgány výslovně uvedly, že povolení bude vydáváno všem vlastníkům nemovitostí, všem osobám s nutnou komunikační potřebou, všem smluvním partnerům, a dokonce i těm, kteří nutnou komunikační potřebu neprokáží, pokud je to odůvodněné. Argumentace o možné diskriminaci je pouze v hypotetické rovině.
40. Žalobci dále poukazovali na to, že na pozemcích ve vlastnictví obce byly umístěny lavičky, což podle nich svědčí o tom, že obec, resp. městská část sama vytváří diskriminační překážky pro dopravní obsluhu. Krajský soud této námitce nepřisvědčil.

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

41. Umístění laviček na pozemcích obce není právně relevantní skutečností pro posouzení splnění podmínek § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích. Předmětem řízení je omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci, nikoli posouzení mobiliáře v jejím okolí. Lavičky nejsou dopravním zařízením, nemají žádný vliv na právní režim komunikace a jejich existence nemůže ovlivnit závěr o nezbytnosti či přiměřenosti omezení vjezdu. Jde o okolnost, která se týká úpravy veřejného prostranství, nikoli dopravního režimu.
42. Z tohoto důvodu soud neprováděl dokazování fotografiemi ani snímkem z katastrální mapy, které žalobci předkládali. Tyto navržené důkazy nemohly mít žádný vliv na posouzení toho, zda jsou splněny zákonné podmínky pro omezení veřejného přístupu na účelovou komunikaci, a jejich provedení by bylo nadbytečné. Soud není povinen provádět důkazy, které se vztahují k okolnostem pro posouzení věci právně irelevantním (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28.4.2005, č. j. 5 Afs 147/2004-89).
43. Žalobci dále namítají existenci obratiště, avšak tuto skutečnost nijak nedoložili, ani ve správním řízení ani v řízení před soudem. I kdyby obratiště na dotčených komunikacích NN 2687 a NN 2692 existovalo, nemělo by to vliv na zákonnost regulace provozu motorových vozidel na předmětných komunikacích, neboť jejím cílem není řešit otáčení vozidel, ale omezit jejich vjezd. Je pravda, že námitku existence obratiště žalobci vznesli již ve správním řízení a že správní orgány k ní vždy konstatovaly pouze to, že obratiště na komunikaci neexistuje, aniž by tuto otázku dále rozvedly. Tento dílčí nedostatek odůvodnění však nemá vliv na přezkoumatelnost ani zákonnost rozhodnutí, neboť se týká okrajové skutečnosti, která není právně významná a nemohla ovlivnit výsledek řízení.
44. Krajský soud uzavírá, že žalovaným přijaté řešení splňuje podmínku proporcionality. Je vhodné, neboť vede k omezení nežádoucích vjezdů; je potřebné, neboť neexistuje mírnější opatření, které by bylo stejně účinné; a je přiměřené, neboť zásah do práv vlastníků je minimální, zatímco přínos pro bezpečnost je zásadní.
45. Žalobci nedoložili žádnou konkrétní skutečnost, která by svědčila o tom, že by v důsledku napadeného rozhodnutí nemohli předmětné účelové komunikace využívat v rozsahu, v jakém je využívali dosud. Získání povolení nepředstavuje povinnost, která by byla pro vlastníky či jejich smluvní partnery neproveditelná nebo nepřiměřeně zatěžující. Jde o administrativní úkon, který z hlediska proporcionality bez obtíží ob stojí.

VI. Závěr a náklady řízení

46. Krajský soud na základě výše uvedených skutečností a úvah neshledal žalobu důvodnou, proto ji postupem podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
47. O náhradě nákladů řízení rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu těch nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který úspěch ve věci neměl. Žalobci před soudem neuspěli (soud žalobu zamítl jako nedůvodnou), proto nemají právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníkovi řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, však žádné náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, a proto mu je nelze přiznat (srov. usnesení rozšířeného senátu ze dne 31. 3. 2015, č. j. 7 Afs 11/2014-47, č. 3228/2015 Sb. NSS).

Shodu s prvopisem potvrzuje: J. P.

48. Vzhledem k tomu, že osobám zúčastněným na řízení nevznikly žádné náklady v souvislosti s plněním povinnosti, kterou by jim uložil soud (§ 60 odst. 5 s. ř. s. ve znění účinném do 31. 12. 2025), nemají na náhradu nákladů řízení právo.

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 23. 4. 026

Mgr. Milan Procházka v.r.
předseda senátu