



Závěrečné stanovisko s návrhem opatření k nápravě ve věci vymístění tranzitní dopravy ze silnice I/35 (ulice Foerstrova) na komunikaci nižší třídy

A. Závěry šetření

Dne 4. února 2019 jsem vydal zprávu o šetření, v níž jsem posoudil podnět paní A. (dále také „stěžovatelka“), která si stěžovala na průjezd tranzitní nákladní dopravy ulicí Erenburgova v Olomouci. Uvedla, že zákaz vjezdu nákladních automobilů o hmotnosti nad 12 tun na silnici I. třídy v ulici Foerstrova, který stanovil Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství (dále také „krajský úřad“), vedl k enormnímu nárůstu nákladní dopravy v ulici Erenburgova. Následné omezení dopravy na okolních komunikacích přislíbil Magistrát města Olomouce (dále také „město“) řešit samostatně. V červnu 2016 však Magistrát města Olomouce, odbor stavební, oddělení státní správy na úseku pozemních komunikací (dále také „silniční úřad“), zamítl podnět města na stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích zakazující vjezd nákladních vozidel nad 12 tun.

Šetřením jsem dospěl k závěru, že krajský úřad pochybil, když vydal opatření obecné povahy stanovující místní úpravu provozu na základě žádosti města namísto ex officio, toto opatření řádně neodůvodnil, přestože se jednalo o zásadní omezení dopravy na silnici I. třídy. V opatření obecné povahy, kterým byla stanovena místní úprava provozu na komunikaci I/35, se vůbec nevypořádal s dopady takového omezení a ze stanovení místní úpravy provozu nevyplývalo, že by je vůbec zvažoval.

Stejně tak jsem konstatoval pochybení silničního úřadu, že je i přes opakované stížnosti veřejnosti a podnět města nečinný ve věci úpravy provozu na silnicích nižších tříd dotčených zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 12 t na silnici I/35 v ulici Foerstrova. Přestože má silniční úřad od 1. 1. 2016 díky novele zákona o pozemních komunikacích¹ nezpochybnitelný nástroj na vymístění tranzitní dopravy ze silnic II. a III. třídy, z jeho vyjádření ani z podkladů, které mi zaslal, nevyplývalo, že by od té doby jakkoliv prověřoval či vyhodnocoval možná opatření, která by vedla ke zlepšení dopravní situace v ulici Erenburgova, případně dalších silnic nižších tříd dotčených nadměrnou dopravou.

B. Vyjádření úřadů

Krajský úřad se k mojí zprávě o šetření vyjádřil dne 6. 3. 2019.² K procesním pochybením při stanovení místní úpravy provozu uvedl, že od doby, kdy bylo vydáno opatření obecné povahy zakazující vjezd vozidel nad 12 t v ulici Foerstrova, došlo při stanovování dopravního značení k úpravě postupů tak, aby byly zcela ve shodě se mnou popisovaným zjištěním a právním hodnocením.

1 Ustanovení § 24a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

2 Odpověď na zprávu o šetření ze dne 6. 3. 2019, Krajský úřad Olomouckého kraje, čj. KÚOK/17616/2019/ODSH-SH/7511.



Ke stanovení místní úpravy provozu v ulici Foerstrova krajský úřad uvedl, že hustota dopravy je v současnosti tak velká, že na obchvatu města u okružní křižovatky „Globus“ dochází ze směru od Brna a Ostravy k tvorbě každodenních kolon s dobou čekání v dopravní špičce až 45 minut. Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 zde projede 4 681 těžkých vozidel denně. Krajský úřad se obává, že při odstranění omezení v ulici Foerstrova by nákladní vozidla směřující na Mohelnici opustila obchvat a najela do centra města. Napojení do okružní křižovatky „Globus“ z města je totiž provedeno velice komfortně pro směr na Mohelnici, projíždí se plynule bypassem bez nutnosti zastavení a dávání přednosti v jízdě vozidlům jedoucím po okružní křižovatce, což by bylo pro řidiče nákladních vozidel čekajících na obchvatu města velkým lákadlem. Navíc by se vyhnuli mýtnému systému. Omezení na ulici Foerstrova by podle krajského úřadu mohlo být odstraněno po dokončení dálničního obchvatu směrem na Křelov a Mohelnici. Veškerá dálniční doprava by se pak vyhnula nevyhovující okružní křižovatce „Globus“, a pominuly by tak důvody stávajícího omezení. Dostavba a zprovoznění obchvatu se předpokládá v roce 2024.

Z těchto důvodů je krajský úřad přesvědčen o odůvodněnosti stávajícího dopravního značení, a proto ho ponechá beze změny.

Silniční správní úřad požádal o prodloužení lhůty pro vyjádření s odůvodněním, že se jedná o komplikovanou záležitost požadující interní spolupráci a koordinaci více příslušných odborů Magistrátu města Olomouce.³ Souhlasil jsem s prodloužením lhůty o měsíc.

Dne 29. 3. 2019 mi zaslal silniční úřad vyjádření ke zprávě o šetření.⁴ Silniční úřad odmítl, že by byl nečinný, když neomezil dopravním značením nákladní dopravu na ulici Erenburgova. Uvedl, že se této problematice systematicky věnuje. Trvá na závěrech analýzy,⁵ že omezení provozu pro vozidla těžší než 12 t na silnici I/35 v ulici Foerstrova nemělo žádný zásadní vliv na zvýšení průjezdu vozidel nad 12 t v ulici Erenburgova (rok 2000 – 385 vozidel nad 12 t/24 h, 2010 – 225 vozidel nad 12 t/24 h, 2016 – 187 vozidel nad 12 t/24 h). Odmítá, že by výsledky analýzy byly zpracovatelem ovlivněny, protože byly posuzovány oficiální statistiky, které byly doplněny o vlastní průzkumy v letech 2012 a 2014. Silniční úřad uvedl, že stěžovatelka nemá své tvrzení o nárůstu nákladní dopravy podloženo žádnými relevantními daty. Dále uvedl, že v roce 2014 rozhodl o zařazení pozemní komunikace v ulici Erenburgova do kategorie místních komunikací, proto se na ni nemůže vztahovat usnesení § 24a zákona o pozemních komunikacích. I kdyby však teoreticky tuto možnost připustil, není splněna podmínka existence vhodné objízdné trasy.

Silniční úřad odmítá, že by neplnil úlohu „koordinátora komplexnosti dopravního značení“, což demonstruje na návrhu zákazu vjezdu vozidel nad 12 t, kdy by snaha o vyřešení problému dopravy v ul. Erenburgova znamenala přesunutí problému jinam. Uvedl, že v případě stanovení omezení by dopravní obsluha navazujícího území byla možná buď přes obec Křelov-Břuchotín po silnici č. II/635 nebo po silnici č. III/4463 s návazností

3 Žádost o prodloužení lhůty ze dne 14. 2. 2019, Magistrát města Olomouce, čj. SMOL/043895/2019/OKT/PERS/Pos.

4 Vyjádření ke zprávě o šetření KVOP-5408/2019, ze dne 27. 3. 2019, čj. SMOL/018428/2019/OKT/PERS/Pos.

5 Analýza průjezdu těžkých nákladních vozidel severozápadní částí města Olomouce, květen 2014, Ing. Martin Luňáček, Magistrát města Olomouce, oddělení koncepce dopravy.



na silnici č. III/4465, která prochází jak zastavěným územím obce Křelov-Břuchotín, tak i zastavěným územím Horka na Moravě, což je podle silničního úřadu důvod, proč nelze v současnosti zakázat vjezd vozidel nad 12 t do ulice Erenburgova.

Silniční úřad současně připouští, že v ulici Erenburgova došlo k nárůstu dopravní zátěže, ale v kategorii osobních vozidel. Odkazuje na povolenou rekonstrukci zahájenou v tomto roce. Povrch komunikace bude upraven asfaltovým betonem s protihlukovou úpravou. Současně mě informoval o připravované stavbě „II/448 Olomouc – přeložka silnice I. a II. etapa“, po jejímž dokončení bude zajištěno přímé spojení Mohelnice a Lipníku nad Bečvou po dálnici s vyloučením provizorního propojení.

Silniční úřad zopakoval, že výsledky celostátního sčítání dopravy považuje za relevantní a použitelné i pro vyhodnocení zatížení v ulici Erenburgova. Uvedl, že se jedná o komunikaci, na kterou jsou dopravně napojeny pouze přilehlé bytové a rodinné domy, tudíž rozdíl v zatížení jednotlivých částí komunikace je zanedbatelný.

S ohledem na výše uvedené zastává i nadále své stanovisko, že za současného stavu dopravní infrastruktury nelze zlepšení dopravní situace na ulici Erenburgova zajistit dopravním značením, protože by se dopravní zátěž přenesla na jiné pozemní komunikace, které k tomu nejsou uzpůsobeny.

C. Závěrečné hodnocení

Argumenty pro stanovení místní úpravy provozu na komunikaci v ul. Foerstrova (tj. omezení tonáže vozidel), které krajský úřad uvedl ve svém vyjádření, jsou přesně ty, které měly být uvedeny v odůvodnění opatření obecné povahy. Jsem si vědom, že při stanovování místní úpravy provozu formou opatření obecné povahy chybí mnoho správních úřadů, tj. opatření obecné povahy vydávají na žádost a řádně je neodůvodňují. Tuto běžnou praxi se snažím změnit, proto správním úřadům cíleně vytýkám i procesní pochybení a vedu je k postupu, který je v souladu s legislativou a judikaturou.

Akceptuji tvrzení krajského úřadu, že uzavření centra města pro těžkou nákladní dopravu je stále nutné, protože nejsem schopen ho na základě mně dostupných podkladů rozporovat. Současně nechci být přehnaně formalistický, a proto **netrvám na zrušení původního opatření obecné povahy a jeho opětovném vydání ve stejném znění. Podstatné pro mě je, zda skutečně došlo ke změně praxe při vydávání stanovování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích formou opatření obecné povahy. Tuto skutečnost krajský úřad nedoložil.**

Podobně jako v případě tvrzení krajského úřadu o nutnosti zachování omezení tonáže vozidel v centru města **nemohu rozporovat ani tvrzení silničního úřadu, že tímto omezením nedošlo k nárůstu nákladní dopravy v ulici Erenburgova. Nedisponuji totiž žádnou odbornou studií ani daty, která by tvrzení silničního úřadu vyvracela.** Nemohu, a ani si netroufám bez odborného aparátu hodnotit, které z dopravních řešení je nejlepší.

Vyjádření silničního úřadu mě však zcela nepřesvědčilo a stále u mě přetrvávají pochybnosti, že učinil všechna možná opatření ke zlepšení dopravní situace v ulici Erenburgova.



I kdyby se na ulici Erenburgova nezvýšila nákladní doprava, silniční úřad sám potvrzuje nárůst osobní automobilové dopravy. Stejně jako překračování hlukových limitů. Složitou dopravní situaci v ulici Erenburgova opakovaně reflektují i média.⁶

Silniční úřad mě informoval, že o zařazení ulice Erenburgova do kategorie místních komunikací rozhodl v roce 2014. Poukazoval, že v takovém případě nelze omezit dopravu dle § 24a zákona o pozemních komunikacích. K tomu uvádím, že nepochybně nebylo záměrem zákonodárce umožnit zákaz tranzitní nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy v případech, kdy je možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po komunikaci podléhající zpoplatnění, aniž by takový zákaz byl možný i na místní komunikaci (tj. komunikaci nižší třídy), která k takovému provozu není vůbec určena. V případě místní komunikace by omezení tranzitní nákladní dopravy muselo být koncipováno formou omezení tonáže vozidel. Tvzení silničního úřadu, že i kdyby možnost omezení nákladní dopravy v ulici Erenburgova připustil, není splněna podmínka existence objízdné trasy, je rozporuplné. Omezení v ulici Foerstrova je možné z důvodu existence objízdné trasy, kterou je zpoplatněný obchvat města, nikoliv ulice Erenburgova. Proč by tedy i v jejím případě nebyl pro nákladní dopravu vhodnou objízdnou trasou obchvat města? Zásadní je však pro mě argument města, že případné omezení tonáže vozidel na ulici Erenburgova by znamenalo přesun nákladní dopravy do jiné zastavěné části města. Pokud by tomu tak skutečně bylo a město by toto tvrzení bylo schopno doložit relevantními daty, chápu, že by omezení nákladní dopravy v ulici Erenburgova bylo problematické.

Silniční úřad dále uvedl, že na ulici Erenburgovu jsou napojeny pouze přilehlé bytové a rodinné domy. Jedná se o místní komunikaci, která ze zákona slouží místní dopravě na území obce.⁷ Silniční úřad připustil nárůst osobní dopravy i překračování limitů hluku, nevysvětlil však, proč k němu došlo a zda se skutečně jedná pouze o místní dopravu. S ohledem na probíhající rekonstrukci, která nepochybně zlepší stav vozovky, a tedy i komfort jízdy, lze předpokládat, že by mohlo dojít k dalšímu navýšení dopravy v této ulici.

Závěr silničního úřadu, že i nadále zastává své stanovisko, že za současného stavu dopravní infrastruktury nelze zlepšení dopravní situace na ulici Erenburgova zajistit dopravním značením, protože by se dopravní zátěž přenesla na jiné pozemní komunikace, **je pro mě těžko akceptovatelný a situace si заслужuje hlubšího zkoumání.** Proto jsem přesvědčen, že by **silniční úřad měl** případně i ve spolupráci s dalšími odbory **a dopravními experty důkladně prověřit aktuální dopravní situaci a zvážit možná opatření vedoucí ke snížení dopravní zátěže na místní komunikaci a potažmo i hlukové zátěže, která překračuje zákonné limity.** Navíc analýza průjezdu těžkých nákladních vozidel, na kterou se ve vyjádření opakovaně odkazuje, je z roku 2014, poslední sčítání dopravy provedl v roce 2016, tedy získaná data i závěry analýzy nemusí být v současnosti aktuální. Uvědomuji si, že zpracování odborné dopravní studie není levnou záležitostí, proto **apeluji i na město a žádám ho, aby se jako vlastník komunikace v ulici Erenburgova zapojilo a pokusilo se najít možné řešení vedoucí k poklesu dopravy a hluku z ní v této ulici.**

6 Např. https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/lide-z-erenburgovy-ulice-si-stezuji-na-hluk-nove-jim-ma-ulevit-tichy-asfalt-20190118.html.

7 Ustanovení § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.



Protože mě krajský úřad ani silniční úřad zcela nepřesvědčily, že provedly všechna možná opatření k nápravě, vydávám své závěrečné stanovisko podle § 18 odst. 2 zákona o veřejném ochránci práv,⁸ jehož součástí je návrh opatření k nápravě.

D. Opatření k nápravě

Krajskému úřadu navrhuji, aby mi zaslal stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vydané formou opatření obecné povahy, na kterém bude demonstrovat změnu postupů při jejich vydávání, která je v souladu s legislativou.

Silničnímu úřadu navrhuji, aby ve spolupráci s ostatními příslušnými odbory a ideálně i městem jako vlastníkem **zadal zpracování dopravní studie**, která by zhodnotila stávající dopravní situaci v ulici Erenburgova, zkoumala širší dopravní vztahy a zhodnotila možná řešení vedoucí ke snížení dopravní zátěže.

Závěrečné stanovisko zasílám řediteli krajského úřadu a primátorovi města Olomouce a žádám, aby mi podle § 20 odst. 1 zákona o veřejném ochránci práv sdělili, zda provedli navržená opatření k nápravě. Odpověď očekávám v zákonné lhůtě 30 dnů od doručení stanoviska. Stanovisko zasílám také stěžovateli.

Pokud krajský úřad a silniční úřad nepřijmou navržená opatření k nápravě nebo provedená opatření nebudu považovat za dostatečná, podle § 20 odst. 2 zákona o veřejném ochránci práv vyrozumím nadřízený úřad/vládu, případně mohu o svých zjištěních informovat veřejnost včetně sdělení jmen osob oprávněných jednat jménem krajského a silničního.

Brno 11. června 2019

JUDr. Stanislav Křeček v. r.
zástupce veřejné ochránkyně práv
(stanovisko je opatřeno elektronickým podpisem)

⁸ Zákon č. 349/1999 Sb., o veřejném ochránci práv, ve znění pozdějších předpisů.