



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

navrhovatele: **Ing. Bc. D. K.**

bytem X

proti

odpůrci: **Městský úřad Hodonín**
sídlem Národní třída 373/5, Hodonín

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci v k. ú. Hodonín ul. Masarykovo náměstí a křižovatka Masarykovo náměstí a ul. Anenská ze dne 21. 11. 2025, č. j. MUHOCJ 70607/2025,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Odpůrce napadeným opatřením obecné povahy stanovil místní úpravu provozu na pozemní komunikaci na Masarykově náměstí a křižovatce Masarykova náměstí s Anenskou

Shodu s prvopisem potvrzuje: R. L.

ulicí a Národní třídou v Hodoníně, jež spočívá v umístění, odstranění a přesunutí dopravních značek dle přiložené dokumentace dopravního značení.

II. Návrh

2. Navrhovatel napadl opatření obecné povahy návrhem na jeho zrušení. Uvádí, že bydlí nedaleko Masarykova náměstí a po pozemní komunikaci se pohybuje často pěšky, na kole i motorovým vozidlem. Navrhovatel obsáhle shrnuje historii předcházející vydání napadeného opatření obecné povahy a namítá jeho nepřezkoumatelnost, neboť odpůrce konkrétní úpravu řádně neodůvodnil a nevypořádal se s navrhovatelovými připomínkami.

III. Vyjádření odpůrce a replika navrhovatele

3. Odpůrce nezpochybňuje aktivní procesní legitimaci navrhovatele, avšak má za to, že jeho výtky jsou formulovány výlučně jako obecné dopravně-politické a koncepční úvahy, přičemž konkrétní individuální zásah do hmotných práv tvrdí navrhovatel pouze velmi obecně.
4. V připomínkách A.1-A.3 navrhovatel požadoval zejména doplnění značky E12a před křižovatkou ve směru od obchodního domu iRO (dále jen „iRO“), změnu značky P4 na P6 při vjezdu od iRO a ponechání značky P2 ve směru od radnice. Připomínka byla akceptována částečně, dle doporučení Policie ČR byla doplněna vodorovná značka V15 se symbolem A19 – cyklisté pro zdůraznění provozu cyklistů a zvýšení jejich bezpečnosti. Skutečnost, že opatření obecné povahy nepřevzalo přesně navržené řešení navrhovatele, neznamená, že připomínky nebyly vypořádány.
5. Napadené opatření obecné povahy je dle odpůrce v souladu se Strategií rozvoje dopravy města Hodonína. Strategie výslovně počítá s tím, že Masarykovo náměstí bude postupně dopravně zklidněno, jednosměrka je prvním krokem, uzavírka druhým, cílem je pěší zóna; do budoucna se předpokládá uzavření řešeného úseku pro individuální automobilovou dopravu a vedení úseku u iRO jako obousměrného. Cyklistům je umožněn bezpečný a plynulý pohyb s dobrou prostupností a jasnými právy a povinnostmi.
6. Zrušení kolmého stání V10b a zavedení šikmého stání V10c vychází z doporučení Policie ČR (dotčeného orgánu) a je motivováno tím, aby se omezil výjezd vozidel z kolmých stání a následná jízda v protisměru ke světelné křižovatce. Navrhovatel naproti tomu staví svůj názor zejména na subjektivní hodnocení toho, jak se mu jeví rozhled řidiče při couvání a možnosti nacouvání do stání.
7. Z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy plyne, že výměna značky P4 za P6 byla navržena z podnětu Policie ČR jako dotčeného orgánu z důvodu omezených rozhledových poměrů po výstavbě polyfunkčního domu v nároží křižovatky, s odkazem na normu ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Navrhovatel naopak staví na pouhém subjektivním dojmu „přehlednosti cca 100 m úseku“, aniž by vyvrátil odborný závěr o zhoršených rozhledových poměrech a potřebě zpřísnění přednosti.
8. Dopravní model zpracovaný autorizovanými dopravními inženýry s výhledem k roku 2024 vycházející z dopravních průzkumů z roku 2021 prokazuje pokles motorové dopravy v jednosměrné komunikaci a přírůstek dopravy u iRO. Odpůrce nechal v říjnu 2025 provést automatizované měření dopravy, které ukázalo nízký podíl cyklistů (méně než 1 %), úroveň kvality dopravy A a pokles podílu zastavených vozidel v křižovatce po změně přednosti z 33 % na 13 %.

9. V replice navrhovatel opakuje, že odpůrce nevypořádal připomínky A.2-A.3 týkající se změny dopravního značení spočívající ve změně přednosti v jízdě v neprospěch cyklistů. K námitce rozporu se Strategií rozvoje dopravy města Hodonína odpůrce pouze konstatuje soulad s technickými podmínkami TP 179 (Navrhování komunikací pro cyklisty), aniž by uvedl, konkrétně u kterého ze čtyř základních požadavků návrhu křížení cyklistického provozu s dalším provozem dle TP 179 vidí soulad s opatřením obecné povahy a v čem a konkrétně jakým způsobem tak odůvodňuje navržené řešení. Zrušení kolmého parkovacího stání a nahrazení šikmým dle odpůrce vychází z doporučení Policie ČR, aby se omezil výjezd vozidel z kolmých stání a následná jízda v protisměru ke světelné křižovatce. Tento návrh však měření dopravy ze dne 10. 11. 2025 jako správný nepotvrdilo, neboť ze směru od radnice k Národní třídě bylo zaznamenáno celkem 883 vozidel (pohybů). Oba důvody změny kolmého stání na šikmé tak dle navrhovatele neobstojí, neboť při couvání řidič jednoznačně najíždí do cyklopruhu, aniž by byl reálně schopen vidět cyklisty v něm se pohybující. K připomínce ke změně dopravního značení před křižovatkou Masarykova náměstí s ulicí Anenskou (výměna značky P4 za P6) odpůrce odkazuje na odborný závěr Policie ČR o zhoršených rozhledových poměrech a potřebě zpřísnění přednosti, který však dle navrhovatele není řádně zdůvodněn.

IV. Posouzení věci

10. Návrh byl podán včas, osobou oprávněnou a je přípustný. Napadené opatření obecné povahy přezkoumal zdejší soud v souladu s § 101d odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního (dále jen „s. ř. s.“), vázán rozsahem a důvody návrhu. Za splnění podmínek § 51 odst. 1 s. ř. s. rozhodl soud bez jednání.
11. Podmínka aktivní procesní legitimace je splněna tehdy, tvrdí-li navrhovatel logicky konsekventně a myslitelně možnost dotčení jeho právní sféry příslušným opatřením obecné povahy. To dle zdejšího soudu navrhovatel splnil poukazem na to, že bydlí v blízkosti předmětných komunikací a pravidelně je užívá jako chodec, cyklista i řidič motorového vozidla. Místní úprava provozu na pozemních komunikacích přitom obecně je způsobilá zkrátit práva na svobodu pohybu, ochranu zdraví a bezpečnost dopravy obyvatel, kterých se bezprostředně dotýká. Přestože účastníci silničního provozu nemají při užívání komunikací (§ 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) veřejné subjektivní právo na konkrétní úpravu provozu, neznamená to, že se místní úprava provozu na pozemních komunikacích zakládající odlišné povinnosti, než které by účastníci silničního provozu měli podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedotýká jejich právní sféry. Aktivní procesní legitimaci navrhovatele ostatně odpůrce ani nezpochybňuje. To, zda byl navrhovatel na svých právech napadeným opatřením obecné povahy skutečně dotčen (aktivní legitimace věcná), případně do jaké míry (proporcionalita), je již součástí věcného posouzení návrhu.
12. Podle § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), *dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se 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*. Smysl umístění dopravních značek nemůže být samoúčelný či dokonce šikanózní, nýbrž musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně. Při hodnocení zákonnosti místní

úpravy provozu na pozemních komunikacích je dále nutno poměřovat jednotlivé v kolizi stojící práva a hodnoty (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100).

13. Při hodnocení souladu napadeného opatření obecné povahy s hmotným právem a se zásadou proporcionality je pak třeba posuzovat, zda jsou v přezkoumávaném opatření přesvědčivě vysvětleny důvody jeho přijetí a také nezbytnost rozsahu a způsobu užití dopravního značení, jak explicitně požaduje citovaný § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, č. j. 7 As 39/2016-47, nebo ze dne 5. 3. 2021, č. j. 5 As 152/2019-50).
14. Podle § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, *k návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.* Stanoví-li zákon správnímu orgánu povinnost zabývat se připomínkami jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění, musí být z tohoto aktu zřejmé, že správní orgán věnoval připomínkám náležitou pozornost, seznámil se s jejich obsahem a učinil z něj pro opatření obecné povahy nějaký závěr. Požadavky na podrobnost samotného vypořádání se s připomínkami pak budou záviset na jejich relevanci, rozsahu a detailnosti (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 9. 2010, č. j. 4 Ao 5/2010-48, nebo ze dne 15. 3. 2023, č. j. 10 As 92/2022-86).
15. Zdejší soud se tedy v mezích návrhových bodů zabýval spornými regulativy, jejich odůvodněním a tím, zda odpůrce dostatečně reagoval na navrhovatelovy připomínky a zda místní úprava provozu představuje přiměřený zásah do navrhovatelových práv.
16. Ještě předtím je však vhodné uvést, že dle napadeného opatření obecné povahy je důvodem místní úpravy zjednosměrnění Masarykova náměstí, které je v souladu se schválenou Strategií rozvoje dopravy města Hodonína (*„reaguje na cílový stav Regulačního plánu mít náměstí a přilehlou část Národní třídy po Štefáníkovu v režimu pěší zóny, kdy jednosměrka je prvním krokem, uzavírka druhý a cíl je pěší zóna“*). Zjednosměrnění představuje první fázi opatření ke zklidnění dopravy a cyklistům umožní průjezd v protisměrné ulici.
17. První spornou regulací je změna provozu na křižovatce Masarykova náměstí a Národní třídy po zjednosměrnění Masarykova náměstí. Před vydáním napadeného opatření obecné povahy byla hlavní komunikací cesta od radnice k Národní třídě (značka P2 před křižovatkou) a řidiči jedoucí od iRO dávali přednost v jízdě (značka P4 – dej přednost v jízdě). Nově směrem od radnice nelze motorovým vozidlem projet a značky P2 a P4 jsou odstraňovány. S tím souvisí připomínky navrhovatele A.2-A.3, v nichž navrhoval zachování značky P2 (připomínka A.3) a zpřísnění značky P4 na značku P6 – stůj, dej přednost v jízdě (připomínka A.2).
18. V návrhu navrhovatel uvádí, že odpůrce se k připomínkám A.2.-A.3. konkrétně nevyjádřil, pouze obecně uvedl, že další navrhovatelem navrhované řešení této křižovatký jinými dopravními značkami by bylo v rozporu s technickými podmínkami TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a technickými standardy. Dle navrhovatele

však odpůrce neuvedl, se kterými technickými podmínkami TP 65 a technickými standardy a v čem konkrétně spatřuje tvrzený rozpor.

19. S tím se zdejší soud neztotožňuje. Odpůrce v odůvodnění napadeného opatření obecné povahy uvedl, že po zjednosměrnění daného úseku Masarykova náměstí nebude žádná komunikace označena značením P2 – hlavní komunikace. Odkázal na vyjádření příslušných odborů, které doplnil vlastním vyjádřením. Z nich v souhrnu plyne, že na základě Strategie rozvoje dopravy města Hodonína má být výhledově tato část Masarykova náměstí pro automobilovou dopravu zcela uzavřena, přičemž úsek v okolí obchodního domu iRO má být poté veden jako obousměrný a křižovatka s Národní třídou bude mít charakter hlavního napojení směrem k obchodnímu domu iRO.
20. Takové vypořádání je dle zdejšího soudu s ohledem na charakter námitek (v nichž se navrhovatel omezil na prostý požadavek na zachování stávajícího stavu) dostačující. Odpůrce srozumitelně uvádí, že důvodem změny přednosti v jízdě je oslabení dopravního významu daného úseku Masarykova náměstí spočívající v jeho zjednosměrnění a směřující v budoucnu k úplnému uzavření pro silniční motorovou dopravu. Samotné zjednosměrnění komunikace navrhovatel nijak nenapadá. Nejedná se přitom o „novou“ místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, nýbrž o zrušení té původní (odstranění značek). Pokud daný úsek náměstí měl doposud určitý dopravní význam a tento význam se snižuje, a do budoucna se předpokládá jeho úplné vymizení a nahrazení komunikací od iRO, je zrušení dosavadní místní úpravy z tohoto pohledu pochopitelné. Cyklisté přijíždějící „cykloobousměrkou“ směrem od radnice sice budou muset dát nově přednost v jízdě cyklistům a vozidlům jedoucím od iRO, nebylo nicméně prokázáno (a ani tvrzeno), že by jim v důsledku toho vzniklo zásadní bezpečnostní ohrožení nebo že by byl touto úpravou ohrožen jiný veřejný či soukromý zájem. Úprava je proto dle zdejšího soudu podepřena legitimními důvody a nezasahuje nepřiměřeně do práv navrhovatele. Na tom nic nemění ani obecné a ničím nepodložené vyjádření navrhovatele, že dle jeho názoru tato úprava „*křižovatku znepréhledňuje oproti odpůrcem deklarovanému zpréhlednění*“. Tvrzení odpůrce o rozporu s technickými podmínkami se pak zjevně netýká připomínek A.2-A.3, nýbrž požadavku navrhovatele na umístění značky E12a – Jízda cyklistů v protisměru.
21. Navrhovatel poukazuje na obecnou část Strategie rozvoje dopravy města Hodonína, ve které je schválena podpora mj. cyklistické dopravy. Naprosto však pomíjí, že požadavek postupného uzavření daného úseku Masarykova náměstí přímo vyplývá z odpůrcem citovaných částí strategie, které se týkají konkrétně dané lokality (a rovněž z grafické části strategie). Dle zdejšího soudu proto není daná úprava v rozporu ani se strategií, ani obecně s požadavkem na podporu cyklistické dopravy. Tento požadavek jistě nelze vnímat jako příkaz vždy, na všech místech a bezpodmínečně stanovit přednost v jízdě cyklistům vjíždějícím do křižovatky z obousměrky.
22. Druhá sporná regulace se týká stejného úseku Masarykova náměstí. Navrhovatel brojí proti tomu, že stávající kolmá parkovací stání byla změněna na šikmá parkovací stání. V návrhu argumentuje tím, že šikmé stání dle jeho názoru více ohrožuje cyklisty jako zranitelné účastníky silničního provozu, neboť při výjezdu z řady vedle stojících vozidel má řidič vozidla při couvání jednoznačně horší rozhled a vjíždí zadní částí vozidla přímo do přiléhajícího cyklopruhu, aniž by viděl v protisměru od Anenské ulice přijíždějící cyklisty. Jinou možnost parkování než čelem k chodníku řidič u šikmého stání nemá. Oproti tomu

u kolmého stání může řidič vozidla zvolit variantu nacouvání do parkovacího stání a při výjezdu z něj tak zřetelně vidí cyklisty přijíždět. Podle vyhodnocení měření dopravy ze dne 10. 11. 2025, které je součástí spisu, bylo ze směru od radnice k Národní třídě, tedy ve směru, který může legálně využívat pouze cyklistická doprava, zaznamenáno celkem 883 vozidel (pohybů), a nelze se proto spoléhat na intuitivní chování řidičů.

23. Z odůvodnění napadeného opatření obecné povahy lze zjistit, že navržená změna odpovídá normě ČSN 73 6056 a vyhovuje bezpečnému vyjíždění z parkovacích stání ve správném směru jízdy. Změna parkoviště z kolmého na šikmé byla navržena mimo jiné i z důvodu výjezdu řidičů z těchto stání a následné jízdy do protisměru ke světelně řízené křižovatce.
24. Uvedené vypořádání je poměrně stručné, avšak důvody pro změnu z něj jasně plynou – ke změně došlo z důvodu zjednosměrnění ulice, přičemž z povahy věci se do šikmých parkovacích míst najíždí lépe než do těch kolmých. Zároveň bylo cílem eliminovat nežádoucí (a protiprávní) vyjíždění řidičů do protisměru, které je ze šikmého stání, opět z povahy věci, obtížnější. Stručnost vypořádání pak odpovídá tomu, že navrhovatel ve svých připomínkách ke změně stání uvedl toliko to, že nově navržené stání neodpovídá základní šířce stání pro osobní vozidla, což odpůrce vyvrátil, resp. proti čemuž již navrhovatel v návrhu nic nenamítá. Za této situace lze napadené opatření obecné povahy stěží hodnotit jako nepřezkoumatelné z toho důvodu, že se odpůrce výslovně nevěnoval zvolenému řešení z pohledu bezpečnosti projíždějících cyklistů, neboť tuto otázku v souvislosti se šikmým stáním navrhovatel ve svých připomínkách nevznsl. Lze dále poznamenat, že do kolmého stání lze skutečně zaparkovat i tak, že do něj řidič nacouvá. Z ničeho ovšem neplyne, že by to byl u kolmého stání způsob obvyklý nebo alespoň převažující. Naproti tomu v případě šikmého stání je vozidlo již částečně natočeno ve směru cyklistů přijíždějících od Anenské ulice. Otázka, co je bezpečnějším řešením, proto není zdaleka tak jednoznačná, jak se domnívá navrhovatel. I v této části je proto místní úprava dostatečně odůvodněna a navrhovateli se ani v návrhu nepodařilo zákonnost, správnost či přiměřenost zvoleného řešení relevantně zpochybnit.
25. Správním spisem prochází vyhodnocení měření dopravy na křižovatce Národní třídy a Masarykova náměstí (pro přehlednost lze doplnit, že v daném úseku byl zjednosměrněn provoz již před přijetím nyní napadeného opatření obecné povahy, a to přechodnou úpravou provozu ze dne 18. 9. 2025). Tento dokument potvrzuje, že v období od 10. 10. 2025 do 29. 10. 2025 bylo zaznamenáno ze směru od radnice k Národní třídě, tedy ve směru, který může legálně využívat pouze cyklistická doprava, celkem 883 vozidel (pohybů). Zdejšímu soudu však není jasné, co z toho navrhovatel dovozuje a co má na mysli sdělením, že se nelze „*spoléhat na intuitivní chování řidičů*“. To, že část řidičů v době bezprostředně po zjednosměrnění projelo (ať již vědomě nebo ze zvyku a nepozornosti) ulicí v protisměru, samo o sobě o zákonnosti napadeného opatření obecné povahy ani o správnosti úvah odpůrce nic nevypovídá.
26. Poslední sporná regulace spočívá v nahrazení dosavadní značky P4 – dej přednost v jízdě v křižovatce Masarykova náměstí a Anenské ulice ve směru od Národní třídy značkou P6 – stůj, dej přednost v jízdě.
27. Navrhovatel namítá, že se odpůrce nevyjádřil k tvrzení, že zpřísnění pravidla upravujícího přednost v jízdě je nadbytečné, neboť při výjezdu z Masarykova náměstí dává řidič motorového vozidla přednost vozidlům přijíždějícím pouze zprava, a to z přehledného cca 100 metrů dlouhého úseku, ve kterém je rychlost jízdy omezena dopravním značením na

30 km/h, což znamená reakční dobu přesahující 10 vteřin. Odpůrce dle navrhovatele neuvedl, o jaké zhoršení rozhledových poměrů se v daném případě jednalo, a nepopsal konkrétní důvody, pro které zvolil navržené řešení, a řádně neodůvodnil odmítnutí připomínky.

28. V napadeném opatření obecné povahy se uvádí, že změna dopravního značení byla schválena radou města a důvodem změny bylo zhoršení rozhledových poměrů vzniklé výstavbou nového domu na uvedené křižovatce. Rovněž vyjádření Policie ČR shodně uvádí, že změna byla do návrhu zahrnuta z podnětu policie z důvodu omezených rozhledových poměrů výstavbou polyfunkčního domu v nároží křižovatky (ČSN 73 6102 Projektování křižovek na pozemních komunikacích, změna uspořádání A na uspořádání B).
29. Odpůrce tedy místní úpravu odůvodnil podnětem Policie ČR a představitelů města s ohledem na skutečnost, že na nároží křižovatky byl postaven nový dům, čímž došlo ke zhoršení rozhledových poměrů. Skutečnost, že na nároží byl postaven v místě proluky umožňujícím rozhled do křižovatky v nedávné době nový dům, navrhovatel nijak nezpochybňuje. Naopak, v replice sám uvádí, že k výstavbě došlo v roce 2020. Odpůrce proto dle zdejšího soudu místní úpravu dostatečně odůvodnil poukazem na konkrétní zájem na bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Změna je nepochybně ve prospěch zvýšení bezpečnosti provozu, neboť z povahy věci je provoz v křižovatce bezpečnější, pokud je řidič přijíždějící po vedlejší komunikaci, jemuž ve výhledu částečně brání zástavba, povinen před vjezdem do křižovatky zastavit.
30. Odpůrce se sice konkrétně nevyjádřil k úvaze žalobce, že „*při výjezdu z Masarykova náměstí dává řidič motorového vozidla přednost vozidlům přijíždějícím pouze zprava a to z přehledného cca 100 metrů dlouhého úseku, ve kterém je rychlost jízdy omezena dopravním značením na 30 km/h, což znamená reakční dobu přesahující 10 vteřin*“, to ovšem nezpůsobuje nepřezkoumatelnost ani nezákonnost napadeného opatření obecné povahy, neboť správní orgány obecně nemají povinnost reagovat výslovně na každý aspekt vznesené připomínky, a citovaná úvaha žalobce je zároveň v podstatě nesrozumitelná, neboť z ní není vůbec zřejmé, který cca 100 metrů dlouhý úsek a reakční dobu kterého řidiče má navrhovatel na mysli. Řidič přijíždějící od Národní třídy zcela zřejmě takový rozhled do Anenské ulice nemá.
31. Navrhovatel jistě může mít subjektivně za to, že se jedná o přehledný úsek, v němž je zpřísnění přednosti v jízdě nadbytečné. Pokud však svůj dojem nepodepřel žádnými relevantními úvahami ani neupozornil na žádný konkurující veřejný či soukromý zájem, do něhož by bylo místní úpravou nepřiměřeně zasahováno (kromě subjektivního přesvědčení o vhodnosti), nelze odpůrci vytýkat, že si navrhovatelovu připomínku neosvojil.
32. Zdejší soud s ohledem na vše výše uvedené dospěl k závěru, že odpůrce místní úpravu v rozsahu, v němž proti ní směřují návrhové body, řádně odůvodnil ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, dostatečně se vypořádal s připomínkami navrhovatele, a místní úprava nepředstavuje nepřiměřený zásah do práv navrhovatele coby obyvatele území a uživatele daných pozemních komunikací.

V. Závěr a náklady řízení

33. Zdejší soud po posouzení návrhových bodů dospěl k závěru, že návrh je nedůvodný, a proto jej podle § 101d odst. 2 věty druhé s. ř. s. zamítl.
34. Navrhovatel ve věci nebyl úspěšný, a proto mu nenáleží právo na náhradu nákladů řízení. To by náleželo odpůrci, který byl procesně úspěšný, nicméně tomu dle zdejšího soudu žádné náklady nad rámec jeho běžné úřední činnosti v souvislosti s tímto řízením nevznikly. Proto odpůrci náhrada nákladů řízení nebyla přiznána.

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 18. června 2026

David Raus v.r.
předseda senátu