



Pardubice

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



S00BX02UKO62

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 25149/2026

Spisová značka: SZ_MMP 163850/2025

Počet listů: 8

Počet příloh: 2

Vyřizuje: Luděk Fiedler

Telefon: +420 466 859 195

E-mail: Ludek.Fiedler@mmp.cz

Datum: 10.02.2026

k vyvěšení:

- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy
- Statutární město Pardubice - Městský obvod Pardubice I., U Divadla 828, 530 02 Pardubice, IČO: 00274046
- Statutární město Pardubice - Městský obvod Pardubice V, Češkova 22, 530 02 Pardubice, IČO: 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-111252-2/ČJ-2025-170606 dne 12. 12. 2025.

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., označení změny místní úpravy provozu na lávce pro pěší hlavního vlakového nádraží v Pardubicích.

Žadatel: Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, oddělení koncepce dopravy, náměstí Republiky 12, 53002 Pardubice, IČO: 00274046

V souvislosti s tímto, je stanoveno užití dopravních značek:

- **B8**

S ohledem na zajištění bezpečnosti provozu požadujeme následující:

- 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 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, primárně pro zajištění bezpečného pěšího prostoru v rámci instalace dz.

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.

Dopravní značení a zařízení provedte jako:	stálé svislé dopravní značky
Velikost dopravního značení:	zmenšená rozměrová řada
Provedení dopravního značení:	retroreflexní
Důvod:	zamezení jízdy na kole a koloběžce
Odpovědnost za řádné provedení úpravy:	Ing. Luděk Čapek, tel. 777783220, Služby města Pardubic a.s., IČO: 25262572, Hůrka 1803, 530 12 Pardubice
Platnost místní úpravy:	trvale

Další podmínky pro provedení místní úpravy provozu:

- Dopravní značení, případně dopravní zařízení, provedte dle přiloženého situačního plánu, který je přílohou tohoto opatření obecné povahy a je jeho nedílnou součástí 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.

Odůvodnění:

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy (dále též „správní orgán“) na základě podnětu k vydání stanovení místní úpravy provozu žadatele, Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, oddělení koncepce dopravy, náměstí Republiky 12, 53002 Pardubice, IČO: 00274046, stanoví změnu místní úpravy provozu na lávce pro pěší hlavního vlakového nádraží v Pardubicích. Důvodem návrhu je zvýšení bezpečnosti provozu na lávce hlavního vlakového nádraží zamezením jízdy na kole a koloběžce. 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-111252-2/ČJ-2025-170606 ze dne 12. 12. 2025.

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 vydal dne 17. 12. 2025 Opatření obecné povahy – návrh stanovení místní úpravy provozu pod č.j. MmP 173598/2025. Proti návrhu opatření obecné povahy obdržel správní orgán v zákonné lhůtě, v souladu s § 172 správního řádu, následující připomínky:

Připomínka č. 1

Evidováno pod č.j. MmP 8172/2026 ze dne 15. 1. 2026

Odesílatel ve své připomínce považuje navržené opatření za nepřiměřené a nedostatečně odůvodněné, a to zejména z následujících důvodů:

1. Absence vyhodnocení dat v kontextu intenzity provozu

V odůvodnění návrhu je jako hlavní důvod uvedeno zvýšení bezpečnosti provozu, přičemž je zřejmé, že podnětem k návrhu mohly být jednotlivé stížnosti na chování některých cyklistů. Návrh však nijak nepracuje s jejich vztahem k celkové intenzitě provozu na lávce.

Z dokumentu nevyplývá:

- kolik stížností bylo v daném období evidováno,
- v jakém časovém horizontu,
- kolika uživatelů se týkala,
- ani jaký je jejich poměr k celkovému počtu cyklistů projíždějících lávkou a k počtu chodců, kteří lávku denně využívají bez jakýchkoli konfliktů.

Bez takového kontextu nelze objektivně posoudit, zda se jedná o systémový problém vyžadující plošný zákaz, nebo excesy jednotlivců. Navržené opatření tak omezuje významnou skupinu uživatelů lávky v důsledku chování relativně malého počtu jedinců, niž by byla doložena skutečná míra rizika nebo nebezpečnosti.

2. Dostatečná šířka lávky a prostorové uspořádání

Lávka je svou šířkou i přehledností způsobila pro společný provoz chodců a cyklistů, zejména při nízkých rychlostech a ohleduplném chování. Nejedná se o úzký, či nepřehledný prostor, kde by společný pohyb obou skupin byl principiálně nebezpečný.

Protože technické normy obecné nemají povahu právně závazného předpisu, představují odborně uznávaný standard, který je v praxi běžně využíván jako vodítko pro posuzování přiměřenosti a bezpečnosti navrhovaných dopravních řešení. V tomto ohledu považují za relevantní odkázat na technickou normu ČSN 736110, která v bodě 10.4.3.6 stanoví, že stezky pro společný provoz cyklistů a chodců mají mít šířku alespoň 3,00 m, přičemž lávka má šířku 4,00 m. Z návrhu přitom nevyplývá, že by intenzita provozu na lávce byla jakkoli měřena nebo že by překračovala hodnoty, při nichž norma doporučuje oddělení nebo zákaz společného provozu.

3. Existence obdobných řešení v Pardubicích

V blízkosti nádraží se nachází ulice Hlaváčova, kde je na chodníku užším než předmětná lávka, veden souběžně prostor pro chodce i cyklisty. Tento režim zde funguje bez zásadních problémů a je ze strany města aktivně podporován například vyznačením částí pro chodce a částí pro cyklisty.

4. Nepřiměřenost absolutního zákazu

Navržený zákaz představuje nejtvrďší možnou formu regulace, aniž by bylo zřejmé, že byly zvažovány mírnější varianty. Takový postup je v rozporu se zásadou přiměřenosti správního uvážení a s obecnými cíli podpory udržitelné a bezmotorové dopravy.

Protínávrh řešení

Navrhuji zvážit mírnější a preventivní úpravu provozu, která by zachovala možnost společného užívání lávky, například:

- Informační nebo symbolické značení apelující na ohleduplnost a toleranci (např. „Chodci a cyklisté – držte se vpravo, buďte ohleduplní“),
- Případně vyznačení doporučení směrů pohybu bez zákazu jízdy.

Takové řešení by přispělo ke zvýšení bezpečnosti, aniž by zbytečně omezovalo plynulost dopravy a uživatele bezmotorových dopravních prostředků.

Za přijatelné bych rovněž považoval umístění cedulí v té části lávky, kde hrozí riziko střetu s osobami vstupujícími na lávku v místech výstupů z výtahů nebo eskalátorů.

S ohledem na výše uvedenou připomínku, v rámci zajištění všech okolností důležitých pro zjištění stavu věci, si správní orgán vyžádal od žadatele podnětu k vydání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích další podklady a odůvodnění předmětného podnětu. Jako podklady předložil žadatel Zápis o odevzdání a převzetí budovy nebo stavby s názvem „Modernizace železničního uzlu Pardubice – SO 100-34-01 Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n., lávka pro pěší v km 305,966“, s datem skončení přejímacího řízení dne 6. 12. 2024 a Smlouvu o bezúplatném převodu vlastnického práva a smlouvu o zřízení věcného břemene, uzavřená mezi převodcem: Správa železnic, státní organizace a nabyvatelem: Statutární město Pardubice. Z výše uvedených podkladů vyplývá, že stavba „Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n.“ je v současné době evidována v majetku Statutárního města Pardubice, se sídlem Pernštýnské náměstí 153002 Pardubice, IČO 00274046. V preambuli výše uvedené smlouvy je citováno: „Převodce realizuje stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, v rámci, které je zahrnuta stavba s názvem „Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n.“, která propojuje severní a jižní část Statutárního města Pardubice rozděleného železnicí. Nabyvatel se zavázal k nabytí vlastnického práva ke stavbě lávky ve Smlouvě o spolupráci ze dne 29. 4. 2019 uzavřené mezi smluvními stranami, **a to zejména s ohledem na strategické umístění stavby lávky a dopravní význam pro obyvatele města, v podobě propojení severní a jižní části Statutárního města Pardubice, a tím usnadnění překonávání železnice pro pěší**“.

Na základě těchto podkladů je zřejmé, že účelem stavby „Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n.“ není jízda na jízdním kole, ale pouze usnadnění překonání železnice pro pěší.

Za osobu chodce je považována osoba, která

- jde pěšky nebo jede na kolečkových bruslích, skateboardu nebo lyžích,
- vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně,
- tlačí nebo táhne dětský kočárek, sánky/boby, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm,
- se pohybuje pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy.

Současně je nutné zdůraznit, že chodec je nejvíce ohroženým účastníkem provozu, protože je nejpomalejší a současně ho nechrání karoserie, přilba apod. V případě stavby „Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n.“ je přístup pro chodce do tělesa (tubusu) lávky umožněn pevnými schody na začátku i konci lávky, eskalátory a výtahy z perónů z nástupišť nádraží. Především na vstupech z eskalátorů a výtahů nejsou dostatečné rozhledy pro bezpečný vstup do tělesa lávky pro požadovanou jízdu na jízdním kole v připomínce. Výtahy jsou zároveň používány osobami tlačícími dětský kočárek a osobami na vozíku pro invalidy. V těchto případech není zabezpečen žádný bezpečnostní prvek, který by tyto osoby chránil před jízdou na jízdním kole a možným střetem s jedoucím cyklistou při výstupu z eskalátoru, nebo výtahu.

Vlastník stavby, kterým je Statutární město Pardubice, na základě stížností upozorňující na jízdu na jízdním kole na předmětné stavbě a tím souvisejícím ohrožením bezpečnosti chodců, s ohledem na účel této stavby, podal podnět ke stanovení místní úpravy provozu tak, aby byl zdůrazněn zákaz vjezdu jízdních kol do tělesa lávky a tím byl zajištěn bezpečný provoz a naplněn účel stavby. Tyto stížnosti odbor dopravy neeviduje, neboť byly podávány především telefonicky. Dále uvádíme, že stížnosti jsou podávány prakticky po celou dobu od zprovoznění lávky pro pěší.

Návrh stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích projednal správní orgán, v souladu s § 77 zákona o provozu na pozemních komunikacích, s dotčeným orgánem, Krajským ředitelstvím policie Pardubického kraje, Územním odborem Pardubice, který konstatuje ve svém vyjádření, že za podmínek, které jsou uvedeny ve výrokové části tohoto opatření obecné povahy, lze konstatovat, že návrh odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Správní orgán po vyhodnocení předložených podkladů a vyhodnocení jednotlivých bodů připomínky č. 1 pro vydání opatření obecné povahy, vydává následující vyjádření k připomínce:

Ad bod 1.

Vzhledem k výše uvedenému účelu stavby a zajištění bezpečnosti chodců zdůrazněním zákazu vjezdu jízdních kol není nutné zjišťovat další statistické údaje v tomto bodě uvedené.

Ad bod 2.

Šířkové parametry lávky nemají žádný vliv na záměr a účel stavby, čímž je překonávání železnice pro pěší. Správní orgán nesouhlasí s tvrzením, že *přehledností je způsobilá pro společný provoz chodců a cyklistů*, protože není zajištěn bezpečný vstup z eskalátorů a výtahů pro chodce pro společný provoz. Zároveň odkaz na ČSN 736110 považuje správní orgán za irelevantní, protože se nejedná o stezku pro společný provoz cyklistů a chodců.

Ad bod 3.

Dopravní situaci na stavbě „Lávka pro pěší v ŽST Pardubice hl. n“, nelze srovnávat se situací na společné stezce pro chodce a cyklisty v ulici Hlaváčova, případně jinými stanovenými stezkami v Pardubicích. Viz. účel stavby uvedený výše.

Ad bod 4.

Správní orgán nepovažuje navržené dopravní značení za nepřiměřené. Podstatou návrhu je zdůraznění zákazu jízdy na kole na lávce pro pěší a případná vymahatelnost zákazu z dopravní značky vyplývající.

Správní orgán na základě výše uvedeného nemůže přijmout navrhovaný protínávrh řešení, protože jízda na jízdním kole je na lávce pro pěší zakázána.

Připomínka č. 2

Evidováno pod č.j. MmP 18777/2026 ze dne 2. 2. 2026

Odesílatel ve své připomínce nesouhlasí s návrhem místní úpravy z následujících důvodů:

1. *V první řadě máme za to, že úřad neprokázal, že se v případě dotčené lávky jedná o pozemní komunikaci ve smyslu zákona, a že tedy má úřad zákonné zmocnění ke stanovení místní úpravy na dotčené lávce.*
2. *Lávka byla vybudována v rámci rekonstrukce železniční stanice Pardubice, hlavní nádraží, jejímž investorem byla Správa železnic, s. o. (dříve SŽDC).*
3. *Statutární město Pardubice, které dle odůvodnění požádalo o stanovení navržené místní úpravy, přitom s investorem lávky v průběhu přípravy záměru spolupracovalo, a dokonce mu poskytlo finanční příspěvek na to, aby výsledná podoba záměru lépe odpovídala jeho požadavkům.*
4. *Statutární město Pardubice, které dle odůvodnění požádalo o stanovení navržené místní úpravy, zahrnuje trasu lávky jako významné cyklistické propojení v řadě svých strategických dokumentů. Zejména v Plánu udržitelné městské mobility města Pardubice – ParduPlánu, který zastupitelstvo města schválilo dne 23. 6. 2022.*
5. *Parametry lávky jsou dle projektové dokumentace dostupné na profilu zadavatele SŽ*
 - a) *šířka mezi zábradlím 4,15 m;*
 - b) *výška průchozího profilu 2 500 mm;*
 - c) *celková délka mezi schodišti 257 m;*
 - d) *z toho pole 1 až 6, která nejsou dotčena výstupy z nástupišť, 171,7 m.*
6. *Lávka je na obou koncích a ze všech napojených nástupišť přístupná mj. výtahem, který svými rozměry umožňuje přepravu jízdního kola.*
7. *Průhlednost konstrukce lávky poskytuje dostatečný vzájemný rozhled mezi osobami pohybujícími se na eskalátorech z nástupišť a osobami pohybujícími se podélně po lávce (pěšky nebo na kole). Odsazení výstupů z výtahů od průchozího profilu lávky je pak zajištěno krátkým spojovacím krčkem výtahové šachty s tubusem lávky a odsazením zábradlí od prohnuté stěny lávky.*
8. *Výše popsané uspořádání tak poskytuje výrazně příznivější podmínky pro společný provoz chodců a cyklistů než řada realizací společných stezek pro chodce a cyklisty na území města Pardubice.*
9. *Návrh OOP zcela opomíjí, že uživatel jízdního kola či koloběžky se na lávku může dostat také po eskalátoru nebo výtahem z jednotlivých nástupišť (zejména jako cestující, který přijel vlakem s tímto dopravním prostředkem). Takový uživatel by objektivně nebyl se zákazem obeznámen, což by současně snížilo vymahatelnost zákazu vůči komukoli, kdo by toto tvrdil.*
10. *Pro deklarovaný cíl může být také nevhodné samotné užití značky č. B 8, která zakazuje jízdu jen jízdním kolům (a vozidlům, která jsou za ně z hlediska zákona považována). Zákaz se tak nevztahuje*

na pomůcky, jejichž uživatele zákon o silničním provozu považuje za chodce, které však mohou v pěším provozu představovat obdobné potenciální ohrožení. Zároveň je možné zákaz vjezdu jízdních kol vykládat tak, že jiným silničním vozidlům je zde jízda povolena (jestliže je explicitně zakázána jen jízdním kolům), při takovém výkladu by navržené OOP mohlo znamenat například legalizaci jízdy motocyklů.

11. *V neposlední řadě návrh OOP neřeší fyzickou proveditelnost osazení DZ v tubusu lávky. V zákresech, které jsou přílohou NOOP, naznačené umístění po pravé straně nutně zasahuje do průchozího profilu lávky. Nevhodné osazení DZ tak může nepříznivě ovlivnit prostupnost lávky pro osoby se zrakovým omezením nebo pro strojní techniku údržby.*
12. *Zejména ale případné vydání navrženého OOP vzhledem k výše uvedenému nevyhnutelně poškodí důvěryhodnost veřejné správy, pokud magistrát města (v přenesené působnosti státní správy) na návrh města (v samostatné působnosti obce) zakáže užívání lávky, které si město samo vytyčilo jako strategický cíl.*

Správní orgán po vyhodnocení předložených podkladů a vyhodnocení jednotlivých bodů připomínky č. 2 pro vydání opatření obecné povahy, s ohledem na své vyjádření uvedeném k připomínce č. 1, vydává následující vyjádření k připomínce:

Ad bod 1.

Na základě ustanovení § 2, odst. 1) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je **pozemní komunikace dopravní cestou určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnost. Tato komunikace je v současné době vedena jako veřejná účelová komunikace, a tedy spadá pod výše uvedený zákon.** Umístěním dopravní značky č. B8 zákaz vjezdu jízdních kol na lávce pro pěší, na komunikaci určené pro chodce dojde k vymahatelnosti předmětného zákazu a naplnění účelu stavby.

Ad body 2. 3. a 4.

Správní orgán v rámci řízení o stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nezkoumá, zda byl původním záměrem jiný účel, než je usnadnění překonávání železnice pro pěší, čemuž odpovídá stav současný. Správní orgán vzhledem ke skutečnosti nemá žádné pochybnosti, neboť předmětná stavba byla řádně zkoulaudována k výše uvedenému účelu, a tím bylo překonávání železnice pro pěší dopravu. Správní orgán v odůvodnění výše uvádí, že současný stav stavby neumožňuje bezpečný vstup do tělesa lávky chodcům v případě, že by těleso lávky sloužilo jako společná stezka pro chodce a cyklisty. V případě naplnění Plánu udržitelné městské mobility města Pardubice- PardubPlánu, jako významného cyklistického propojení, by musela být lávka upravena tak, aby bezpečnost chodců byla zajištěna.

Ad bod 5.

Parametry lávky nemají vliv na stanovení navržené místní úpravy provozu.

Ad bod 6.

Výtahy z nástupišť, umožňují přepravu jízdního kola na těleso lávky. Současně navrhované dopravní značení neomezuje vedení jízdního kola.

Ad bod 7. a 8.

Průhlednost konstrukce lávky není určena pro vzájemný rozhled mezi osobami pohybujícími se na eskalátorech z nástupišť a osobami pohybujícími se podélně po lávce, tak jak je uvedeno v připomínce. Tento tzv. rozhled nebude zajištěn vždy, zvláště za deštivého počasí. Odsazení výstupů z výtahů je naprosto nedostatečné pro případnou společnou stezku pro pěší a cyklisty, kdy není zabezpečena bezpečnost především chodců tlačících dětský kočárek nebo osoby, které se pohybují pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy.

Ad bod 9.

Jak správní orgán výše uvádí, tak návrh dopravního značení je zdůrazněním zákazu vjezdu na jízdním kole ze všech možných přístupů na lávku. Na základě sdělení žadatele je začátek jízdy na kole prováděn vždy od začátku lávky na její konec v obou směrech. Celý prostor lávky pro pěší je monitorován kamerovým systémem, který zabezpečuje vymahatelnost navrženého zákazu. Přístup ke kamerovému záznamu má

městská policie. Žadatel zároveň zabezpečí, aby výtahy z nástupišť mezi umístěnými dopravními značkami byly piktogramy označeny tak, aby bylo zřejmé, že jízda na kole v tělese lávky pro pěší je zakázána.

Ad bod 10.

Navržené dopravní značení v žádném případě nelegalizuje např. jízdu motocyklů, jak je uvedeno v připomínce.

Ad bod 11.

V příloze návrhu stanovení místní úpravy je pouze místo a zobrazení dopravního značení. Umístění dopravních značek proběhne v souladu s podmínkami uvedenými v tomto stanovení a za podmínek určených dotčeným orgánem.

Ad bod 12.

Správní orgán není kompetentní vyjadřovat se k tomuto bodu, neboť se nejedná o připomínku k dopravnímu značení.

Správní orgán uvádí, že nedošlo k negativnímu stanovisku Policie ČR a jejich podmínky jakožto dotčeného orgánu jsou zaneseny jako podmínky k realizaci stanovení místní úpravy provozu. Správní orgán z těchto důvodů neshledal důvod pro zaslání vyjádření dotčeného orgánu odesílateli připomínky.

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.

Luděk Fiedler
referent odboru dopravy

„otisk úředního razítka“

Příloha: 2 × situace umístění dopravního značení

Obdrží:

účastníci:

- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, oddělení koncepce dopravy, náměstí Republiky 12, 53002 Pardubice, IČO: 00274046
- Statutární město Pardubice - Městský obvod Pardubice I., U Divadla 828, 530 02 Pardubice, IČO: 00274046
- Statutární město Pardubice - Městský obvod Pardubice V, Češkova 22, 530 02 Pardubice, IČO: 00274046

dotčené orgány:

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

Na vědomí:

- Služby města Pardubic a.s., Hůrka 1803, 530 12 Pardubice, IČO: 25262572 – **realizace + pasport dz**

Tato veřejná vyhláška musí být vyvěšena nejméně po dobu 15-ti dnů na úřední desce Magistrátu města Pardubic a na úřední desce Městských obvodů Pardubice I a V.

Vývěsní lhůta začíná den následující po dni vyvěšení, sejmutí vyhlášky je možné následující pracovní den po posledním dni vývěsní lhůty. Poslední den této lhůty je dnem doručení a dnem nabytí účinnosti.

Po uplynutí lhůty vraťte potvrzenou veřejnou vyhlášku Magistrátu města Pardubic odboru dopravy, Oddělení silniční dopravy a silničního hospodářství, zpět.

vyvěšeno dne: 10. 2. 2026

sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.

Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne: 10. 2. 2026

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje předepsané vyvěšení a sejmutí tohoto oznámení a jeho zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup:

.....