

## Zpráva o šetření ve věci zabírání chodníku na ulici xxx v Olomouci parkujícími vozidly

Z podnětu pana A., bytem xxx („stěžovatel“), jsem prošetřil činnost Magistrátu města Olomouc („magistrát“), odboru dopravy. Stěžovatel se u úřadu domáhal zlepšení dopravní situace před svým domem. Namítal, že před jeho domem na ulici xxx v Olomouci je zřízeno vyhrazené parkoviště pro zákazníky naproti sídlící firmy. Jedná se o kolmé (šikmé) parkoviště, u kterého řidiči nerespektují faktickou délku parkovacího stání a parkují zde s vozidly, které se na parkovací místo nevejdou. Najíždějí proto tak, že se koly zastaví až „na doraz“ s chodníkem a převisy karosérie pak zabírají chodník. Ten byl přitom už tak zúžen, aby zde parkoviště vůbec mohlo vzniknout, a v důsledku bezohledného parkování jej často vůbec není možné využít. Situace je o to horší, že došlo k zjednosměrnění sousední ulice, čímž se doprava více přesunula do ulice xxx a obcházet bezohledně zaparkovaná vozidla je o to nebezpečnější. Ulice xxx také měla být jednosměrná, ale k realizaci tohoto plánu nedošlo.

Rozhodl jsem se zahájit šetření, abych prověřil, jak magistrát řešil neutěšený stav, který dokládají fotografie zaslané stěžovatelem.





## **A. Shrnutí závěrů**

Magistrát řádně reagoval na špatnou dopravní situaci – zábor chodníku parkujícími auty – tak, že schválil umístění dopravních dorazů do vozovky v parkovací ploše. Přejíždění dorazů a najíždění na chodník je třeba řešit jinak – jako dopravní přestupky jednotlivých řidičů. Situaci by mohlo pomoci i zjednosměrnění ulice, ke kterému sice došlo se zpožděním oproti plánovanému termínu, ale je již v platnosti.

Stěžovatelem požadované řešení – rozšíření chodníku – je řešením, které i policie považuje za nejlepší, ale je závislé na vůli obecní samosprávy. Obecní samospráva však do mé působnosti nespadá.

## **B. Skutková zjištění**

Z písemností zaslanych stěžovatelem vyplynulo, že i podle policie parkující auta zasahují do profilu chodníku takovým způsobem, že znemožňují jeho řádné užívání a v některých případech zcela znemožňují volný průchod osob s dětským kočárkem nebo pohyb na invalidním vozíku. V lednu 2022 proto zástupci města Olomouc na osobní schůzce s policií přislíbili nápravu – buď rozšíření chodníku, nebo umístění zarážek do plochy jednotlivých parkovacích stání tak, aby byla zachována normová šířka pro průchod pěších.<sup>1</sup>

K situaci se vyjádřil i NIPI bezbariérové prostředí, o. p. s., který hodnotil pohyb na chodníku z pohledu dnešních požadavků na bezbariérové užívání staveb. Potvrdil, že chodník nesplňuje požadavky na bezbariérové užívání podle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Od magistrátu měl stěžovatel k dispozici e-mailové vyjádření odboru sociální péče,<sup>2</sup> v němž mu úřednice sděluje, že ačkoli situace není ideální, koordinátor pro Bezbariérovou Olomouc není schopen zajistit nápravu. Nebezpečné situace mu doporučila řešit s městskou policií. Dále uvedla, že ulice xxx je přichystaná k celkové rekonstrukci a k přípravě projektové dokumentace na úpravu celého uličního profilu. V rámci těchto úprav dojde k realizaci požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Od magistrátu, odboru dopravy, stěžovatel obdržel e-mailové sdělení, že navrácení chodníku do původních rozměrů není možné při provádění údržby a přichází v úvahu pouze v rámci rekonstrukce celého uličního profilu. Kvůli celkově zhoršenému stavebně technickému stavu této komunikace zařadil odbor dopravy do návrhu investic města pro rok 2022 zpracování projektové dokumentace na rekonstrukci. V rámci ní by měl být chodník opět rozšířen.

Stěžovatel se na mě obrátil koncem srpna 2022 s tím, že slíbený termín na zjednosměrnění ulice xxx do konce června 2022 nebyl naplněn. Naopak došlo k zjednosměrnění sousední ulice, v důsledku čehož se provoz v ulici xxx ještě zvýšil a obcházení špatně zaparkovaných vozidel se stalo nebezpečnějším. Přestože mu tedy policie i sociální odbor daly za pravdu, nápravy se nedočkal.

---

1 Vyjádření Krajského ředitelství policie Olomouckého kraje ze dne 12. 1. 2022, č. j. KRPM-2614-2/ČJ-2022-140506.

2 E-mail ze dne 28. 1. 2022 od Mgr. Lenky Soukupové.

S žádostí o vyjádření jsem se obrátil na Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje a na magistrát.

Krajský ředitel policie ve svém vyjádření rekapituloval, že stavební uspořádání chodníku je nevhodné, parkovací stání nejsou žádným způsobem výškově oddělena kolmou obrubou od činné plochy chodníku, a řidičům fyzicky nic nebrání v tom, aby s vozem najeli až k samotné budově. Se zástupcem vlastníka komunikací bylo proto dohodnuto zjednání nápravy (viz výše). Nejlepším řešením se policii jeví stavebně upravit chodník. Pokud jde o zarážky, policie se k nim nestaví odmítavě, pokud parkující vozidla nebudou zasahovat do vozovky. Kdyby po umístění zarážek došlo ke zkrácení délky třech šikmých parkovacích stání, která jsou dnes na dlažbě vyznačena pod úhlem 60 stupňů, lze změnit způsob parkování na podélný, případně pod menším úhlem. Samotné řešení je dle policie závislé na vůli vlastníka komunikace.

Magistrát, odbor dopravy a územního rozvoje, mě informoval, že z důvodu legislativních procesů, které předcházejí samotné realizaci nového trvalého dopravního značení, došlo ke zpoždění samotné realizace, ale že v současné době jsou již prvky zabezpečující průchodnost chodníku osazeny. Jedná se o plastové dorazy ukotvené přímo do povrchu vozovky. Doraz umožňuje zaparkovat automobil ve vymezené vzdálenosti a slouží jako ochranný obrubník. Ve dvoře firmy jsou plochy určeny převážně k zásobování samotné prodejny xxx a jeho následnému nakládání na vozidla koncových zákazníků.

Stěžovatel mě v listopadu 2022 informoval, že ulice xxx je stále obousměrná a instalované dorazy ničemu nepomohly. Doložil fotografie, jak vozidla parkují koly až za těmito dorazy – protože dorazy jsou nízké a není problém je přejet:





Magistrát jsem proto konfrontoval s výhradami stěžovatele a uvedl jsem, že nízký doraz je zřejmě vhodný spíše do míst, kde při parkování hrozí kontakt vozidel se zdí a pro řidiče má tak spíše upozorňující charakter, než že by byl překážkou sloužící k ochraně chodníku. Požádal jsem dále o vysvětlení, jak je to se zjednosměrněním ulice xxx i s nezbytností vyhrazeného parkování pro potřeby soukromé firmy – zda prokázala, že zákazníci nemohou parkovat v jejím dvoře.

Podle magistrátu je ulice xxx již jednosměrná. Jedná se o obslužnou komunikaci s proměnlivou šířkou a zavedením jednosměrného provozu se prostorové podmínky výrazně zlepšily. K existenci vyhrazeného parkování magistrát uvedl, že podléhá poplatku a je vždy povolováno na jeden rok. Dále je časově omezeno v pracovních dnech na dobu 7:00–16:00 hodin a v sobotu na dobu 8:00–12:00 hodin, vždy maximálně na 1 hodinu. Mimo tuto dobu mohou vyhrazená stání užívat rezidenti i široká veřejnost. K zajištění průchodnosti chodníku magistrát sdělil, že je možné, že v prvních dnech instalace dorazů došlo k občasným přejezdům, ale na základě více šetření na místě v průběhu několika po sobě jdoucích dnů je zřejmé, že zabezpečení funguje. Odbor dopravy proto považuje tento stav za finální a zcela dostatečný.





### C. Právní hodnocení

Podle zákona o veřejném ochránci práv mohou prošetřovat zákonnost a správnost postupu úřadů – vykonavatelů státní správy. Nemohu však prošetřovat činnost obecních samospráv – tedy hodnotit jejich kroky jako investorů dobrovolných akcí (rekonstrukcí ulic a chodníků apod.).

Nástroje pomáhající řešit přetížení ulic dopravou leží jak v oblasti státní správy, tak samosprávy. Je přitom typické, že ty neúčinnější nástroje leží právě v oblasti samosprávy, příp. že úplně nejefektivnější je zapojení obou typů nástrojů, aby fungovaly jako zip – jejich dílčí mechanismy do sebe vhodně zapadaly. Typicky se jedná o stavební uspořádání ulice a chodníků vhodně doplněné dopravním značením.

Zatímco o stavební úpravě ulic rozhodují samosprávy podle vlastních priorit a finančních možností, dopravní značení schvalují úřady v pozici státní správy. Úřady (státní správa) přitom mohou využít pouze takové nástroje, které jim zákon svěřuje – v případě dopravy se nabízí možnost stanovit místní úpravu provozu dopravním značením nebo umístěním dopravních zařízení (např. dorazů) podle § 77 a 78 zákona o silničním provozu. Tato ustanovení velmi stručně upravují příslušnost úřadů ke stanovení místní úpravy provozu, upravují dotčené orgány (dopravní policii) a zakotvují povinnost užívat dopravní značky a zařízení jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Doplňuji, že schvalování dopravního značení a dopravního zařízení je činností vykonávanou z moci úřední. Žádosti občanů (ale i samospráv) jsou pro úřady pouhými podněty a je na jejich úvaze, zda na základě takových podnětů zahájí kroky k umístění nového dopravního značení nebo dopravních zařízení. Aktivitu úřadu si nelze vynutit ani podáním žaloby na nečinnost u správního soudu.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Viz rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem č. j. 15 A 92/2013-33 ze dne 24. 3. 2014.



Z kusé právní úpravy zákona o silničním provozu vyplývá, že úřady a policie mají široké pole pro své vlastní uvážení, zda a jaké opatření ke zlepšení bezpečnosti nebo plynulosti provozu schválí. Někde pomůže dopravní značení, jinde je vhodné je doplnit dalšími prostředky (zrcadly, zpomalovací prahy, sloupky, vodorovným značením apod.).

V šetřeném případě nebylo pochyb o tom, že situace na chodníku před domem stěžovatele není dobrá. Zásadní slovo v otázkách bezpečnosti a plynulosti provozu („BESIP“) má dopravní policie. Ta požadovala buď rozšíření chodníku, nebo umístění dorazů. Magistrát tomuto požadavku vyhověl a na parkovací místa umístil dorazy. Dorazy tak plní podobnou roli, jakou by plnil obrubník širšího chodníku. Mezi stěžovatelem a magistrátem však nedošlo ke shodě o tom, zda dorazy plní svou roli.

Ačkoli stěžovatel doložil fotografie, podle kterých auta dorazy přejíždějí a karosériemi opět zasahují nad chodník, magistrát uvedl, že podle jeho vlastních opakovaných šetření se situace neopakuje a vozidla stojí správně. Fotografií mi magistrát dodal více, v předchozí části právy jsem umístil dvě z nich pro ilustraci.

Cílem mého šetření bylo prověřit, zda magistrát jako orgán státní správy řádně reagoval na nebezpečí při užívání chodníku na ulici xxx v úseku před domem stěžovatele. Dospěl jsem k závěru, že z hlediska výkonu státní správy (tj. úřední činnosti) magistrát reagoval adekvátně a přijal jedno z opatření, které mu policie jako orgán dohlížející na BESIP navrhla.

Pokud by i nadále docházelo k přejíždění dorazů a zabírání chodníku vozidly, měly by být tyto situace řešeny jako dopravní přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu: „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.*“

Ideálním řešením, které ale leží v oblasti obecní samosprávy a tedy mimo moji působnost, je rekonstrukce chodníku, aby byl stavebně rozšířen tak, že v místě současných dorazů by se nacházel jeho obrubník.

Dalším řešením (v režimu státní správy) by mohlo být vyznačení parkovacích stání vodorovným dopravním značením tak, aby řidičům bylo jasné, že mohou auty zasahovat do asfaltového povrchu vozovky, tj. mimo kostkami dlážděnou plochu parkoviště. Zjednosměrnění ulice by tomuto řešení napovídalo – pro jízdu již v ulici nemusí být vymezena tak široká plocha jako dříve. Ke zvážení je také policií zmiňovaná změna v organizaci parkování – změna na parkování podélné. Konečně se také nabízí nepovolit na další rok vyhrazené stání v daném místě, jestliže se přejíždění dorazů dopouštějí zákazníci zde sídlící firmy, protože mají dlouhá vozidla. To by mělo být snadné zjistit, neboť v době od 7:00–16:00 hodin ve všední dny a od 8:00–12:00 hodin v sobotu zde smějí stát jen oni.

Před přijetím případných dalších opatření je vhodné vyčkat a až po čase vyhodnotit účinnost aktuálně umístěných dorazů.

#### **D. Ukončení šetření**

Šetření uzavírám podle § 17 zákona o veřejném ochránci práv se závěrem, že jsem v postupu magistrátu neshledal pochybení. Jím přijatá opatření odpovídají požadavkům policie, která



je garantem dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu. Pokud praxe ukáže, že opatření nejsou dostatečná, bude na místě uvažovat o dalších možnostech.

Brno 15. března 2022

JUDr. Stanislav Křeček  
veřejný ochránce práv