

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor dopravy

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno



KUJMXOQ05RPH

Č. j.: JMK 179457/2023

Sp. zn.: S – JMK 136366/2023 OD

Brno 11.12.2023

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy, oddělení pozemních komunikací (dále jen „KrÚ JmK“), nadřízený orgán státní správy příslušný k provedení přezkumného řízení podle ust. § 95 odst. 1 a ust. § 178 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), v rámci své působnosti stanovené v ust. § 67 odst. 1 písm. a) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), dle ust. § 94 a násl. správního řádu přezkoumal z moci úřední opatření obecné povahy vydané Magistrátem města Brna, odborem dopravy, správním orgánem příslušným podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), pod č. j. MMB/0102070/2023, ze dne 25.04.2023, kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích na ulicích Benešova a Nádražní v Brně (přednádražní prostor), a ve zkráceném přezkumném řízení podle ust. § 98 správního řádu rozhodl takto:

- I. Opatření obecné povahy, vydané Magistrátem města Brna, odborem dopravy, č. j. MMB/0102070/2023, ze dne 25.04.2023, kterým se stanovuje místní úprava provozu na ul. Benešova a Nádražní, se podle ust. § 97 odst. 3 správního řádu ruší.**
- II. Dle ust. § 174 odst. 2 správního řádu právní účinky tohoto rozhodnutí nastávají ode dne jeho právní moci.**

Odůvodnění

KrÚ JmK byl dne 13.09.2023 doručen podnět fyzické osoby, kterým bylo požádáno o přezkum dopravního značení na ulici Nádražní. V souladu s ust. § 95 odst. 1 správního řádu požádal KrÚ JmK písemností č. j. JMK 142650/2023, ze dne 25.09.2023, Magistrát města Brna, odbor dopravy (dále jen „MMB“), o zaslání spisového materiálu ve věci stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci ul. Nádražní (zejména dopravní značky IZ 6a „Pěší zóna“ a IP 4b „Jednosměrný provoz“), z důvodu předběžného posouzení, zda lze mít důvodně za to, že rozhodnutí bylo vydáno v rozporu s právními předpisy a jsou splněny podmínky pro zahájení přezkumného řízení z moci úřední. Spisový materiál, zejména opatření obecné povahy č. j. MMB/0102070/2023, ze dne 25.04.2023, byl společně s vyjádřením MMB doručen KrÚ JmK dne 11.10.2023. Po předběžném posouzení dospěl KrÚ JmK k závěru, že podmínky pro zahájení přezkumného řízení jsou splněny.

Postup při vydávání opatření obecné povahy je obecně upraven v ust. § 171 a následujících části šesté správního řádu. Speciální právní úprava stanovení místní úpravy provozu je obsažena v ust. § 77 zákona o silničním provozu. V souladu s ust. § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu *místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích.*

Podle ust. § 174 odst. 2 správního řádu lze soulad opatření obecné povahy s právními předpisy posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci. Dle ust. § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle části šesté správního řádu obdobně ustanovení části první a přiměřeně ustanovení části druhé správního řádu, proto se aplikují přiměřeně ustanovení o přezkumném řízení i v případě opatření obecné povahy. Podle ust. § 94 odst. 1 správního řádu v přezkumném řízení správní orgány z moci úřední přezkoumávají pravomocná rozhodnutí v případě, kdy lze důvodně pochybovat o tom, že rozhodnutí je v souladu s právními předpisy. Jestliže je porušení právního předpisu zjevné ze spisového materiálu, jsou splněny ostatní podmínky pro přezkumné řízení a není zapotřebí vysvětlení účastníků, může příslušný správní orgán provést zkrácené přezkumné řízení. Dokazování se neprovádí. V souladu s ust. § 98 správního řádu prvním úkonem správního orgánu při zkráceném přezkumném řízení je vydání rozhodnutí podle ust. § 97 odst. 3 správního řádu. Je nutné podotknout, že zrušení opatření obecné povahy podle ust. § 98 správního řádu, tedy ve zkráceném přezkumném řízení, nevylučuje ani odborná literatura (viz Správní řád Komentář, II. vydání, JUDr. Josef Vedral, Ph.D., vydavatel BOVA POLYGON, Praha, leden 2012) ani judikatura soudů (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 8 Ao 8/2011-129 nebo č. j. 5 As 101/2013-40).

KrÚ JmK při přezkumu opatření obecné povahy obecně vychází z algoritmu (testu) přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem, které ve svém rozhodnutí č. j. 1 Ao 1/2005-98 stanovil Nejvyšší správní soud. Tento test má pět kroků, kterými jsou: 1) přezkum pravomoci správního orgánu vydat opatření obecné povahy; 2) přezkum otázky, zda správní orgán při vydávání opatření obecné povahy nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti; 3) přezkum otázky, zda opatření obecné povahy bylo vydáno zákonem stanoveným postupem (procesní postup správního orgánu při vydávání opatření obecné povahy); 4) přezkum obsahu opatření obecné povahy z hlediska rozporu opatření obecné povahy (nebo jeho části) se zákonem (hmotným právem); 5) přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality.

KrÚ JmK nemá pochyby o tom, že MMB byl oprávněn posuzované opatření obecné povahy vydat. Opatření obecné povahy se týká místních komunikací, kde je pravomoc k jeho vydání dána ust. § 77 odst. 1 písm. c) a § 124 odst. 6 zákona o silničním provozu, ve spojení s čl. 29 odst. 2 písm. f) obecně závazné vyhlášky statutárního města Brna č. 20/2001, kterou se vydává Statut města Brna. MMB tak při jeho vydání nepřekročil meze zákonem vymezené působnosti, kdy v souladu s ust. § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu stanoví příslušný správní orgán místní úpravu provozu opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Při vydání opatření obecné povahy byl také dodržen zákonem stanovený postup, kdy MMB projednal návrh opatření obecné povahy s dotčeným orgánem, a po stanovenou dobu zveřejnil na úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup návrh opatření obecné povahy a následně opatření obecné povahy. KrÚ JmK se tak v rámci přezkumného řízení zabýval souladem napadeného opatření obecné povahy s hmotným právem a se zásadou proporcionality.

Při přezkumu opatření obecné povahy s hmotným právem zkoumal KrÚ JmK jeho soulad zejména s ust. § 78 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu. Podle těchto ustanovení dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém a smějí se užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Podle ust. § 62 odst. 5 zákona o silničním provozu prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (dále jen „prováděcí vyhláška“), stanoví význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů. K tomu je třeba dodat, že umístění dopravní značky musí být racionální a opodstatněné některým z uvedených legitimních důvodů, nikoliv samoučelné či dokonce šikanózní. Pokud takový důvod neexistuje, jedná se o dopravní značku umístěnou protizákonně (viz rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. j. 2 Ao 3/2008-100).

Při přezkumu opatření obecné povahy z hlediska proporcionality se posuzuje, jestli opatření umožňuje dosáhnout sledovaný cíl, zda opatření a sledovaný cíl spolu logicky souvisí, zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem, zda opatření omezuje své adresáty co nejméně a zda je následek napadeného opatření úměrný sledovanému cíli.

V opatření obecné povahy se uvádí: *„Těmito dvěma omezeními bude zmenšen provoz automobilové dopravy přes nádraží mezi prvním nástupištěm a chodníkem u centra, díky čemuž bude moci být vybudována zvýšená chodecká plocha a odstraněno zábradlí pro komfortní a bezpečný příchod chodců na zastávku. Pro zajištění důraznosti přednosti chodců v tomto prostoru zde bude zřízena pěší zóna pomocí značení IZ6a s povoleným vjezdem stejným skupinám jmenovaným výše. Ukončena pak bude za stávajícím přechodem pro chodce. Stávající přechod pro chodce bude zachován, jelikož tvoří ucelenou trasu podél dalších nástupišť až k hlavní nádražní budově. Pro zajištění bezpečného příchodu chodců bude zrušeno parkování po celé délce, které bude nahrazeno možností stání vozidla pro zásobování v době od 5 do 10:30 hodin, na maximálně 30 minut. Zásobování v těchto časech bylo zachováno pro možnost obsluhy území. Dále byl pro obsluhu území zřízen nový parkovací pruh pomocí značky IP13b, který bude platit celý den a stání bude omezeno na 30 minut s parkovacími hodinami. Další obrátkové místo regulované značkou IP13b bude vytvořeno místo stanoviště pro taxislužbu u budovy hlavního nádraží. Doba stání bude omezena na 30 minut. Stání by mělo sloužit především pro návštěvníky pohotovostní lékárny kvůli jejímu nonstop provozu a velké vytíženosti.“*

Opatření obecné povahy bylo vydáno i přes nesouhlasné stanovisko dotčeného orgánu, Policie České republiky, Městské ředitelství policie Brno (dále jen „PČR“), č. j. KRPB-176091-12/ČJ-2022-0602DI-PRO, ze dne 11.10.2022, ve kterém policie vyjádřila svůj nesouhlas s navrženou úpravou provozu z následujících důvodů:

1. *„některé vzdálenosti stávajícího a nově navrhovaného dopravního značení jsou v přímém rozporu s čl. 8.4 TP 65, přestože je v projektové dokumentaci uvedeno „Všechno instalované dopravní značení musí být realizováno v souladu s TP 65 a TP 133.“, přičemž v některých případech může tato skutečnost zásadním způsobem ovlivnit vnímání a následné vyhodnocování všech informací v dopravním prostoru samotnými řidiči;*
2. *navržené dopravní značení IZ6a a IZ6b vymezuje dopravní prostor, který nesplňuje požadavky na něj kladené platnou legislativou a navazujícími stavebně-technickými předpisy (vyhl. č. 398/2009 Sb., vyhl. č. 294/2015 Sb. a TP 106);*
3. *užití zkratky MPB, která nepatří mezi běžně zaužívané zkratky, a proto nemusí být každému účastníku silničního provozu zřejmá, tedy může docházet k nejasnostem;*
4. *nejsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro vyjetí z podélných parkovacích stání ve směrovém oblouku.“*

K tomu správní orgán (MMB) v odůvodnění opatření obecné povahy uvádí následující:

1. *Obecně jsou vzdálenosti mezi dopravními značkami definovány v technických podmínkách TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, které však nejsou pro návrh umístění dopravního značení závazným dokumentem. V technických podmínkách v kapitole 8.4 Vzdálenost mezi značkami je uvedeno: „V podélném směru se značky umísťují ve vzájemné vzdálenosti tak, aby je bylo možno včas vnímat. Na dálnici a SMV je minimální vzájemná vzdálenost značek 100 m, na větvích mimoúrovňových křižovatek a na odpočívkách je vzájemná vzdálenost značek nejméně 30 m. Na ostatních pozemních komunikacích je minimální vzájemná vzdálenost značek 30 m. V obci na dopravně málo významné pozemní komunikaci může být minimální vzájemná vzdálenost značek výjimečně 10 m.“ Tyto vzdálenosti jsou však v podmínkách uvedeny ve smyslu pro významné dopravní značky, které mohou zásadně ovlivňovat provoz na pozemní komunikaci (značky upravující přednost, příkazové značky apod). V obci není prakticky možné u informativních značek tuto podmínku splnit. To reflektují i technické podmínky, když v kapitole 8.3 Vzdálenost před označovanými místy uvádějí, že se informativní značky umísťují s přihlédnutím k jejich významu zpravidla u místa, ke kterému se vztahují. Není tedy možné umístění značek navrhovat pouze podle vzdáleností mezi nimi, ale především s ohledem na to, k jakému místu se tyto značky vztahují. Navíc technické podmínky v dané kapitole vůbec nezohledňují rychlost vozidla. Hlavním cílem podmínky minimálních vzdáleností mezi dopravními značkami je, aby řidič značku vnímal dostatečně včas a mohl podle ní upravit dopravní chování. S ohledem na snížení rychlosti na 30 km/h, případně 20 km/h je návrh dopravního značení i s menší vzdáleností než 10 m dostačující a řidič má dostatek prostoru pro vyhodnocení úpravy chování.*
2. *Lze souhlasit s Policií ČR, že značka IZ6a a IZ6b není užitá standardně, ale s ohledem na potřebu upřednostnění chodců v daném úseku je toto řešení nejvhodnější ze všech alternativ, které připouští platná legislativa. Vozovka bude v jedné výškové úrovni s přilehlým chodníkem a nástupištěm a bude odstraněno zábradlí, dále bude omezeno parkování vozidel na ulici. Bylo provedeno opatření pro zklidnění ulice. Pokud by zde značení nebylo užito, museli by chodci využívat přechod pro chodce a stavební úpravy by zde neměly smysl, a navíc by byly pro chodce velmi matoucí.*
3. *Udělení výjimky pro Městskou policii Brno je zde především z důvodu, aby mohla využívat stejné dopravní trasy jako IZS, jelikož v rámci zajištění bezpečnosti města často plní funkci složky IZS v souladu se udělenými pravomocemi. Správní orgán se neshoduje s Policií ČR, že by mohla neznalost zkratky některými řidiči způsobit na komunikaci bezpečnostní riziko, jelikož ti, co tuto zkratku neznají, pravděpodobně nebudou příslušníky Městské policie Brno a zkratka není dost podobná jiné standardně užívané zkratce, aby mohlo dojít k záměně.*
4. *Lze souhlasit s Policií ČR, že rozhledové podmínky jsou v tomto místě zhoršené. Zákon o silničním provozu však se zhoršenými podmínkami uvažuje, když říká, že řidič musí zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Pokud by tedy neměl řidič při vyjíždění dostatečný rozhled, je dle platné legislativy povinen tuto věc řešit pomocí další osoby. Jelikož je zde v současnosti parkováno, přestože je to v rámci místní úpravy zakázáno, prověřil správní orgán dopravní nehodovost na tomto místě pomocí veřejně dostupného serveru Dopravní nehody v ČR. Za poslední tři roky se zde nestala žádná nehoda se zaparkovaným nebo odstaveným vozidlem. V tomto místě byla zaznamenána pouze jedna nehoda srážka s pevnou překážkou (sloup) z důvodu, že se řidič nevěnoval řízení. Navíc zde bude oproti současnosti omezena intenzita.*

Vypořádání nesouhlasného stanoviska PČR považuje KrÚ JmK za nedostatečné, a to z následujících důvodů:

1. MMB se nijak nevypořádal s námitkou, že na výkrese „Situace trvalého dopravního značení“ je uvedena poznámka: „Trvalé dopravní značení bude osazeno dle TP 65 a 133“, přestože některé dopravní značky jsou umístěny v rozporu s uváděnými technickými podmínkami. Dle MMB nejsou technické podmínky TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (dále jen „TP 65“) závazné, přesto dle

názoru KrÚ JmK představují významný nástroj pro splnění zákonné podmínky zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Je také otázkou, zda místní komunikace II. třídy (dle vyjádření MMB) lze považovat za málo významnou pozemní komunikaci. I na málo významných komunikacích je však standardní vzdálenost značek z 30 m snížena jen na 10 m. MMB nijak neodůvodnil, z čeho usuzuje, že i kratší vzdálenost je dostačující. Přestože je v pěší zóně rychlost omezena na 20 km/h, vzhledem ke zvýšenému pohybu chodců, a zřejmě i cyklistů, bude pozornost řidičů výrazně omezena.

2. MMB nijak neodůvodnil, z jakého důvodu je třeba upřednostnit v daném úseku chodce. Dle zjištění KrÚ JmK v období od 01.10.2018 do 31.10.2023 nedošlo v předmětném úseku k dopravní nehodě za účasti chodců (zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>), resp. 13.11.2018 a 03.02.2019 došlo k nehodě s chodcem ve směrovém oblouku, kde je nově navrhováno parkovací místo (viz bod 4.), tedy ještě před začátkem pěší zóny. MMB také zaměnil příčinu a následek, kdy potřeba vytvoření pěší zóny nevyvolala stavební úpravy, ale provedené stavební úpravy vyvolaly potřebu vytvoření pěší zóny. Je také třeba zdůraznit, že vytvoření pěší zóny ovlivní pouze tu část chodců, kteří směřují na krajní nástupiště tramvají. V pokračování v chůzi totiž brání zábradlí na tělese tramvajového pásu a pro příchod k hlavnímu vlakovému nádraží musí chodci i nadále využívat stávající přechod pro chodce. Zcela v souladu se stanoviskem PČR se tak KrÚ JmK domnívá, že dopravní značení a stavební úprava pěší zóny nesplňuje požadavky zákonných a podzákonných předpisů, a to i z následujících důvodů:

- Dle vyjádření MMB je ul. Nádražní místní komunikací II. třídy (dopravně významná sběrná komunikace). Dle čl. 6.2.2 TP 103 „Navrhování obytných a pěších zón“ je napojení na sběrnou komunikaci nevhodné, dle čl. 6.3.1 je pak optimální šířka pěší zóny 12 m, nejmenší šířka při jednosměrném provozu je 6,5 m. Provedenou místní úpravou provozu došlo k situaci, kdy jeden jízdní pruh sběrné komunikace je místní komunikací II. třídy, v režimu místní komunikace IV. třídy (podskupina D 1), druhý jízdní pruh je i nadále místní komunikací II. třídy bez omezení.
- V rozporu s ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu, kde je řidičům stanovena povinnost dát při výjezdu z pěší zóny přednost v jízdě, je pěší zóna označena jako hlavní silnice.
- Vytvoření pěší zóny v předmětném úseku v zásadě představuje pouze rozšíření stávajícího nenormového přechodu o šířce cca 11 m (doporučená šířka dle TP 65 je 5 m) na přechod o šířce cca 80 m. V ust. § 54 odst. 1 zákona o silničním provozu se uvádí: *„Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech.“* Ponechání stávajícího přechodu pro chodce v pěší zóně tak zcela popírá význam pěší zóny, kde v souladu s ust. § 39 odst. 3 zákona o silničním provozu chodec smí užívat pozemní komunikaci v celé její šířce bez omezení a způsobuje pouze nejasnosti ohledně povinnosti stávající přechod použít.
- Tvzení MMB, že přechod tvoří ucelenou trasu, je zcela v rozporu s ust. § 54 odst. 3 zákona o silničním provozu, který chodcům stanovuje povinnost dát přednost tramvaji, a s čl. 9.3.2.4 TP 65, dle kterého přechod pro chodce na pozemní komunikaci, po které je veden provoz tramvají, lze vyznačit jen pokud je přechod řízen světelnými signály, jen výjimečně a ve zvlášť odůvodněných případech lze přechod přes tramvajové koleje vyznačit značkou bez splnění této podmínky; pro zdůraznění povinnosti chodce dát přednost v jízdě tramvaji se značka z obou stran doplňuje nápisy „POZOR TRAM!“ ve směru chůze před vstupem do vozovky a při vstupu na tramvajový pás. Tvzení o „ucelené trase“ pak opět popírá smysl pěší zóny, kde je povolen pohyb chodců bez omezení. ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ v čl. 10.1.3.1.4 také uvádí: *„V zónách s dopravním omezením s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují.“*

3. PČR ve svém stanovisku nerozporuje povolení průjezdu Městské policii Brno, ale užití zkratky „MPB“. Odůvodnění MMB *„jelikož ti, co tuto zkratku neznají, pravděpodobně nebudou příslušníky Městské policie Brno“* by, dovedeno *ad absurdum*, znamenalo, že pokud někdo nezná zkratku HPP, pravděpodobně není

zaměstnancem v hlavním pracovním poměru. Užití názvu „Městská policie Brno“ se tak jeví jako vhodnější řešení, aby nedocházelo k nejasnostem.

4. Odůvodnění umístění parkovacího místa ve směrovém oblouku je zcela nedostatečné. MMB neuvádí, z čeho vychází jeho tvrzení o parkování v tomto úseku, resp. o jeho četnosti (např. počet provedených kontrol/uložených pokut ze strany Městské policie Brno). Řešení parkování v nepřehledném úseku, kdy místo např. umístění dopravního zařízení Z 11h „baliseta“ dojde ke zlegalizování parkování v rozporu s právními předpisy, je dle názoru KrÚ JmK nepřijatelné. Užití ust. § 24 odst. 3 zákona o silničním provozu je pak zcela nevhodné, jelikož řidiči budou vyjíždět v přímém směru bez nutnosti otáčení a couvání.

Z důvodu zjištění skutečného stavu KrÚ JmK dne 31.10.2023, v době cca od 13 hod., provedl prohlídku předmětného úseku komunikace a bezprostředního okolí. Na základě provedené prohlídky a předloženého výkresu „Úprava přednádražního prostoru – Situace trvalého dopravního značení“, vyhotoveného společností DOKA, s.r.o., byly zjištěny následující skutečnosti:

1. Dopravní značka IZ 8b je zakryta městským mobiliářem.
2. Sestava dopravních značek B 23 + E 13 + E 8a je zakryta dopravní značkou IZ 6a.
3. Dodatková tabulka s textem na dopravní značce IZ 8a je vzhledem ke zmenšené velikosti téměř nečitelná.
4. Dopravní značka P 2 je zakryta dopravní značkou IZ 8a – vzdálenost cca 2,5 m.
5. Dopravní značka IZ 6b je umístěna po levé straně. Prováděcí vyhláška umožňuje umístění dopravní značky IZ 6b jen po levé straně při současném umístění z opačné strany IZ 6a.
6. Dopravní značka IZ 6b a stávající B 2 se navzájem částečně zakrývají.
7. Dopravní značka IZ 6b je umístěna za přechodem pro chodce, stavební opatření (dle bodu 10.3.2 a 10.2.4 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací) je umístěno před přechodem pro chodce.
8. Dodatečně stanovená dopravní značka C 2d + E 13 (Opatření obecné povahy č. j. MMB/0369226/2023, ze dne 27.09.2023) není způsobilá zakázat parkování na levé straně ul. Benešova, odjíždějící řidiči pak nejsou nijak informováni o nemožnosti pokračovat v cestě po ul. Nádražní a z důvodu umístění dopravní značky C 2b nemají možnost se pěší zóně nijak vyhnout.
9. V době konání prohlídky na chodníku (tzn. mimo stanovený prostor a čas) parkovalo vozidlo zásobování.
10. V době prohlídky se tvořila kolona vozidel od křižovatky ulic Nádražní, Koliště, Dornych a Křenová téměř k budově hlavního vlakového nádraží. K vytvoření větší kolony nedošlo z důvodu pravděpodobného nedodržování dopravní značky B 24b + E 13 (průjezd 10 osobních automobilů za cca 7 min.).
11. Z ul. Benešova je vozidlům s povolením MMB umožněn vjezd na ul. Novobranská a následně Orlí. Při výjezdu z ul. Orlí na ul. Divadelní je řidič povinen respektovat dopravní značku C 2b „Přikázaný směr jízdy vpravo“, kdy bez dalšího omezení má možnost přijet až k nově zřízené pěší zóně. KrÚ JmK nemá informaci, zda povolení vjezdu na ul. Novobranská a Orlí opravňuje také ke vjezdu do pěší zóny. Pokud se však výjimka na průjezd pěší zónou nevztahuje, dostává se řidič do neřešitelné situace, pokud se povolení vztahuje i na pěší zónu, je otázkou, zda stanovená úprava provozu může přispět ke zklidnění dopravy.

Zejména umístění dopravní značky P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ cca 2,5 m za značkou IZ 8a a současné umístění značky IZ 6b na levé straně komunikace, částečně skryté za značkou B 2 (umístěnou proti směru jízdy), považuje KrÚ JmK za výrazné ovlivnění bezpečnosti provozu v předmětném úseku. Aby MMB alespoň částečně zajistil přehlednost dopravního značení, umístil před dopravní značku P 2 zónovou značku IZ 8a ve zmenšené velikosti. Toto je však v rozporu s čl. 3.4.4 (tab. 3) TP 65, kde se uvádí, že na místních komunikacích II. třídy se umísťují značky v základní velikosti. Zmenšená velikost značky má také za následek zhoršenou čitelnost textu na dodatkové tabulce.

Udělení povolení pro „Grandhotel“ pak dle názoru KrÚ JmK představuje porušení ust. § 19 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kdy je vyloučeno obecné užívání veřejností a bez jakéhokoliv

odůvodnění je umožněn průjezd soukromému subjektu. Není nijak specifikováno, zda se povolení vztahuje na zaměstnance hotelu, zásobování nebo návštěvníky hotelu. Není nijak odůvodněno, z jakého důvodu není možné pro odjezd od hotelu využít ul. Benešovu a následné napojení na ul. Koliště, zejména když při vyjíždění a couvání z parkovacího místa je možné zajistit prostřednictvím zaměstnanců hotelu přítomnost způsobilé a náležitě poučené osoby. Není také zřejmé, jakým způsobem by se oprávnění „Grandhotel“ prokazovalo. Dle názoru KrÚ JmK by kontrola ze strany policie byla prakticky neproveditelná. Udělení této výjimky nespécifikovanému počtu účastníků silničního provozu pak popírá samotný cíl vytváření pěších zón, tj. umožnění bezpečného pohybu chodců na pozemní komunikaci.

Vzhledem k výše uvedenému dospěl KrÚ JmK k závěru, že opatření obecné povahy vydané Magistrátem města Brna pod č. j. MMB/0102070/2023, ze dne 25.04.2023, kterým byla stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích na ulicích Benešova a Nádražní v Brně (přednádražní prostor), nebylo vydáno v souladu s hmotným právem a se zásadou proporcionality, proto toto opatření obecné povahy ve zkráceném přezkumném řízení jako nezákonné zrušil. Dle názoru KrÚ JmK nebyl uveden legitimní důvod, který by ospravedlňoval omezení obecného užívání místní komunikace II. třídy a nutnost větší ochrany chodců v předmětném úseku. Stanovení místní úpravy provozu může částečně přispět ke zklidnění dopravy v předmětném úseku (omezením obecného užívání), zároveň však je způsobilé vytvářet kongesce před křižovatkou ulic Nádražní, Koliště, Dornych a Křenová, vytváří potenciálně nebezpečné parkovací místo v nepřehledném směrovém oblouku a udělením výjimky neomezenému počtu vozidel (Grandhotel) zcela popírá smysl vytváření pěších zón. Stavební úpravy a umístění dopravního značení pak nerespektují zákonné a podzákonné normy a nepřispívají ke zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v předmětném úseku.

Závěrem je nutno poznamenat, že z materiálního hlediska nelze považovat rozhodnutí nadřízeného orgánu ve zkráceném přezkumném řízení vedeném podle ust. § 174 správního řádu za rozhodnutí ve smyslu ust. § 9, resp. § 67 odst. 1 správního řádu, tzn. za úkon správního orgánu, kterým by se zakládala, měnila nebo rušila práva konkrétně určeným osobám, ale opět za opatření obecné povahy (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 101/2013-40, ze dne 13.12.2013). To vylučuje možnost odvolání proti tomuto aktu, neboť přezkumné řízení se aplikuje pouze přiměřeně. Samotné opatření obecné povahy má charakter hybridního správního aktu, s tím souvisí nemožnost určení účastníků řízení (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 4 AOs 3/2013-33, ze dne 24.10.2013).

Poučení

V souladu s ust. § 91 odst. 1 správního řádu, ve spojení s ust. § 173 odst. 2 správního řádu, se proti tomuto rozhodnutí nelze odvolat.

Dle ust. § 174 odst. 2 správního řádu právní účinky tohoto rozhodnutí nastávají ode dne jeho právní moci, tj. 15 den po dni vyvěšení.

Mgr. Jana Červinková
vedoucí oddělení pozemních komunikací

Za správnost vyhotovení:

Bc. Petr Sypko

referent oddělení pozemních komunikací

Počet listů rozhodnutí: 4 (oboustranný tisk)

Počet příloh/listů příloh: 1/3 (oboustranný tisk)

Přílohy

- Opatření obecné povahy MMB č. j. MMB/0102070/2023, ze dne 25.04.2023 – P01

Toto opatření obecné povahy musí být zveřejněno nejméně po dobu 15 dnů.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne:

razítko a podpis oprávněné osoby

Rozdělovník

- Magistrát města Brna, odbor dopravy, oddělení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, Kounicova 949/67, Veveří, 602 00 Brno, IČ: 44992785 – **ID DS: a7kbrnn**

Dotčené osoby

- Brněnské komunikace a.s., Renneská třída 787/1a, Štýřice, 639 00 Brno, IČ: 60733098 – **ID DS: tk7c8xt**
- Ostatní dotčené osoby – doručí se veřejnou vyhláškou v souladu s ust. § 172 odst. 1 správního řádu

Dotčené orgány

- Policie České republiky, Městské ředitelství policie Brno, dopravní inspektorát Brno-město, specializované pracoviště DING, Renčova 2173/38, 621 00 Brno, IČ: 75151499 – **ID DS: jydai6g** (k č. j. KRPB-176091-12/ČJ-2022-0602DI-PRO, ze dne 11.10.2022)
- Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 602 00 Brno, IČ: 44992785 – **ID DS: a7kbrnn**

Dále se doručí

(K bezodkladnému vyvěšení návrhu opatření obecné povahy na své úřední desce a ke zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup na dobu nejméně 15 dnů. Žádáme o zaslání potvrzení doby vyvěšení po jejím skončení.)

- Magistrát města Brna, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 602 00 Brno, IČ: 44992785 – **ID DS: a7kbrnn**