



Pardubice

Magistrát města Pardubic
Odbor dopravy - Oddělení silniční dopravy a silničního
hospodářství
nám. Republiky 12, 530 21 Pardubice



S00BX02XC96

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 78025/2026

Spisová značka: SZ_MMP 8679/2026

Počet listů: 7

Počet příloh: 1

Vyřizuje: Bc. Jiří Kříž, oprávněná úřední osoba

Telefon: +420 466 859 366

E-mail: Jiri.Kriz@mmp.cz

Datum: 27.04.2026

k vyvěšení:

- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy
- Statutární město Pardubice - Městský obvod Pardubice I., U Divadla 828, 530 02 Pardubice, IČ: 00274046
-

V e ř e j n á v y h l á š k a

Opatření obecné povahy

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, správní orgán oprávněný ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení § 77 odst. 1. písmeno c) a § 77 odst. 5, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“ a dále na základě § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „správní řád“, po předchozím písemném vyjádření Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, vydaném pod č. j. KRPE-5498-2/ČJ-2026-170606 dne 2. února 2026

vydává opatření obecné povahy
spočívající

ve stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

a
s t a n o v í

ve smyslu ustanovení § 77 odst. 1 písmeno c) zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění a vyhlášky č. 294/2015 Sb., změnu místní úpravy provozu – dopravní značení na náměstí Republiky v Pardubicích.

Žadatel: City Upgrade s.r.o, Sokolská 317, 549 41 Červený Kostelec, IČ: 02756021

V souvislosti s tímto, je stanoveno užití dopravních značek:

- **Svislé a vodorovné dopravní značení dle Přílohy č. 1, která je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy**

Podmínky pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích:

- Stálé svislé dopravní značky nesmí tvořit překážku rozhledových polí připojení pozemních komunikací (čl. 5.2.9 ČSN 73 6102), rozhledových polí připojení sousedních nemovitostí (čl. 12.7 ČSN 73 6110) na pozemní komunikace a rozhledových polí na vyčkávací plochy přechodu pro chodce dle čl. 10.1.4 ČSN 73 6110.
- Bude užito dopravní značení v souladu s ust. § 78 odst. 1, 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
- Dopravní značení bude umístěno v souladu s TP 65, TP 133, TP 179 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Dopravní značení a zařízení provedte jako:	stálé svislé a vodorovné dopravní značení
Velikost dopravního značení:	základní rozměrová řada
Provedení dopravního značení:	retroreflexní
Důvod:	revitalizace náměstí Republiky
Odpovědnost za řádné provedení úpravy:	tel. 739 415 901, City Upgrade s.r.o, Sokolská 317, 549 41 Červený Kostelec, IČ: 02756021
Platnost místní úpravy:	trvale od uplynutí vývěsní doby tohoto opatření

Další podmínky pro provedení místní úpravy provozu:

- Dopravní značení, případně dopravní zařízení, provedte dle přiloženého situačního plánu, který je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy a podle odkazu či slovního popisu uvedeného v tomto stanovení.
- Dopravní značky musí být upevněny na kovových sloupcích nebo konstrukcích s metalizovaným povrchem, případně na sloupech veřejného osvětlení. Nesmí zasahovat do průjezdního profilu komunikace.
- Vnitřní okraj značky svislého dopravního značení bude 0,5 až 2 m od okraje vozovky nebo chodníku (u vozovky se zpevněnou krajnicí od vnějšího okraje zpevněné krajnice).
- Při instalaci svislého dopravního značení nesmějí být dotčeny inženýrské sítě.
- Dopravní značení a dopravní zařízení musí být umístěno v souladu s TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích ze dne 31.7.2013 s účinností od 1.8.2013, s TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích schválených MD ČR č.j. 538/2013-120-STSP/1 ze dne 31.7.2013 s účinností od 1.8.2013. Dopravní značení a zařízení musí odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, VL 6.1, VL 6.2, VL 6.3.
- Žadatel je povinen udržovat a obnovovat dopravní značení nebo dopravní zařízení, pokud nedošlo k písemné dohodě se správcem komunikace o převodu dopravního značení nebo dopravního zařízení.
- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy si vyhrazuje právo toto stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích kdykoli změnit, zrušit, nebo doplnit, a to, pokud si to bude vyžadovat veřejný zájem, naléhavá situace nebo v případě, že dopravní značení či zařízení bude realizováno v rozporu se stanovenými podmínkami.

Odůvodnění

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy (dále též „správní orgán“) na základě podnětu žadatele, společnosti City Upgrade s.r.o, Sokolská 317, 549 41 Červený Kostelec, IČ: 02756021, navrhl změnu místní úpravy provozu na náměstí Republiky v Pardubicích. Důvodem návrhu je úprava dopravního značení v rámci komplexní revitalizace nám. Republiky. K návrhu místní úpravy provozu obdržel Magistrát města Pardubic, odbor dopravy stanovisko dotčeného orgánu, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, Územního odboru Pardubice, vydané pod č.j. KRPE-5498-2/ČJ-2026-170606 ze dne 2.2. 2026. Dopravní inspektorát ve stanovisku uvedl podmínky, při jejichž splnění souhlasí s navrženou úpravou. Jednalo se o následující podmínky:

- 1) V místě ukončení úseku jednosměrného pásu pro cyklisty na křižovatce s ul. Karla IV. bude zajištěn bezpečná volná šíře pro průjezd cyklistů (nadzemní zařízení či sloupy/stožáry).
- 2) Snížením možného počtu jízdních pruhů pro automobily přes nám. Republiky se dle našeho názoru začne vzdouvat doprava minimálně od ulice Jahnovy, Karla IV, a to minimálně ve špičkových hodinách.
- 3) Nesouhlasíme s umístěním sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty na křižovatce s ul. Karla IV., namísto toho požadujeme provedení přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce. V

ploše přejezdu pro cyklisty bude pomocí vzd znázorněn pouze jednosměrný provoz cyklistů v rámci doplnění prevence obousměrného provozu cyklistů (viz vyhláška č. 294/2015 Sb., vzd č. V8b).

4) Přechod z jedné zóny do druhé musí být vždy označen koncem opouštěné zóny a současně začátkem zóny nové (pěší zóna x zóna 30).

Správní orgán výše uvedené podmínky posoudil a k jednotlivým podmínkám se vyjádřil následovně:

1) Volný průjezd pro cyklisty je zajištěna bezpečná volná šíře pro průjezd cyklistů. Dle projektové dokumentace PD min. 1,7 m.

2) Tato úprava je od studie po projekt dlouhodobě Magistrátem města Pardubic i zpracovateli projektu, studie prosazována. Záměr je v souladu s dlouhodobou dopravní koncepcí města, včetně kapacitního posouzení dopravy v dané lokalitě.

3) Aby mohl být proveden přechod oddělený pro pěší a cyklisty, muselo by dojít k významné úpravě nejen samotného přechodu, ale i chodníku za přechodem. To je území, do kterého Magistrát města Pardubic zasahovat v tuto chvíli nebude (rozhodnutí nerozšiřovat stavební práce za přechod se promítlo do dalších částí dokumentace - například výstavba a přeložky inženýrských sítí). Sdružený přechod pro chodce i cyklisty je legislativně platné, dočasné řešení do doby, než dojde k stavebním úpravám dotčeného chodníku za přechodem a jeho navazujícího území.

4) Správní úřad souhlasí s požadavkem dotčeného orgánu a požadované dopravní značení bylo do situace dopravního značení viz Příloha č. 1 doplněno.

Správní orgán podnět posoudil dle platné právní úpravy, dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dne 10.02.2026 vydal Opatření obecné povahy – návrh stanovení místní úpravy provozu pod č.j. MmP 24780/2026 (dále jen „návrh“).

Po vydání návrhu Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, oddělení koncepce dopravy rozhodlo o změně nápisu ve vyhrazeném pruhu, kdy tento bude vyhrazen pouze pro linkové autobusy, MHD, cyklisty a vozidla Integrovaného záchranného systému. Dojde tak k rychlejšímu a bezpečnějšímu průjezdu vozidel Integrovaného záchranného systému částí centra města. Žadatel provedl změnu v situaci dopravního značení, které je nedílnou součástí vydaného návrhu č.j. MmP 24780/2026. Opravená situace (BUS, IZS, CYKLO ve vyhrazeném pruhu) bude nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy.

Ve stanovené lhůtě obdržel správní orgán písemně odůvodněné připomínky od Spolku přátel dopravy, z. s., Urbánkova 3367, 143 00 Praha 4, IČ 17402727 (dále jen „spolek“). Připomínky se týkaly nejen technického rozmístění svíslého a vodorovného značení, ale ve svých důsledcích předurčuje dlouhodobý charakter jednoho z nejvýznamnějších veřejných prostorů v centru Pardubic. Revitalizace náměstí Republiky měla být příležitostí ke skutečné proměně průtahového dopravního prostoru v kvalitní městské náměstí, které bude odpovídat významu historického centra města, posílí pobytovou funkci území a zlepší podmínky pro pěší, cyklistickou dopravu i veřejnou dopravu.

Spolek v rámci navrhovaného Opatření obecné povahy požaduje:

1. Připomínka k neodpovídajícímu dopravnímu režimu a šířkovému uspořádání

Požadavek spolku upravit šířkové uspořádání jízdních pruhů tak, aby odpovídalo městskému zklidněnému prostředí a nepodporovalo rychlou jízdu. Navržená šířka všech čtyř jízdních pruhů 3,50 m je zjevně maximalistická a neodpovídá snaze o zklidnění dopravy v centrálním městském prostoru, zároveň se jedná o šířku, která je v rozporu s návrhovými prvky dle ČSN 73 6110. Podle ČSN 73 6110 mají být při návrhu místních komunikací voleny přiměřené návrhové hodnoty a nemají být bezdůvodně kombinovány nejvyšší přípustné parametry. V daném případě návrh vytváří dopravní prostor, který je pro řidiče opticky velmi velkorysý, méně čitelný a může přispívat k nerespektování nejvyšší dovolené rychlosti. Spolek navrhuje zúžení jízdních pruhů na 3,00 m s lokálním rozšířením v obloucích, případně na 3,25 m v místech vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD.

Vyjádření správního orgánu: *správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.*

Obecné teze připomínky jsou vypořádány v závěrečné části. Zde je třeba podotknout, že z hlediska hromadné dopravy se jedná i o uzlový přestupní bod, kde se setkává mnoho linek a velmi často zde dochází k řazení dvou trolejbusů za sebou.

Šířky pruhu jsou navrženy v hlavní partii náměstí jinak, než uvádí připomínky:

- sdružený bus pruh vč. zastávky v pruhu má šířku 4,5 m, aby umožnil bezpečné objíždění trolejbusu cyklisty
- druhý pruh má šířku 3,5 m z důvodu bezpečného objetí trolejbusů pro složky IZS, které v tu chvíli musí vyjíždět do pruhu pro motorovou dopravu. Šířkové uspořádání zohledňuje kloubové trolejbusové soupravy a bylo požadováno dopravním podnikem.

Celková délka přímého úseku skrze náměstí je cca 135,0 m. V této délce je navrženo hned několik prvků zklidnění dopravy.

Pohyb vozidel je celkově zpomalen několika kroky: zónou 30, šikanou před ostrůvkem přechodu, resp. místem pro přecházení, světelně řízeným přechodem u Zelené brány

2. Připomínka k nebezpečnému řešení cyklopruhu ve směru od ulice Jahnova

Vyhrazený cyklopruh ve směru od ulice Jahnova na náměstí Republiky je navržen nevhodně a nebezpečně. Vodicí čarou V4 je zprava zúžen na základní šířku 1,50 m, ačkoli z předloženého řešení nevyplývá nezbytnost takového omezení. Takto navržený pruh neumožňuje vzájemné komfortní a bezpečné předjíždění pomalejších cyklistů bez využití jízdního pruhu pro motorová vozidla a zhoršuje provozní podmínky v silně využívaném směru. Zároveň je cyklopruh ukončen v dopravně velmi exponovaném místě a způsobem, který zhoršuje přehlednost o pohybu cyklistů. Odsazení pomocí šrafování V13 ve vrcholu oblouku vede k tomu, že řidič vozidla MHD při přejíždění do vlastního pruhu ztrácí přehled o cyklistovi pohybujícím se v jeho mrtvém úhlu. Situaci dále zhoršuje skutečnost, že se zde velká část cyklistů současně potřebuje řadit vlevo směrem do třídy Míru. Spolek požaduje proto bezpečnější a provozně čitelnější řešení ukončení tohoto cyklopruhu.

Vyjádření správního orgánu: *správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.*

Navržený cyklopruh ve směru z ulice Jahnova navazuje na stávající cyklopruh, který má stávající šíři 1,50 m. Vzhledem ke stávající zástavbě a možnostem šířkového uspořádání v řešené lokalitě je navržení širší cyklopruhu 1,50 m dostatečná. Přechod mezi cyklopruhem a navazujícím vyhrazeným jízdním pruhem byl projednáván se všemi účastníky řízení během jednotlivých schůzek. Pro odbočení vlevo do třídy Míru lze využít navržený sdružený přechod pro chodce a cyklisty (viz odůvodnění připomínky č. 3).

3. Připomínka k nevhodnému řešení levého odbočení cyklistů do třídy Míru

Navržené řešení výrazně zhoršuje podmínky pro levé odbočení cyklistů ve směru od ulice Jahnova do třídy Míru, tedy v jednom z nejvýznamnějších směrů každodenní cyklistické dopravy. Zrušením samostatného odbočovacího pruhu a vedením cyklistů do konfliktního prostoru za vrcholem oblouku vzniká nutnost provést několik po sobě jdoucích nebezpečných přesmyků přes trajektorie motorové dopravy i MHD. Takové řešení spolek považuje za nebezpečné, zbytečně složité a nevhodné zejména pro méně zkušené cyklisty. Namísto toho navrhuje umožnit tzv. nepřímé levé odbočení, a to doplněním přechodu pro chodce v úrovni Zelené brány o přechodopřejezd V8c, případně o přimknutý přejezd pro cyklisty. Cyklista by tak mohl bezpečně najet do čekacího prostoru na chodníku u stopčáry a následně v samostatném kroku překonat hlavní komunikaci.

Vyjádření správního orgánu: *správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.*

Úvodem je třeba zmínit, že zastávka MHD na začátku třídy Míru byla zrušena a levé odbočení z náměstí pro trolejbusy už není požadováno. Celkově se tak výrazně zjednodušuje tok dopravy v tomto místě. Detailní vodorovné značení bude ještě dále rozpracováno v dokumentaci pro provedení stavby. Kde předpokládáme detailní rozkreslení a umístění cykloboxů v rámci níž se budeme zabývat i možnostmi tzv. nepřímého levého odbočení do Třídy Míru. Existuje zde striktní postoj vůči zákazu vjezdů cyklistů do Zelené brány kvůli vysokému riziku střetu s chodci, jejichž tok je zde velmi intenzivní a prostor uvnitř brány potenciálně velmi kolizní. Proto nebylo ze strany dopravního inspektorátu možné umístit na toto místo sdružený přechod pěších a cyklistů. Při detailním zkoumání lze pozorovat 3 m šířkovou rezervu podél přechodu. Ta je zde připravena právě pro detailní dopracování vodorovného značení a zmíněný pohyb cyklistů.

4. Připomínka k formálně nevyznačenému cyklopásmu ve směru z náměstí Republiky do ulice Jahnova

Nově navržený vyvýšený cyklopás ve směru z náměstí Republiky k Chrudimce není v návrhu formálně a jednoznačně vyznačen odpovídajícím dopravním značením. Spolek požaduje proto doplnit příslušné značení tak, aby bylo zřejmé, zda se jedná o vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, nebo o jiný dopravní režim (C8). Pokud zůstane prostor označen pouze vloženým piktogramem V20, vzniká dopravně nejednoznačná situace, která může být účastníky provozu chápána různě. Vzhledem k šířce přibližně 2,00 m navíc takto nevyznačený pás může působit dojmem prostoru využitelného i k jiným účelům, například ke krátkodobému zastavení či stání motorových vozidel, což je zjevně nežádoucí.

Vyjádření správního orgánu: *správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.*

Zmíněný cyklopruh je umístěn na 12 cm zvýšené obrubě nad vozovkou je tedy ve výšce i dláždění shodný s chodníkovou plochou. Je tedy zcela vyloučeno, aby mohl být vozidly zaměněn za parkovací stání. Diskutována byla forma oddělení cyklopruhu od plochy náměstí. Na základě požadavků památkářů na jednotnost povrchu a detailu před divadlem bylo nakonec zvoleno řešení pomocí kovových terčů. Zadavatel vzal na vědomí nesoulad s normovým značením v tomto bodě.

5. Připomínka k chybějícímu režimu pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů na východní straně náměstí

Spolek požaduje doplnit režim pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů také na východní straně náměstí z důvodu sjednocení a zpřehlednění dopravních režimů v širším prostoru centra města. Západní strana náměstí již v obdobném režimu funguje a navazující část Pernštýnského náměstí taktéž. Rovněž spojnice pod Zelenou bránou, respektive severnějším průchodem, je v praxi cyklisty dlouhodobě využívána pro pohyb ve směru východ - západ bez zjevných provozních komplikací. Cyklista přijíždějící z Pernštýnského náměstí navíc nemá v dotčeném místě zřejmou informaci o tom, že režim pěší zóny opustil. Obdobně osoby přijíždějící od severu z ulice Kostelní se pohybují v obytné zóně a dnešní chodníkový prostor na východní straně náměstí fakticky legálně využívají. Z těchto důvodů považuje doplnění režimu pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů za věcně správné, logické a žádoucí.

Vyjádření správního orgánu: *správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.*

V průběhu projektování se možnost vedení cyklistické dopravy ve východní části náměstí probírala. Ve výsledku bylo od této varianty ustoupeno, a to zejména z toho důvodu, že není možné zajistit odpovídající „šířku vidění“ mezi chodci a cyklisty v celé východní části náměstí. To je totiž zejména v blízkosti průchodů na Pernštýnské náměstí poměrně členité, což ve spojení s intenzitami pěších proudů zvyšuje riziko střetu chodce a cyklisty. V potaz byla v této věci rovněž vzata argumentace dopravního inspektorátu (viz odůvodnění připomínky č. 3).

6. Připomínka k nevhodnému zákazu vjezdu cyklistů u OC Grand a u kostela sv. Bartoloměje

Spolek požaduje nahradit dopravní značení B1 s dodatkovou tabulkou E13 na příjezdech k OC Grand a ke kostelu sv. Bartoloměje značkou B11 s odpovídající dodatkovou tabulkou. V těchto místech není účelné zakazovat vjezd cyklistům, kteří mohou tyto krátké vazby využívat pro běžné cesty do centra, za službami či za nákupy. Úplný zákaz vjezdu je zde nepřiměřený a zbytečně omezuje prostupnost území pro bezemisní dopravu. Popřípadě je možné dopravní značení nahradit dopravním značením IZ6, což sjednotí dopravní režim na celém náměstí.

Vyjádření správního orgánu:

V rámci dokumentace pro provedení stavby bude rozšířená dodatková tabulka u zákazu vjezdu u OC Grand s výjimkou: zásobování, vjezd pro ZTP, cyklo. Na druhé straně ke kostelu vjezd cyklistů není opodstatněn, protože není povolen průjezd na náměstí skrz Zelenou bránu (odůvodnění viz výše).

7. Připomínka k velikosti některých svislých dopravních značek

Spolek požaduje zvážit použití zmenšeného provedení svislého dopravního značení, zejména u značek C4 umístěných v blízkosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení. V prostoru historického centra a v pobytově významném veřejném prostoru je vhodné omezovat vizuální smog a současně minimalizovat riziko, že větší značky budou clonným prvkem zakrývajícím chodce či jiné zranitelné účastníky provozu.

Vyjádření správního orgánu:

Zmenšené značky C4 u přechodu, resp. místa pro přecházení budou zahrnuty v rámci DPS.

8. Připomínka k vyznačení provozu cyklistů ve vyhrazeném pruhu pro MHD

Spolek požaduje upravit způsob vyznačení provozu cyklistů ve vyhrazeném pruhu pro MHD v souladu s technickými podmínkami TP 179. Provoz cyklistů ve vyhrazeném pruhu má být vyjadřován především symbolem jízdního kola, nikoli pouze textovým sdělením, aby bylo opatření na první pohled jednoznačné a srozumitelné pro všechny účastníky provozu.

vyjádření správního orgánu:

Nápis cyklo bude nahrazen piktogramem cyklisty v rámci projektu pro provedení stavby.

9. Připomínka k chybnému vodorovnému značení vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD

Vyhrazený jízdní pruh pro MHD je v návrhu oddělen vodorovným dopravním značením, které podle názoru spolku neodpovídá požadavkům TP 133. Ty stanovují, že pro oddělení vyhrazených jízdních pruhů má být použita buď čára V1a šířky 0,25 m, nebo čára V2b v odpovídajícím provedení, rovněž o šířce 0,25 m. V předložené situaci je však oddělení provedeno čarou šířky 0,125 m, což snižuje jednoznačnost a formální správnost vyznačení. Spolek požaduje proto úpravu v souladu s technickými podmínkami.

vyjádření správního orgánu:

Detailní návrh VDZ a SDZ včetně konkrétního popisu bude řešeno samostatným výkresem v rámci navazujícího stupně projektové dokumentace DPS. Veškeré VDZ a SDZ bude provedeno dle platných norem a předpisů.

10. Připomínka k chybějící značce IZ8a „Zóna 30“ na vjezdu ze Sukovy třídy

Spolek požaduje doplnit na vjezdu ze Sukovy třídy chybějící značku IZ8a „Zóna 30“, aby byl režim zóny jednoznačně vyznačen ze všech relevantních vjezdů a nevznikaly pochybnosti o rozsahu a počátku zklidněného dopravního režimu.

Vyjádření správního orgánu: správní orgán připomínku posoudil a neshledal ji důvodnou.

Dopravní značka „zóna 30“ je umístěna dříve mimo řešené území před přechodem v Sukově třídě. Umisťovat ji v řešeném území nedává smysl. Byla diskutována koncepční úvaha pro umístění „radarové světelné signalizace“ k přechodu v Sukově třídě, aby byla vozidla skutečně zpomalována na rychlost 30 km/hod. V tomto úseku příjezdu na náměstí Republiky je totiž povolena zónová rychlost velmi často překračována. Je to podnět pro samostatné OOP, protože se nejedná o řešené území projektu.

Závěrem správní orgán uvádí, že koncepční architektonicko-urbanistické řešení stejně tak jako změny v uspořádání dopravních pruhů byly zpracovány ve fázi studie v 2023 roku. Studii samotné předcházela participace s občany, jejíž závěry jsou ve studii rovněž shrnuty. Ačkoliv existovaly v procesu studie koncepční

