



Pardubice

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



S00BX0310KD9

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 145046/2026

Spisová značka: SZ_MMP 4344/2026

Počet listů: 6

Počet příloh: 1

Vyřizuje: Bc. Jiří Kříž, oprávněná úřední osoba

Telefon: +420 466 859 366

E-mail: Jiri.Kriz@mmp.cz

Datum: 27.07.2026

k vyvěšení:

- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy
- Obec úřad Staré Jesenčany, Staré Jesenčany 57, 53002 Pardubice, IČO 00274313

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-3384-2/ČJ-2026-170606 ze dne 14.ledna 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, Jedná se o označení změny místní úpravy provozu na průtahu silnice č. III/32226 obcí Staré Jesenčany.

Žadatel: INDESING s.r.o., Jezbořice 110, 530 02 Jezbořice, IČ: 26876035

V souvislosti s tímto, je stanoveno užití dopravních značek:

- **Dopravní značení, dopravní zařízení dle Přílohy č. 1, která je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy**

Podmínky pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích: ×××

Dopravní značení a zařízení provedte jako:	stálé svislé a vodorovné dopravní značení, dopravní zařízení
Velikost dopravního značení:	základní rozměrová řada
Provedení dopravního značení:	retroreflexní
Důvod:	úprava a doplnění dz
Odpovědnost za řádné provedení úpravy:	INDESING s.r.o., Jezbořice 110, 530 02 Jezbořice, IČ: 26876035, tel. 777 886 889, email: indesing@email.cz
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 vozovek 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 k vydání stanovení místní úpravy provozu, žadatele spol. INDESING s.r.o., Jezbořice 110, 530 02 Jezbořice, IČ: 26876035 navrhl změnu místní úpravy provozu na průtahu silnice č. III/32226 obcí Staré Jesenčany. Důvodem návrhu je upravit stávající dopravní situaci v daném úseku a doplnit dopravní značení v rámci BESIP. 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-3384-2/ČJ-2026-170606 ze dne 14.1.2026, které zohlednil a zapracoval do návrhu dopravního značení. Dále obdržel souhlasné vyjádření vlastníka komunikace, Správy a údržby silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice, IČ: 00085031 pod č.j. SUSPK/322/2026 ze dne 13.1.2026.

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 2.2.2026 vydal Opatření obecné povahy – návrh stanovení místní úpravy provozu pod č.j. MmP 19155/2026 (dále jen „návrh“).

Následně, 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“).

Spolek v rámci navrhovaného Opatření obecné povahy požaduje:

1. Připomínky k orientačnímu značení pro cyklisty (IS21a / IS21b).

Spolek požaduje přehodnotit (opravit) navržené IS21a umístěné na sloupcích IZ4b na vjezdu do obce ze směru od Třebosic. Zároveň navrhuje informativní směrové značení sdružit na jednu dopravní značku.

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

Správní orgán zajistil změnu v situačním plánu – návrhu dz (**původně navržené dz č. IS21a umístěné pod dz č. IZ4a-b bylo odstraněno, původně navržené dz č. IS21b umístěné pod odrazovými zrcadly bylo odstraněno a nahrazeno jedinou dz č. S21b sdruženou. Dále byla doplněna dz č. IS21b pod dz č. C9a-b a dz č. P2 + E2b**).

2. Připomínky k nadbytečnému/matoucímu užití dodatkové tabulky E2b (tvar křižovatky).

- 2.1. Spolek požaduje odstranit E2b v místě konce IZ5b a přehodnotit i související kombinaci P2 + E2b v tomto místě – stanovení jednotného tvaru křižovatky na dz č. E2b.
- 2.2. Spolek požaduje odstranit E2b pod P6 a P2 i na dalších místech, kde E2b pouze zobrazuje standardní tvar stykové křižovatky, a tedy nepřináší informační přidanou hodnotu.
- 2.3. Spolek požaduje prověřit nahrazení P6 za P4 v místě připojení ramene křižovatky ze zklidněné oblasti z bezejmenné ulice u č.p. 50. Rozhledové poměry v dané lokalitě se zdají být dostatečné a navrhované umístění P6 pouze povede k nerespektování dopravního značení.

Vyjádření správního orgánu:

správní orgán připomínku 2.1. posoudil a shledal ji důvodnou.

správní orgán připomínku 2.2. posoudil a neshledal ji důvodnou.

správní orgán připomínku 2.3. posoudil a neshledal ji důvodnou.

Správní orgán k připomínce 2.1. uvádí, že zajistil změnu v situačním plánu – návrhu dz (**původně navržená dt č. E2b umístěna pod dz č. IZ5b byla odstraněna, dále došlo ke změně tvaru křižovatky na dz č. E2b umístěné pod dz č. P2 z důvodu zajištění jednotného vyobrazení skutečného stavu křižovatky**).

Správní orgán k připomínce 2.2. uvádí, že aplikace dz č. E2b v širším území je akceptovatelná, zvyšuje bezpečnost účastníků silničního provozu. Navíc celkový počet dopravních značek v zájmovém území je nízký, nehrozí tudíž ani zahlcení kongitivní kapacity projíždějícího řidiče.

Správní orgán k připomínce 2.3. uvádí, že umístění dz č. P6 je vzhledem k rozhledovým poměrům při výjezdu z místní komunikace na silnici č. III/32226 z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezbytné.

3. Připomínka k doplnění cyklistických opatření v návrhu

Spolek uvádí, že podpora cyklistické dopravy je ve veřejném zájmu nejen jako otázka „komfortu“, ale především jako účinný nástroj ke zvyšování bezpečnosti, ochrany veřejného zdraví a zlepšování životního prostředí v sídlech. Mezinárodní zdravotnické autority opakovaně uvádějí, že aktivní mobilita (chůze a jízda na kole) snižuje míru fyzické neaktivity a souvisejících onemocnění a současně přispívá ke snižování znečištění ovzduší a dopadů dopravy na klima. Z dopravně-politického pohledu přináší kvalitní podmínky pro aktivní mobilitu také širší společenské přínosy (zdravotní, environmentální i prostorové) a je žádoucí, aby se tyto přínosy promítaly do návrhů dopravních opatření, zejména v intravilánu. V dotčeném úseku silnice III/32226 je z dostupných veřejných podkladů zřejmé, že průtah obcí slouží jako významná cyklistická vazba. Indikativně to dokládá také veřejně dostupná „heatmapa“ společnosti Strava cyklistických aktivit, která zobrazuje agregované trasy uživatelů (a tedy identifikuje reálně používané cyklistické koridory). Pro cyklisty tvoří tento průtah důležitou spojnici ve směru východ–západ s pokračováním dále do Dražkovic. Význam cyklistické dopravy v lokalitě navíc podporují i výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020, které sledovalo kategorie vozidel včetně cyklistů a poskytuje roční průměry denních intenzit v jednotlivých úsecích (RPDI). Dle výsledků CSD 2020 vyhodnocených pro dotčený průtah byla v roce 2020 zaznamenána denní intenzita cyklistů až 199 cyklistů/den, což představuje oproti předchozím sčítáním výrazný (přibližně dvojnásobný) nárůst. Spolek považuje tak za podstatné, že návrh NOOP v předložené podobě nepromítá význam cyklistické dopravy do návrhu opatření v míře odpovídající požadavkům na bezpečné a vyvážené uspořádání průjezdných úseků silnic v obci. Norma ČSN 73 6110 v čl. 4.1.1 stanoví, že účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů, a vytvoření podmínek, aby prostor komunikace plnil v obci ve vzájemné rovnováze dopravní i obslužnou (a přiměřeně pobytovou) funkci; současně zmiňuje uplatňování principů zklidňování dopravy. ČSN 73 6110 v čl. 4.1.4 výslovně uvádí, že v návrhu průjezdných úseků silnic obcemi musí být v rovnováze podmínky jednotlivých druhů dopravy (včetně cyklistické) a že rovnováha podmínek znamená i přerozdělování

dopravních ploch v zájmu bezpečnosti, zejména chodců a cyklistů. ČSN 73 6110 dále v čl. 8.1.2 stanoví, že při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí příčné uspořádání vytvořit příznivé podmínky v pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla. A konečně ČSN 73 6110 v čl. 10.4.1.2 uvádí, že návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být vytvářena ucelená síť tras pro cyklisty; trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky umožní. Na základě těchto ustanovení se spolek domnívá, že návrh NOOP má povinnost (v intencích bezpečnosti a rovnováhy dopravních módů) cyklistickou dopravu v řešeném průtahu reflektovat a navrhnout taková opatření, která zlepší bezpečnost cyklistů a zároveň vytvoří logickou návaznost na již realizovanou cyklistickou infrastrukturu. Důležitost cyklistické opravy v území je patrná také ze skutečnosti, že samospráva v minulém roce dokončila výstavbu cyklistické stezky spojující obec Staré Jesenčany s Třebosicemi; tato stezka však v současnosti končí bez odpovídajících návazností na kraji intravilánu, což vede k tomu, že cyklisté jsou nuceni vstupovat do smíšeného provozu na průtahu bez jasně definovaného a srozumitelného vedení.

Z těchto důvodů spolek požaduje, aby byl cyklistický provoz vhodně zohledněn v návrhu OOP tak, aby vznikla bezpečná a srozumitelná návaznost na cyklistickou stezku Staré Jesenčany – Třebosice a došlo ke zvýšení bezpečnosti cyklistů v intravilánovém průtahu. Jako věcně přiměřené a prostorově realizovatelné řešení navrhuje doplnění opatření formou *Ochranných cyklistických pruhů dle TP 179, kap. 4.3.4 („Vyznačení na obousměrné komunikaci bez středové dělicí čáry“)*, tj. uspořádání, které umožňuje zachovat obousměrný provoz a současně poskytuje cyklistům kontinuální koridor; princip míjení je založen na situativním využití prostoru ochranného pruhu při vyhýbání, přičemž cyklista má jednoznačně vymezený a předvídatelný prostor jízdy. V úsecích se zhoršenými rozhledovými poměry (zejména ve směrových obloucích), kde by bylo zřízení ochranných pruhů z hlediska rozhledů a bezpečnosti limitní, navrhuje jako alternativní nebo doplňkové bezpečnostní opatření lokální snížení nejvyšší dovolené rychlosti. Toto opatření má přímý bezpečnostní přínos i ve vztahu k rozhledovým poměrům přechodu pro chodce (rozhledové trojúhelníky) a obecně k riziku střetu se slabšími účastníky provozu. Opatření tohoto typu je již v ČR užito například v Břeclavi v ul. Na Pěšině.

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

Správní orgán předmětnou připomínku neakceptuje a odvolává se na poslední větu, kterou cituje sám podatel připomínek (spolek) z ČSN 73 6110: *„trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky umožní“*. V tomto konkrétním případě prostorové podmínky zřízení trasy pro cyklisty neumožní. Jejich zřízení by vyžadovalo rozsáhlé zásahy do území, které se zcela vymykají rozsahu tohoto projektu, jak je zadal objednatel projektové dokumentace. Nutné zásahy do území, zejména záборы sousedních soukromých zahrádek, by byly, dle konzultace s projektantem, zcela neprůchodné ve stavebním řízení. Ani zástupce obce Staré Jesenčany, vědom si zřejmě zásadních překážek uvedených výše, nenastolil během projednávání projektové dokumentace požadavek na zřízení cyklistických pruhů.

4. Připomínka k provedení prostoru křižovek ve směrových obloucích.

Prostor křižovek má zásadní vliv na chování řidičů i na bezpečnost slabších účastníků – zejména tam, kde je křižovatka rozlehlá, nepřehledná a navíc umístěná ve směrovém oblouku v blízkosti autobusové zastávky. V takovém prostředí roste riziko „instinktivního“ (psychologického) čtení hlavního směru podle přirozené trajektorie jízdy, které se může dostat do rozporu s právní předností, a současně se zhoršuje orientace chodců, kteří musí překonávat nadměrnou šířku zpevněných ploch a více potenciálních konfliktních trajektorií. V této souvislosti odkazujeme na ČSN 73 6102 (Projektování křižovek na pozemních komunikacích), která problematiku vidlicových křižovek hodnotí kriticky z hlediska psychologie jízdy a čitelnosti přednosti. Norma v čl. 5.1.5.2 uvádí, že vidlicová křižovatka svým tvarem neposkytuje soulad „psychologické“ a „fyzické“ přednosti (zejména při případné přednosti jízdy na hlavní komunikaci ve dvou paprscích) a že usměrnění dopravních proudů je komplikované. Současně norma v čl. 5.1.5.3 konstatuje, že vidlicová křižovatka se u novostaveb nenavrhuje a při rekonstrukcích je nutné usměrnění dopravních proudů a úprava přednosti v jízdě, přičemž se postupuje obdobně jako u stykové křižovatky zalomené dle čl. 5.1.4.4. Z uvedeného plyne, že pokud jsou v řešeném úseku přítomny rozlehlé „vidlicové“ křižovatkové prostory (navíc v oblouku), je z pohledu normových zásad žádoucí jejich úprava směrem k jednoznačně vedeným a usměrněným proudům tak, aby se eliminovala psychologická přednost a zvýšila předvídatelnost chování všech účastníků. Na základě výše uvedeného spolek požaduje, aby byly dotčené křižovatky ve směrových

obloucích v prostoru autobusové zastávky Staré Jesenčany upraveny v prospěch bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k jejich rozlehlosti a nepřehlednosti navrhujeme provést usměrnění dopravních proudů kombinací vodorovného značení V4 (vodící čáry) a vhodných dopravních zařízení (např. směrové/oddělovací prvky, knoflíky, dopravní sloupky, případně fyzicky vymezené ostrůvky), při současném zachování připojení okolních nemovitostí. Takové „kanalizační“ řešení má v praxi dva klíčové bezpečnostní efekty: vede řidiče po jednoznačných trajektoriích a potlačuje mylné čtení hlavního směru podle přirozené stopy v oblouku, a zmenšuje konfliktní plochu a může zkrátit nebo strukturovat pěší přecházení (např. vytvořením rozšířených chodníkových ploch a zkrácením jednorázové délky přechodu). Obecně platí, že kanalizace křižovatky může poskytnout útočiště a současně snížit expoziční vzdálenost pro chodce a cyklisty, aniž by nutně omezila základní dopravní funkci křižovatky. Z hlediska bezpečnosti chodců je zároveň žádoucí zkracovat délku přecházení, protože kratší přechod znamená kratší dobu vystavení konfliktu s motorovou dopravou; tento princip je dlouhodobě uváděn jako bezpečnostně i provozně přínosný. Cílem navržené úpravy je, aby se z dnešní rozlehlé a nepřehledné křižovatkové plochy fakticky stalo čitelnější uspořádání odpovídající principům ČSN 73 6102 – typicky tak, že se prostor funkčně rozdělí na dvě samostatné stykové křižovatky s jasně vymezenými proudy. Tím dojde ke zvýšení bezpečnosti, zlepšení orientace a předvídatelnosti (zejména v oblouku u zastávky) a současně ke zlepšení podmínek pro pěší pohyb v dotčeném místě. Popřípadě se jako možné řešení zejména pro křižovatku s místní komunikací směřující na sever k obecnímu úřadu nabízí realizace nestavební mini okružní křižovatky, která zároveň sníží rychlost projíždějících vozidel a zajistí tak vyšší bezpečnost přechodu pro chodce ležícího na jednom z ramen.

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

Správní orgán vychází s předložených dokumentů, sdělení žadatele a projektanta a konstatuje, že výše popsané argumenty vztahující se k úpravě dotčených křižovatek ve směrových obloucích v prostoru autobusové zastávky Staré Jesenčany ve prospěch bezpečnosti silničního provozu se zcela vymykají zadání projektu, tak jak jej nastavil objednatel. Navíc není zřejmé, zda jejich realizace v tomto konkrétním projektu by s určitostí přinesla zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Pro realizaci některých návrhů totiž není v uličním prostoru dostatek místa. Proto je třeba navrhovanou změnu nejdříve projednat v rámci případného doplnění projektové dokumentace. Z tohoto důvodu správní orgán navrhované změny v připomínce č. 4 nezapracoval do tohoto opatření obecné povahy.

Proti návrhu opatření obecné povahy obdržel připomínky, se kterými se vypořádal v odůvodnění tohoto opatření obecné povahy. Proti návrhu opatření obecné povahy neobdržel ve stanovené lhůtě správní orgán žádné písemně odůvodněné námítky. Správní orgán na těchto podkladech vydává opatření obecné povahy.

Poučení

Proti opatření obecné povahy nejsou přípustné žádné opravné prostředky ve smyslu obecných předpisů o správním řízení.

Bc. Jiří Kříž
referent odboru dopravy

Obdrží:

účastníci:

- INDESING s.r.o., Jezbořice 110, 530 02 Jezbořice, IČ: 26876035
- Obec Staré Jesenčany, Staré Jesenčany 57, 53002 Pardubice, IČO 00274313
- Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 54 Pardubice, IČ: 00085031

dotčené orgány:

- Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Na Spravedlnosti 2516, Pardubice, IČ 72050250

na vědomí:

- Spolek přátel dopravy, z.s., Urbánkova 3367, Praha 4, 143 00, IČ 17402727

