



Pardubice

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



S00BX02EACV3

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 61910/2024
Spisová značka: SZ_MMP 17935/2024
Počet listů: 9
Počet příloh: 1

Vyřizuje: Bc. Jiří Kříž
Telefon: +420 466 859 366
E-mail: jiri.kriz@mmp.cz

Datum: 02.05.2024

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) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích, na základě § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále jen správní řád

vydává opatření obecné povahy

spočívající

ve stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, jako příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností po předchozím písemném vyjádření Policie České republiky, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje, vydaném pod č. j. KRPE-11940-2/ČJ-2024-170606 dne 21. února 2024,

s t a n o v u j e

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. místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, a to označení změny místní úpravy na místních komunikacích v oblasti ohraničené ulicemi kpt. Bartoše - nábrž. Závodu míru - Hlaváčova -17. listopadu - Masarykovo nám. v Pardubicích dle přílohy tohoto opatření obecné povahy, která je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy.

Žadatel: Magistrát města Pardubic, nám. Republiky 12, 530 21 Pardubice, IČ: 00274046

V souvislosti s tímto bylo stanoveno užití dopravních značek:

- Stanovení svislého a vodorovného dopravního značení, dopravního zařízení viz příloha
- Snesení, odstranění nadbytečného dopravního značení viz příloha

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy si vyhrazuje právo toto stanovení změnit nebo doplnit pokud si to bude vyžadovat veřejný zájem.

Dopravní značení a zařízení bude provedeno jako: stálé svislé a vodorovné dopravní značky, dopravní zařízení

Velikost dopravního značení: základní rozměrová řada

Provedení dopravního značení: retroreflexní

Důvod: rozšíření zóny placeného stání

Odpovědnost za řádné provedení úpravy: Ing. Luděk Čapek, tel. 777 783 220, Služby města Pardubic a.s., IČ: 252 62 572, Hůrka 1803, 530 12 Pardubic

Odůvodnění

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy (dále též „správní orgán“) navrhl změnu místní úpravy na místních komunikacích v oblasti ohraničené ulicemi kpt. Bartoše - náběž. Závodu míru - Hlaváčova - 17. listopadu - Masarykovo nám. v Pardubicích. Důvodem návrhu je úprava stávajícího dopravního značení v souvislosti s nově chystaným rozšířením zóny placeného stání v Pardubicích.

K návrhu místní úpravy provozu obdržel správní orgán stanovisko dotčeného orgánu, Krajského ředitelství policie Pardubického kraje pod č. j. KRPE-11940-2/ČJ-2024-170606 dne 21. února 2024. Dotčený orgán vyjádřil nesouhlas s předloženým návrhem místní úpravy provozu a uvedl skutečnosti, které ho k tomu vedly. Správní orgán se vyrovnal s uvedenými argumenty dotčeného orgánu následujícím způsobem,

Dopravní inspektorát nesouhlasí s předloženým návrhem místní úpravy provozu. K vydání nesouhlasného stanoviska vedou následující skutečnosti, které ve svém stanovisku popsal následovně:

1) Policie ČR nesouhlasí s navrženým zřízením dělených stezek pro chodce a cyklisty (dz č. C10a-b) bez provedení prvků dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Správní orgán s tímto tvrzením nesouhlasí a uvádí, že citovaná vyhláška byla zrušena a nový bezbariérový kodex (pravděpodobně technická norma) zatím není připraven. Zároveň je také sporné, na kolik je prováděcí vyhláška ke stavebnímu zákonu závazná pro stanovení místní úpravy provozu. Stávající stav místních komunikací na území města trpí velkým množstvím závad z hlediska orientace osob nevidomých a slabozrakých (chybějící nebo špatně provedené prvky nebo blokování tras mobiliářem a dalšími prvky). V tomto smyslu není ani možné při změně místní úpravy uvést komunikaci do bezvadného stavu, resp. není adekvátní změnu místní úpravy tímto podmiňovat. Navržená místní úprava je ve městě novinkou, která má v praxi ověřit, zda vizuální provedení odděleného provozu chodců a cyklistů dle TP 179 povede k větší respektovanosti odděleného režimu, zatímco dosud dochází v častém užívání v rozporu s dopravním značením. Pokud se změna místní úpravy v praxi osvědčí, může být v další etapě stvrzena stavebními úpravami včetně odstranění dosavadních vad prvků pro orientaci osob nevidomých a slabozrakých. Stav nesouladu orientačních prvků s místní úpravou nepovažujeme za ohrožení bezpečnosti bezmotorového provozu, kdy řešení dané dopravní situace je otázkou interakce chodce se zrakovým postižením a cyklisty – zpravidla bez limitujícího zrakového postižení. **Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 1) s ohledem na výše uvedené nepovažuje za relevantní, proto stanovisko Policie ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

2) Policie ČR v nesouhlasném stanovisku uvádí, že navržené provedení stezky pro chodce s povolenou jízdou cyklistů v prostoru místní komunikace funkční skupiny D2 na Masarykově náměstí, když stavební provedení odpovídá právě provozu dělené stezky.

Správní orgán k tomuto uvádí, že návrh na Masarykově náměstí nijak nemění rozsah ploch, kde je provoz chodců společný a kde je oddělený. Návrh – tak jako v jiných lokalitách – zvýrazňuje rozlišení společného a odděleného provozu. Společný provoz překlaskifikováá z režimu společné stezky (C 9) na stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C 7 + E 13) tak, aby psychologicky (legislativní nuance určitě nejsou všem účastníkům zcela známy). Oddělený provoz je navržen k přeznačení na značku C 8a, jelikož se na obě strany od pásu pro cyklisty (asfaltového) nacházejí pásy pro chodce (dlážděné, byť jeden navíc oddělen úzkým zeleným pásem), a proto se stávající označení značkou C 10a zdá méně srozumitelné. Místo rozhraní mezi společným a odděleným provozem se však oproti stávajícímu stavu nemění (využívá se stávající sloupek DZ). **Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 2) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Police ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

3) Policie ČR v nesouhlasném stanovisku uvádí, že navržené zřízení přechodů pro chodce v zóně Tempo 30, když toto zřízení neodpovídá ani platným TP218, ani ČSN 73 6110.

Správní orgán k tomuto uvádí, že stávající TP 218 byly schváleny a vydány v lednu 2010 (tj. před 14 lety) a byly historicky prvním českým technickým předpisem týkajícím se této problematiky. Autoři a technická redakční rada do nich jistě promítla nejlepší zahraniční znalost té doby. Nicméně předpis se převážně soustředí na precizní stavební provedení, které lze naplno uplatnit pouze při novostavbách a komplexních rekonstrukcích dílčích částí komunikační sítě. Od té doby se však po celé Evropě rozvíjí trend plošného zavádění nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h s jeho přínosy, které jsou popsány i v TP 218. Cílem této strategie (ať už je pojmenována jako zřizování zón 30 mimo sběrné komunikace, nebo obráceně zavádění tzv. plošné 30 s výjimkami na sběrných komunikacích) je stanovení nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h na převážně většině místních komunikací. Toho však není možné dosáhnout, podmínili-li bychom zřizování zón 30 realizací stavebních úprav doporučených v TP 218, zejména zvýšených křižovatkových ploch. Obdobně změna Z1 normy ČSN 73 6110, která zcela novelizovala ustanovení k opatřením pro přecházení, byla vydána v únoru 2010. Proto také MD prostřednictvím ŘSD v současné době pořizuje nové souhrnné TP na zklidňování, přičemž projektant tohoto návrhu místní úpravy je shodou okolností členem příslušné technické redakční rady, která by již na jaře tohoto roku měla návrh nových TP předat MD ke schválení a vydání. Stejně tak se připravuje návrh nové ČSN. Návrhy nových technických předpisů reflektují soudobou praxi, kdy jsou i v řadě českých měst zaváděny systematicky zóny 30 pouze formou dopravního značení, podpořeného případně dopravním zařízením. Platné TP ani ČSN zřizování přechodů pro chodce v zónách 30 nevyklučují, nicméně oslabují jejich význam právě proto, že primárně předpokládají zlepšení podmínek pro přecházení stavebními opatřeními, zejména zvýšenými plochami křižovatek včetně příčných pěších vazeb přes jejich ramena. Zvýšená plocha poskytuje přecházejícím chodcům dostatečnou ochranu před příjezdějíci m i vozidly, takže chodci již nepotřebují pro bezpečné a komfortní přežití práva plynoucí z dopravní značky přechod pro chodce. Stejně tak z perspektivy řidiče je zvýšená křižovatka dobře rozpoznatelná a očekává zde příčný pohyb vozidel a v intravilánu přirozeně i chodců. Jestliže však zvýšené plochy nejsou zřízeny, byli by chodci absencí přechodu zbytečně znevýhodněni. Přechody pro chodce vyznačené vodorovným dopravním značením také vhodně a srozumitelně upozorňují řidiče na přítomnost křižovatky. V neposlední řadě je v řešené oblasti část přechodů pro chodce stávajících (některé včetně správně provedených orientačních prvků pro osoby nevidomé a slabozraké), které by nebylo vhodné rušit z hlediska bezpečnosti. Návrh tak jen nízkonákladovou (nestavební) formou sjednocuje místní úpravu v rámci řešené oblasti, přičemž se s přihlédnutím k existenci stávajících přechodů a intenzitě využívání území pěšími (širší centrum krajského města, ZŠ, ZUŠ, univerzita, služby ad.) příklání k doplnění přechodů pro chodce na ramenech křižovatek. **Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 3) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Police ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

4) Policie ČR v nesouhlasném stanovisku uvádí, že navržené zřízení stezek pro chodce s povoleným provozem cyklistů, když tyto stezky nejsou ukončeny pomocí dz č. C7b + E13 dle TP179.

Správní orgán k tomuto uvádí, že připomínka nespécifikuje konkrétní místa údajně chybějícího ukončení. Režim stezky není v souladu s TP 179 (viz obrázek 33) ukončen SDZ v případě, kdy tato je přes vozovku převedena pomocí sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (V8c), přičemž ze situace možné není snadné odlišit V8c od V7a (přechodu pro chodce). Správní orgán na základě výše uvedeného zajistil do přiloženého návrhu doplnění popisu V8c pro snadnější přehled i pro snadnější realizaci. **Správní orgán**

s nesouhlasným stanoviskem v bodě 4) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Policie ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.

5) Policie ČR v nesouhlasném stanovisku uvádí, že navržené zřízení stezek z provozem cyklistů v zóně Tempo 30. považujeme za porušení platných TP218.

Správní orgán k tomuto uvádí, že TP 218 předpokládají a doporučují pohyb jízdních kol primárně ve společném provozu s motorovými vozidly v HDP. Nicméně pohyb cyklistů v přidruženém prostoru explicitně nevylučují, dokonce jej zmiňují v definici PP v názvosloví. V návrhu je legalizace jízdy po chodnících navržena zejména pro zlepšení prostupnosti území pro cyklisty v prostoru panelového sídliště, které není plně prostupné v rámci vozovek. Zároveň vzniká souvislý legální průjezd po jižním chodníku podél vozovky MK Závodu míru. Tato legalizace formou stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů je přínosná pro méně zdatné cyklisty (zejména malé děti) a v tomto úseku odůvodněna kolmými stáními a provozem MHD, které bezpečnost jízdy na kole v HDP (vnímanou i skutečnou) snižují. **Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 5) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Policie ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

6) Policie ČR v nesouhlasném stanovisku uvádí, že nesouhlasí s navrhovaným zrušením pravého odbočovacího pruhu z ulice Palackého do ulice K Polabinám ve směru k vlakovému nádraží.

Správní orgán k tomuto uvádí, že tuto připomínku Policie ČR správní orgán vyhodnotil jako důvodnou a zapracoval ji do opatření obecné povahy.

7) Zřízení a provozování zón Tempo 30 bez stavebně provedených (fyzických) prvků pro regulaci rychlosti vozidel a bez zdůraznění předností v jízdě vozidel přijíždějících z pravé strany na křižovatkách v těchto zónách.

Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 7) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Policie ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.

Správní orgán na základě výše uvedeného vydal dne 26. února 2024 Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pod č.j. MmP 28099/2024. Proti návrhu opatření obecné povahy obdržel správní orgán v zákonné lhůtě písemné odůvodněné námitky ve smyslu ust. § 172 odst. 5 správního řádu, se kterými se vypořádal v rozhodnutích o námitkách, jenž je součástí tohoto opatření obecné povahy. Správní orgán rovněž oproti Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pod č.j. MmP 28099/2024, které nabylo účinnosti 15-tý den po jeho vyvěšení na úřední desce Magistrátu města Pardubic zajistil doplnění kót i provedl dílčí úpravy navržených šířek jízdního pásu (ul. Nerudova). Šířka obousměrného jízdního pásu v zóně 30 je navržena převážně 5,0 m, výjimečně (ul. Havlíčkova, nám. Čs. legií, U Marka) 4,5 m. Tato šířka je plně v souladu s TP 218, které rozvíjejí ČSN 73 6110, čl. 8.2.2, druhý odstavec, který zní: „Na dvoupruhových komunikacích, zejména ve stísněných poměrech současného stavu, a na komunikacích menšího dopravního významu (např. v menších obcích a v okrajových částech větších obcí) a dále při aplikaci opatření podle zvláštních předpisů 6) a podle článků 3.1.19, 3.1.20, 3.1.21, 3.1.22, 3.1.25 se může šířka jízdního pruhu snížit až na 2,25 m a za předpokladu vyřešení odvodnění se nemusí navrhovat vodící proužky. V těchto případech se doporučuje snížit dovolenou rychlost“. Na nábřeží Závodu míru je naopak (v úsecích, kde je legalizováno podélné stání) zachována šířka jízdního pásu cca 5,5 metrů, aby byla zajištěna možnost vyhýbání autobusu MHD s osobním vozidlem. Tím je prokázána dostatečná šíře jízdního pásu pro průjezd vozidel. Dostatečnost šířky jízdního pásu z hlediska zajíždění do kolmých parkovacích stání řeší ČSN 73 6056, která pro základní šířku stání 2,50 m stanoví minimální šířku jízdního pásu při parkování couváním (resp. s nadjetím) 4,75 m. V praxi je však funkční šířka 4,50 m, jak ukazuje například stávající stav v ulici U Marka. Proto je obdobné uspořádání nově navrženo i v severní části ulice Havlíčkova a na západní hraně nám. Čs. legií.

Rozhodnutí o námitkách k návrhu opatření obecné povahy

Magistrát města Pardubic, odbor dopravy, jako příslušný orgán státní správy (dále jen „správní orgán“) na základě ust. § 172 odst. 5 správního řádu rozhodl o námitkách proti návrhu opatření obecné povahy č.j. MmP 28099/2024, a kterým byla navržena změna místní úpravy provozu na pozemních komunikacích na místních komunikacích v oblasti ohraničené ulicemi kpt. Bartoše - nábrž. Závodu míru - Hlaváčova -17. listopadu - Masarykovo nám. v Pardubicích takto:

- I. Námitkám, které podala právnická osoba Palác Pardubice s.r.o., tř. Kosmonautů 1221/2a, 779 00 Olomouc, IČ: 03458059 zastoupena na základě plné moci JUDr. Janou Vyšanskou, Ph.D., č. o. 8685, advokátka Advokátní kanceláře Vyšanská, Majer s.r.o., Korunní 810/104, 101 00 Praha 10, IČ: 26428041, **se částečně vyhovuje** a to tak, že oproti návrhu OOP byl vypuštěn nově navržený parkovací pruh na jižní hraně místní komunikace na pozemku p.č. 3903/7, k.ú. Pardubice. V ostatních částech se námitky dotčeného subjektu zamítají.

Odůvodnění

Správní orgán obdržel dne 10.4.2024 od právnické osoby Palác Pardubice s.r.o., tř. Kosmonautů 1221/2a, 779 00 Olomouc, IČ: 03458059 zastoupena na základě plné moci JUDr. Janou Vyšanskou, Ph.D., č.o. 8685, advokátka Advokátní kanceláře Vyšanská, Majer s.r.o., Korunní 810/104, 101 00 Praha 10, IČ: 26428041 (dále jen „podatel“) námitky proti návrhu opatření obecné povahy č.j. MmP 28099/2024, sp. zn. SSZ_MMP 17935/2024.

Podatel uvádí, že je vlastníkem pozemků parc. č. st. 974/3, st. 974/4, st. 10702, st. 10707, 3875/9, 4864, 5394, 5395 v k.ú. Pardubice, obci Pardubice, zapsaných na listu vlastnictví č. 65292, na nichž se nachází obchodní centrum podatele *Palác Pardubice* na adrese Masarykovo náměstí 2799 a 1950, 530 02 Pardubice (dále jen „**obchodní centrum**“), jakož i venkovní parkoviště obchodního centra na pozemku parc. č. st. 974/3 (dále jen „**venkovní parkoviště**“). Obchodní centrum je dopravně přístupné a zásobované výlučně z pozemních komunikací přímo dotčených předmětným návrhem. Obdobné pak platí pro venkovní parkoviště podatele.

Návrh opatření radikálně mění místní úpravu provozu, a to z důvodu upřednostnění zájmů žadatele na maximalizaci počtu parkovacích míst zón placeného stání v oblasti širšího centra města Pardubic. V rámci tohoto pojetí návrhu nicméně není respektován stávající účel a způsob užívání systému pozemních komunikací na pozemcích parc. č. 3902/2, 3902/3, 3903/1, 3903/2, 3903/3, 3903/7 a 4812 v k.ú. Pardubice přiléhající východně k ulici *K Polabinám* (dále jen „**Dotčené komunikace**“), sloužící mj. k vjezdu do zásobovacích míst obchodního centra a na venkovní parkoviště podatele. V návrhu není respektován charakter stávajícího provozu na Dotčených komunikacích a z něj vyplývající elementární požadavky na účelnou a bezpečnou místní úpravu.

Jak podatel dokládá příloženým *Posouzením návrhu stanovení místní úpravy* a příslušnými vlečnými křivkami, účinkem návrhu bude nedůvodné omezení vjezdu a provozu nákladních vozidel zásobování, zúžení příčné ho profilu komunikací na nedostatečné minimum a radikální zvýšení potenciálu kolizních situací, překážek v provozu a vzniku dopravních nehod. Tuto skutečnost podatel dokládá v příložené písemnosti - Posouzení návrhu stanovení místní úpravy č. 20240318, vypracovaný právnickou osobou Trafilitica, s.r.o., IČ: 27187349. Ve vypracovaném závěru je shrnuto, že organizace dopravy je patrná z příložené situace dopravního značení a prověření řešení se týká pohybů z ulice K Polabinám směrem K Hotelu Labe. Z příložených vlečných křivek je patrné, že návrh nevyhovuje z hlediska průjezdu nákladních vozidel. Umístění VDZ, zejména na dopravních stínech a značení parkovacích pásů nevyhovuje požadavkům obsluhy území. V přílohách č. 1-5 jsou znázorněny vlečné křivky vozidel podle TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací vůči navržené úpravě. Největší uvažované vozidlo pro zásobování je návěsová souprava, která je použita pro ověření navrhovaného řešení v oblasti. Z příloh č. 1-5 je patrné, že předložený návrh stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích není možné realizovat v rozsahu, který je navržen. Je nezbytné zachovat příjezdové cesty přístupné pro vozidla zásobování OC Palác Pardubice. Změna organizace dopravy v oblasti a zobousměrnění komunikací, kdy příčný profil navrhuje pouze jeden jízdní pruh při provozu vozidel zásobování, dále nutně vyžaduje výhybný odpovídající parametrů. Realizace takových

výhyben je velmi problematická a je nutné je jasně doložit a prokázat soulad z normativy a odpovídajícím režimem provozu. Návrh dále zcela nedůvodně zužuje příčný profil místní komunikace na pozemcích parc. č. 3903/3 a 3903/7, když navržená úprava nevyužívá celý profil stávající komunikace, a to v plném rozsahu pozemku parc. č. 3903/3. Zásadně se tak problematizuje bezpečnost provozu na předmětném úseku Dotčených komunikací, ovlivněném navíc novým podélným stáním a protilehlým stávajícím příčným parkovacím stáním na pozemku parc. č. 3903/2, s potřebou vjezdu a výjezdu vozidel z těchto stání, které bude s ohledem na nedůvodné zúžení jízdního pruhu komplikováno a povede ke kolizním situacím a ohrožení průjezdnosti dotčeného úseku komunikace. Podatel s ohledem na shora uvedené vyjadřuje svůj nesouhlas s návrhem opatření a požaduje vynětí Dotčených komunikací z předmětu návrhu.

Alternativně pak podatel požaduje podstatnou úpravu návrhu v oblasti Dotčených komunikací spočívající:

(i.) v úpravě vodorovného a svislého značení na Dotčených komunikacích tak, aby s rezervou vyhovovaly normám a vlečným křivkám přiloženého posouzení návrhu stanovení místní úpravy,

(ii.) v tom, aby na části místní komunikaci na pozemcích parc. č. 3903/3 a 3903/7 navržené vodorovné značení plně využívalo celou plochu místní komunikace na pozemku parc. č. 3903/3, tj. přiléhalo k pozemku podatele parc. č. st. 974/3, a dále

(iii.) ve zvažení umístění odpovídajících výhyben na Dotčených komunikacích.

Pro případ zahrnutí Dotčených komunikací do finálního opatření obecné povahy podatel dále požaduje, aby výsledná podoba návrhu byla v daném úseku prověřena bezpečnostním auditem.

Správní orgán k námitkám bodu I. uvádí, že oproti návrhu OOP byl vypuštěn nově navržený parkovací pruh na jižní hraně místní komunikace na pozemku p. č. 3903/7, k. ú. Pardubice. Vlečná křivka číslo 1, resp. číslo 2 indikuje kolizi s parkovacím pruhem, který je oproti návrhu OOP vypuštěn. Vlečná křivka číslo 3 indikuje kolizi s navrženým parkovacím pruhem po severní hraně parčíku. Tento pohyb lze však výhodou nahradit pohybem dle vlečné křivky číslo 2, který je nově legalizován. Vlečná křivka číslo 4 indikuje poježdění vodorovné dopravní značky č. V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“, což lze akceptovat. Navržené uspořádání naopak vhodně usměrňuje pohyb většiny vozidel. V případě budoucí stavební úpravy by tato část vozovky nebyla oddělena zvýšenou obrubou, ale provedena jako pojezditelná přídlažba. Vlečná křivka číslo 5 indikuje pouze poježdění jízdního pruhu pro cyklisty na ulici K Polabinám, což je zcela v souladu s ustanovením § 14 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. a s principem tzv. ochranného pruhu pro cyklisty, popsáním v kap. 4.3 TP 179. Z uvedených důvodů není potřeba posuzovat daný úsek bezpečnostním auditem. Správní orgán s ohledem na výše uvedené námitkám částečně vyhověl.

- II. Námitky fyzické osoby Filip Tománek, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice, fyzické osoby Jana Tománková, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice a fyzické osoby Martin Růžička, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice **se zamítají v plném rozsahu.** Protože se jedná obsahově o totožné námitky všech tří podatelů, správní orgán je proto sloučil do jednoho celku.

Odůvodnění

Správní orgán obdržel dne 11.4.2024 od fyzické osoby Filip Tománek, nar. 26.4. 1990, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice, fyzické osoby Jana Tománková, nar. 24.4.1988 Nerudova 1228, 530 02 Pardubice a fyzické osoby Martin Růžička, nar. 16.8.1975, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice námitky proti návrhu opatření obecné povahy č.j. MmP 28099/2024, sp. zn. SSZ_MMP 17935/2024. Protože se jedná obsahově o totožné námitky všech tří podatelů, správní orgán je sloučil do jednoho celku.

Podatelé s ohledem na shora uvedené vyjadřují svůj nesouhlas s návrhem opatření a požadují vynětí Nerudovy ulice z předmětu návrhu, resp. jeho omezení jen na stanovení dopravního značení omezující rychlost. Podatelé v rámci finální podoby opatření obecné povahy žádají maximální zklidnění dopravy v ulici Nerudova a poměrně vyšší zaměření (určení) stávajících parkovacích míst v ulici (zejm. v části mezi Jungmanovou a Havlíčkovou ulicí) na rezidenční bydlení tak, aby Nerudova ulice nebyla cílem uměle vyvolávané návštěvnické dopravy. Podatelé v každém případě žádají, aby jakékoli zamýšlené úpravy provozu v ulici Nerudova umožňovaly budoucí kvalitní architektonické a urbanistické pojetí ulice Nerudovy jako

městské ulice, umožňovaly vybudování chodníků a veřejných prostranství s odpovídajícím profilem, mobiliářem a zejména s veřejnou zelení na úrovni a ve standardu blízkém přílehlým lokalitám (např. nám. Legií, Macanova ulice atp.). Návrh opatření by měl v uličním prostoru Nerudovy ulice zachovávat elementární prostor a předpoklady pro veškeré tyto funkce, které jsou minimálně rovnocenné funkci parkování, která je v dotčeném uličním prostoru již nyní zastoupena neproporčně a více než dostatečně - bohužel nikoli v garantovaný prospěch rezidentů.

Nesouhlas podatelé odůvodňují argumenty, že Nerudova ulice je v současné době exponovanou průjezdnou komunikací, která jako jediná zabezpečuje výjezd ze čtvrti definované ulicemi Macanova, Nerudova, U Marka, Jungmannova, Havlíčkova, Štefánikova a nám. Legií. Současně je hlavní příjezdovou komunikací do této lokality.

V období dopravních špiček, zejména v ranních a odpoledních hodinách, kde kromě přirozeného pohybu obyvatel uvedené čtvrti přispívá k dopravě individuální „svoz“ školáků a klientů ZŠ Štefánikova, ZUŠ Havlíčkova a dalších škol či institucí (kdy se z nám. Legií fakticky stává obří kruhový objezd), dochází po celé délce Nerudovy ulice ke značnému zvýšení provozu a související zátěže. K tomuto provozu již v současné době v nemalé míře přispívá možnost návštěvnického parkování v celé této oblasti, na které správce dopravy ve městě navíc sám aktivně poukazuje dopravním značením a elektronickými poutači (odkazující na aktuálně „volná“ parkovací místa). Sama Nerudova ulice je tak bohužel již nyní nejen dopravní cestou, ale i dopravním cílem nerezidentů, vyhledávajících jakékoli možnosti zaparkování v centru města. V rámci Nerudovy ulice s převládající rezidenční zástavbou jsou tak již v současnosti uspokojovány vzájemně konfliktní funkce dopravní tepny, kapacitního parkoviště, místa k bydlení, městského parteru a veřejného prostoru. To vše již nyní s výrazným zastoupením funkce parkování, na úkor zmíněných funkcí ostatních, jakož i bezpečnosti, klidu, pohody bydlení a zelenosti ulice. Zmíněná „zelenost“ je v současnosti redukována do symbolického „zeleného pruhu“ s jakýmsi keřem podél severní strany komunikace. Přitom ještě před několika desítkami let byla Nerudova ulice výstavním městským bulvárem se stromořadím. Návrh opatření výše uvedené problémy Nerudovy ulice radikálně prohlubuje a současně přináší problémy nové. Navržením nových podélných míst po prakticky celé severní straně Nerudovy ulice dojde k tomu, že se tato ulice ve větší míře zcela nedůvodně stane specificky cílovou destinací dopravy, generované poptávkou návštěvníků města po parkování v širším centru města. Realizací návrhu pak zejména dojde k zásadnímu zúžení příčného profilu komunikace, kdy pruh podélných stání, navržený extrémně blízko proti stávajícímu kolmému stání podél jižní strany ulice povede k nemožné či problematické průjezdnosti v obou směrech a zvýší potenciál vzniku dopravních nehod. Již dnes, pokud někdo odstaví vozidlo na severní straně ulice, dochází k potřebě vzájemné přednosti vozidel v protisměru, když bezpečný pohyb v obou směrech je prakticky vyloučen. Faktickým dopadem návrhu tak bude zvýšení (již nyní existujícího) tlaku na to, aby vozidla na kolmých stání stála ještě blíže domům na jižní uliční frontě, kdy je často ponechán před domem podatele méně než metr příčného profilu chodníku, a to bez ohledu na vodorovné značení. V případě příčného parkování větších (delších) vozidel pak dochází k praktické neprůchodnosti chodníku. Návrh je současně také faktickou předzvěstí faktického zániku výše zmíněného „zeleného pruhu“ na severní straně Nerudovy ulice. Byť v rámci opatření není pro účely realizace dopravního značení jeho prostor zabírán, je iluzorní, aby uživatelé podélně odstavených aut parkovali na samé hraně komunikace a vystupovali takřka „do keře“. Budou tak jednak svým parkováním „s odstupem“ přispívat k úzkému průjezdnému profilu a k dále omezované faktické propustnosti obou směrů komunikace. Zejména se ale takto uměle vyvolá „potřeba“, aby v jakémsi „druhém sledu“ byl uvedený zelený pruh zcela odstraněn a příslušná část zeleného pásu či chodníku na severní straně nakonec zcela ustoupila podélným stáním a potřebě zachování alespoň jednoho kapacitního chodníku v ulici Nerudova. Návrhem je zde tedy založen potenciál úplného vymizení posledního prvku zeleně v ulici Nerudova, byť v jeho současné (značně tragické) formě. Návrh opatření má potenciál učinit z Nerudovy ulice frekventované parkoviště a místo dopravních nehod. Místo nehodné centra krajského města a rezidenční městské čtvrti. Jak výše uvedeno, v ulici Nerudova má doprava v klidu své adekvátní místo již nyní; tato by však ale mohla a měla podstatně více sloužit potřebám rezidentů. Nikoli návštěvníků města, kteří v podstatné míře odcházejí za prací, nákupy či zábavou dále jinam, mimo danou lokalitu, a které by tak organizátor městské dopravy měl primárně odkazovat na jiná kapacitní parkoviště, parkovací domy či odstavná parkoviště s uzly městské hromadné dopravy. V žádném případě by pro ně neměl vytvářet nové kapacity v rámci Nerudovy ulice. Návrh opatření umožňuje skokové navýšení parkovacích míst pro potřeby návštěvnického parkování, které sama lokalita přirozeně negeneruje. V případě Nerudovy ulice je tato funkce, vzhledem na okolní funkce zástavby a specifickou průjezdnou roli této ulice ve výše popsaném dopravním systému celé čtvrti, funkcí nevídanou a zcela chybnou.

Správní orgán společně k námitkám bodu II. uvádí:

ulice Nerudova

Oproti návrhu OOP je jízdní pás rozšířen z 4,75 m na 5,00 m. Dle TP 218 je minimální šířka dvoupruhového obousměrného pásu 5,00 m, výjimečně 4,50 m.

Dle ČSN 73 6056 je minimální šířka jízdního pásu pro zajíždění do kolmého stání (o základní šířce 2,50 m) 4,75 m (jak bylo uvedeno v návrhu OOP). Přičemž ČSN při takové šířce jízdního pásu uvažuje zasetí couváním, nebo s nadjetím. Praktickou ukázkou zajíždění do kolmého stání z úzkého jízdního pásu lemovaného na protější straně podélným stáním představuje stávající stav v ulici U Marka, kde je šířka mezi obrubami cca 11 metrů, což odpovídá uspořádání 2,0+4,5+4,5. Zde je také v porovnání s Nerudovou ulicí patrné, že naprostá většina vozidel do kolmých stání couvá, zatímco na Nerudově ulici v současném stavu nejméně polovina vozidel zajíždí do kolmého stání popředu. Dále v Nerudově ulici při současném stavu dochází k tomu, že některá vozidla parkují hlouběji v chodníku, jiná naopak na hraně vodorovného značení směrem do vozovky. Nová úprava by měla toto více sjednotit. Není vyloučeno dodatečné doplnění parkovacích dorazů nebo sloupků na základě zkušeností z reálného provozu. Co se týče parkování delších vozidel, lze důvodně očekávat, že řidiči těchto vozidel budou přednostně využívat nově legalizované podélné stání s ohledem na to, že uvažovaný způsob najíždění a vyjíždění norma uvádí pro osobní automobily délky do 4,75 m.

Správní orgán uvádí, že řešil celou lokalitu definovanou ulicemi Macanova, Nerudova, U Marka, Jungmannova, Havlíčkova, Štefánikova a nám. Legií. Kdy v ul. Štefánikova a Havlíčkova je záměrem posílení rezidentního parkování v časech od 18:00 – 06:00 hod. Rezidentní parkování spočívá v tom, že na určených místech zaparkují pouze osoby, které mají v dané lokalitě trvalé bydlení a jsou vlastníky parkovacího oprávnění na danou lokalitu. Rozšíření parkovacích míst se aktivně nepropíše do volných parkovacích míst, neboť tyto nebudou propojeny s elektronickým systémem, který zobrazuje volná parkovací místa (tento systém je v ul. Palackého třída a v ul. 17. listopadu). Dále je třeba uvést, že v příslušné parkovací zóně je vysoká poptávka rezidentů po navýšení parkovacích míst, neboť současný stav neumožňuje uspokojit poptávku pro osoby, které mají právo na vydání parkovacího oprávnění v příslušné zóně regulovaného parkování. V případě, že se navrhovaný model osvědčí, tak s velikou pravděpodobností dojde k rozšiřování rezidentního parkování v rámci výše uvedené oblasti.

Správní orgán dále uvádí, že není kompetentní vyjadřovat se ke stávající zeleni, neboť mu toto hodnocení nepřísluší.

Na základě výše uvedeného správní orgán rozhodl o zamítnutí všech námitek v plném rozsahu.

V souladu s ustanovením § 77 odst. 5. zákona o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů správní orgán vydává opatření obecné povahy s navrženou změnou stávající místní úpravy.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí o námitce se na základě ust. § 172 odst. 5 správního řádu nelze odvolat ani podat rozklad.

Proti opatření obecné povahy nejsou dle ust. § 173 odst 2 správního řádu přípustné žádné opravné prostředky ve smyslu obecných předpisů o správním řízení.

Bc. Jiří Kříž
referent odboru dopravy

„otisk úředního razítka“

Obdrží:

účastníci:

Městský obvod Pardubice I, U Divadla 828, 530 02 Pardubice, IČ: 00274046 (DS)

JUDr. Jana Vyšanská, Ph.D., č.o. 8685, advokátka Advokátní kanceláře Vyšanská, Majer s.r.o., Korunní 810/104, 101 00 Praha 10, IČ: 26428041 (DS)

Filip Tománek, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice (DS)

Jana Tománková, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice (DS)

Martin Růžička, Nerudova 1228, 530 02 Pardubice (DS)

dotčené orgány:

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Na Spravedlnosti 2516, Pardubice (DS)

Na vědomí:

Služby města Pardubice a.s., Hůrka 1803, 530 12 Pardubice, IČ: 25262572 (DS) – **pasport dz. + realizace**

Tato veřejná vyhláška musí být vyvěšena nejméně po dobu 15-ti dnů na úřední desce Magistrátu města Pardubice a na úřední desce Městského úřadu Pardubice I.

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 Pardubice odboru dopravy, oddělení speciálního stavebního úřadu a dopravy, zpět.

vyvěšeno dne:

sejmuto dne:

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

Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne:

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

.....