



**Pardubice**

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



S00BX02EUHSB

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 71449/2024  
Spisová značka: SZ\_MMP 48544/2024  
Počet listů: 6  
Počet příloh: 1

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

Datum: 31.5.2024

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-31887-2/ČJ-2024-170606 dne 19. dubna 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 centra Statutárního města Pardubic (etapa C) 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 centra Statutárního města Pardubic (etapa C). 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-31887-2/ČJ-2024-170606 dne 19. dubna 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 stanovisko popsal následovně:*

**1) Pokud je uvažována zóna tempo 30, bude umístěna pouze společně se stavebními prvky pro regulaci rychlosti (TP 218), v opačném případě s jejím zřízením nesouhlasíme.**

Správní orgán s tímto tvrzením nesouhlasí a 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 převážné 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. 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. Finální návrh nových TP bude předán MD ke schválení a vydání v červnu letošního roku. 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, podpořené případně dopravním zařízením **Správní orgán nesouhlasné stanovisko v bodě 1) s ohledem na výše uvedené nepovažuje za relevantní, a proto absentované prvky pro regulaci rychlosti dle TP218 nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

**2) Dopravní značení č. IZ8a-b (zóna s dopravním omezením) by mělo odpovídat čl. 9.2.5.47 platných TP 65, tzn., že by v této zóně měl platit zákaz, dopravní omezení řidičů či specifická omezení nebo výstrahy vycházející z neobvyklých dopravních podmínek, což se dle našeho názoru navrženou značkou nestane.**

Správní orgán k tomuto uvádí, že citované TP přímo uvádějí, že „lze označovat i specifická omezení vycházející z neobvyklých dopravních podmínek, např. pro uzavřené objekty, pro provoz na účelových pozemních komunikacích neveřejných, apod. (obr. 150)“, kdy na obrázku 150 je vyobrazena zónová značka se symboly výstražných značek. Dále vyhláška č. 294/2015 Sb. do definice této zónové značky oproti vyhlášce

č. 30/2001 Sb., platné v době zpracování a vydání TP 65, doplnila větu: „V případě, že je na značce vyobrazena příkazová nebo zákazová dopravní značka, má tato zónová dopravní značka charakter příkazové nebo zákazové dopravní značky.“ Je tedy zcela zřejmé, že zmíněnými „omezeními“ nejsou míněna jen ta, která jsou stanovena zákazovou nebo příkazovou značkou (řady B, resp. C). Jelikož termín omezení není v legislativě regulující provoz na pozemních komunikacích definován, lze dovozovat, že omezením v kontextu obsahu značky č. IZ 8a by mohla být taková místní úprava, která vyžaduje stanovení formou opatření obecné povahy dle § 77 odst. (5) zákona č. 361/2000 Sb. **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) Přechod pro chodce bude proveden v souladu s čl. 10.1.3, potažmo 10.1.3.7, 10.1.3.12 platné ČSN 73 6110. To znamená, že bude proveden pomocí širokého příčného prahu, který bude sloužit jako stavebně provedený zpomalovací prvek zóny tempo 30. Dále bude provedena samotná potřeba přechodu (splnění intenzit chodců v daném místě dle ČSN 73 6110).**

Správní orgán k tomuto uvádí, že není zřejmé, na která ustanovení ČSN se vyjádření odvolává, jelikož celý článek 10.1.3 byl nahrazen novým znění ve změně Z1 vydané v únoru 2010, které žádný článek 10.1.3.7 ani 10.1.3.12 neobsahuje.

Použití širokého příčného prahu je v kontextu stávajících montovaných prahů (umístěných v obou směrech od přechodu ve vzdálenosti cca 55 metrů) nadbytečné. Jeho zřízením by došlo k nepřiměřenému zahuštění prahů, nebo by si vyžádalo posunutí prahů stávajících. ČSN 73 6110 ve znění změny Z1 uvádí ke zřizování přechodů pro chodce zejména toto:

10.1.3.1.1 Místa pro přecházení, přechody pro chodce a mimoúrovňová křížení se na místních komunikacích zřizují a umísťují v závislosti na charakteru urbanizace a z toho vyplývající poptávce po přecházení (musí respektovat existující pěší příčné vztahy) a v závislosti na funkční skupině komunikace. Uplatnění jednotlivých typů opatření pro přecházení chodců určuje tabulka 16, případně obrázek 33.

10.1.3.1.2 Na komunikacích funkční skupiny A a na komunikacích s nejvyšší dovolenou rychlostí > 70 km/h se zřizují pouze mimoúrovňová křížení (viz 10.1.3.5), jejich vzájemná vzdálenost nemá v zastavěném území podle charakteru zástavby přestoupit hranici 500 m; na přechodových úsecích těchto komunikací mohou být mimoúrovňová křížení ve vzdálenostech 1000 m, v odůvodněných případech i více.

10.1.3.1.3 Na komunikacích funkční skupiny B v souvislé zástavbě se místa pro přecházení a přechody pro chodce obvykle zřizují na ramenech křižovatek a mohou se zřizovat i v mezikřižovatkových úsecích. Přechody pro chodce (viz 10.1.3.3, 10.1.3.4) se zpravidla navrhuje na křižovatkách při intenzitě vyšší než 50 chodců/h a v mezikřižovatkových úsecích jen při intenzitách chodců a vozidel podle obrázku 33. V odůvodněných případech (např. na průtazích silnic menšími obcemi) se mohou zřídit i při menší poptávce.

10.1.3.1.4 Na komunikacích funkční skupiny C se navrhuje místa pro přecházení (viz 10.1.3.2) nebo přechody pro chodce (viz 10.1.3.3) v závislosti na dopravním významu komunikace a intenzitě přecházejících chodců. V zónách s dopravním omezením s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují.

Z výše uvedeného lze dovodit, že „splnění intenzit“ dle obrázku 33 se vztahuje jen na přechody pro chodce v mezikřižovatkových úsecích na sběrných komunikacích. A i zde norma připouští, že „v odůvodněných případech se mohou zřídit i při menší poptávce“.

V případě navrženého přechodu pro chodce v ulici U Stadionu se jedná o pěší trasu, která propojuje nejvýznamnější městský park s nábřežím Labe včetně kotviště výletní lodi. V širším kontextu se mj. jedná o propojení historického centra města s tzv. záchytným parkovištěm na nábřeží, a to nejpřímější trasou vedenou navíc velmi atraktivním prostředím.

Návrh nízkonákladovou (nestavební) formou zřizuje přechod pro chodce na důležité pěší trase. Výhledově (po ověření reálného fungování) se předpokládá stavební potvrzení.

**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) Dz č. B20a (30) na nám. Republiky musí být jednoznačně viditelné pro oba pruhy ve směru jízdy (směr k divadlu za x s třídou Míru), doporučujeme zvážit její duplikaci vlevo ve směru jízdy, pokud to místní a technické podmínky dovolí. Aby byly legálně vymahatelné.**

Správní orgán k tomuto uvádí, že střední dělicí pás v tomto úseku má šířku 1,0 metrů. Při zohlednění základní velikosti značky č. B 20a (0,7 m) a bezpečnostních odstupů (2x 0,5 m) lze konstatovat, že značku na střední dělicí pás nelze umístit. Respektive taková značka by byla velmi náchylná na střety zejména se zpětnými zrcátky velkých vozidel. Umístění značky až na východní chodník by jistě nesplnilo daný účel. Současně lze konstatovat, že stanovení nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h ve směru od třídy Míru k ulici Jahnově pouze kopíruje rozsah stávající zóny 30 a je spíše formální, jelikož směrové vedení a často i dopravní situace jízdu vyšší rychlostí zpravidla neumožňují. **Správní orgán s doporučujícím stanoviskem v bodě 4) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Police ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

**5) Umístění nové obytné zóny bude splňovat podmínky TP 103 (pobytové plochy, musí zde být jednoznačná převaha pobytové funkce nad funkcí dopravní, označené plochy pro parkování apod.). Dále požadujeme doplnit prvky pro regulaci nejvyšší dovolené rychlosti dle návrhu obytných zón.**

Správní orgán k tomuto uvádí, že stávající TP 103 byly schváleny a vydány v roce 2008 (tj. před více než 15 lety). Předpis se 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 snižování nejvyšší dovolené rychlosti a upřednostňování jiných funkcí místních komunikací, než je motorová doprava. A to i formou stimulace poptávky zvýšením nabídky, tedy se zlepšují podmínky pro pěší pohyb, pobyt či cyklistickou dopravu, aniž by tyto aktivity dosahovaly normových hodnot vyžadujících aplikaci specifických opatření. Naopak se změnami prostředí (ať již stavebními, nebo mnohdy alespoň v první fázi nestavebními) ovlivňuje a mění způsob využívání prostoru. 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. Finální návrh nových TP bude předán MD ke schválení a vydání v červnu letošního roku. Stejně tak se připravuje návrh nové ČSN. Návrhy nových technických předpisů reflektují soudobou praxi, kdy se dopravní režimy mění v první fázi pouze formou dopravního značení, podpořeného případně dopravním zařízením.

Návrh samozřejmě zohledňuje obecnou úpravu provozu, kdy stání je dovoleno jen na vyznačených místech. V řešeném území byla již dříve všechna žádoucí stání vyznačena VDZ.

Návrh nově zavádí režim obytné zóny v těchto lokalitách:

- a) ulice Za Pasáží, kde je silná pěší poptávka a zároveň nedostatečné chodníky, takže se chodci běžně pohybují ve vozovce, a kde dochází k propojení se stávající obytnou zónou v Jindřišské ulici;
- b) ulice Na Vrtálně, kde nahrazuje stávající omezení nejvyšší dovolené rychlosti na 20 km/h a dále vzhledem k absenci chodníků zavádí pravidla sdíleného prostoru a současně řeší práva přednosti v jízdě na napojení na ulici Štrossova (a to shodně s protějším napojením komunikace).

Po úvaze není navržen nový režim sdílené zóny. Výše zmíněné lokality se nejeví jako vhodné pro seznámení pardubické veřejnosti s touto legislativní novinkou. V ulici Za Pasáží se jeví jako vhodnější rozšíření stávající obytné zóny. V ulici Na Vrtálně, která skutečně nemá pobytovej potenciál, je vhodné řešit režim jednotně s protějším komunikací zejména kvůli obecné úpravě práv přednosti (na výjezdu ze sdílené zóny se neuplatňuje § 23). **Správní orgán s nesouhlasným stanoviskem v bodě 5) s ohledem na výše uvedené nesouhlasí, proto stanovisko Police ČR nezpracoval do stanovení opatření obecné povahy.**

**6) Bude jednoznačně respektován maximální dovolený počet dz na jednom sloupku.**

Správní orgán k tomuto uvádí, že respektuje zásadu (maximálně 2 DZ + dodatkové tabulky) na jednom sloupku.

**7) Ostatní přechody pro chodce budou umístěny pouze, pokud budou splněny intenzity provozu chodců, dále viz bod 3.**

Citace ČSN, viz vypořádání bodu 3.

Nově navržené přechody pro chodce jsou v lokalitách:

- a) ulice U Stadionu – viz vypořádání bodu 3;

- b) poblíž Automatických mlýnů (ul. Mezi Mosty, Labská, Bělobranské nám.) – jedná se o obslužné komunikace v užším centru města, které fungují jako neformální jednosměrná zkratka pro motorovou dopravu z východu na sever města. Tím jsou naplněny obecné předpoklady výše uvedených článků ČSN. Zároveň se předpokládá zvýšení pěší poptávky zejména v souvislosti s navrženou úpravou na Bělobranském náměstí a s dalším rozvojem aktivit s areálu Automatických mlýnů.

**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 Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pod č.j. MmP 48559/2024 (dále jen „Oznámení“). Proti Oznámení neobdržel správní orgán v zákonné lhůtě písemné odůvodněné námitky ve smyslu ust. § 172 odst. 5 správního řádu. Následně po nabytí účinnosti Oznámení došlo ke změně některých navržených úprav v lokalitě Bělobranské náměstí, a sice že stání ZTP je navrženo jedno jako náhrada za stávající stání (za lampou). Je umístěno do západní polohy u č. p. 2 (v rámci navrženého pásu kolmých stání). Odsud je možné se dostat na chodník přes nízkou obrubu na nároží. Namísto 2 stání ZTP za stromy je navržen pás obecných kolmých stání délky 7,5 metrů, což odpovídá 3 stáním. Je upraven tvar parkovacích pásů, které jsou uvažovány pro šikmé stání. Začátek a konec pásu je nyní zkosen pod úhlem 60°. Na ortofoto možno porovnat se stávající zaužívanou šikmostí zaparkovaných vozidel. Je revidováno rozmístění květníků. Je doplněn květník vymezující parkování vůči průjezdu kolem sochy Jana Nepomuckého. Je doplněn třetí květník do čela kolmých stání za stromy (aby na každé stání připadal jeden). Naopak je mírně rozvolněn návrh květníků na novém nároží. Některé květníky mohou být v realizaci nahrazeny jiným mobiliářem. Květníky lemující jízdní pás musejí být opatřeny reflexními prvky. V poslední řadě došlo ke změně časů pro parkování na zónových značkách (IZ8a, IZ8b) tak, aby byly v souladu s platným Nařízením Statutárního města Pardubice č. 4/2022 (režim platí jen do sobotního poledne). Tyto změny byly zapracovány do návrhu dopravního značení, který je nedílnou přílohou tohoto Opatření obecné povahy.

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. Toto Opatření obecné povahy mj. nahrazuje dříve vydané Oznámení o návrhu místní úpravy pod č.j. 37368/2024 ze dne 13. března 2024, které navrhovalo změnu místní úpravy v ulici U Stadionu a v ulici nábř. Václava Havla. Navrhovaná změna na těchto pozemních komunikacích byla duplicitně zaimplementována do předmětného komplexního podnětu místní úpravy (etapa C) a tudíž byla stanovena v tomto Opatřením obecné povahy.

### **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)

dotčené orgány:

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

Na vědomí:

Služby města Pardubic 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 Pardubic 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 Pardubic odboru dopravy, oddělení speciálního stavebního úřadu a dopravy, zpět.

vyvěšeno dne: 31.5.2024

sejmuto dne:

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

*Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne: 31.5.2024*

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

.....