



Pardubice

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



S00BX02YTYSX

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: MmP 100102/2026

Spisová značka: SZ_MMP 2336/2026

Počet listů: 7

Počet příloh: 1

Vyřizuje: Luděk Fiedler

Telefon: +420 466 859 195

E-mail: Ludek.Fiedler@mmp.cz

Datum: 26.05.2026

k vyvěšení:

- Magistrát města Pardubic, odbor dopravy
- Statutární město Pardubice, Městský obvod Pardubice IV, Bokova 315, 53003 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-3359-2/ČJ-2026-170606 dne 26. 1. 2026 a č. j. KRPE-14406-2/ČJ-2026-170606 dne 3. 2. 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., označení změny místní úpravy provozu v části obce Pardubičky 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:

- **Stanovení svíslého a vodorovného dopravního značení dle přílohy**
- **Snesení, odstranění nadbytečného dopravního značení dle přílohy**
Příloha je nedílnou součástí tohoto Opatření obecné povahy.

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:	stále svislé a vodorovné dopravní značky
Velikost dopravního značení:	dle přílohy č. 1
Provedení dopravního značení:	retroreflexní
Důvod:	revize dopravního značení
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 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 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 pozemních komunikacích v části obce Pardubičky v Pardubicích. Důvodem návrhu je revize dopravního značení. 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-3359-2/ČJ-2026-170606 dne 26. 1. 2026 a č. j. KRPE-14406-2/ČJ-2026-170606 dne 3. 2. 2026, které správní orgán posoudil a vydává k nim následující vyjádření:

KRPE-3359-2/ČJ-2026-170606

1) Chybně označené vyhrazené parkovací stání proti č. p. 196 ulice Ke Hřišti, u č. p. 88 ulice Komenského. (viz vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP65).

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

IP12 je nyní v návrhu umístěna před VPS ve směru jízdy na novém sloupku (v předchozím návrhu za VPS s dodatkovou tabulkou E 8c).

2) Chybně označené parkování na chodníku před č. p. 54. (viz vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP65).

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

IP12 je nyní v návrhu umístěna před VPS ve směru jízdy na novém sloupku (v předchozím návrhu za VPS s dodatkovou tabulkou E 8c).

3) Chybně navržené umístění mini okružní křižovatky na místní komunikaci I. třídy ulice Kyjevská, když volba miniokružní křižovatky zcela jistě neodpovídá jak třídě komunikace, tak intenzitám provozu v ulici Kyjevská. Miniokružní křižovatky se mají umísťovat na místních komunikacích malého dopravního významu (viz ČSN 73 6102 a TP135). Dále je v blízkosti uvažováno provozování přechodu pro chodce řízeného pomocí ssz, což negativně ovlivňuje vnímání povinnosti dát přednost vozidlům jedoucím po kruhovém objezdu s viditelným signálem "Volno" pro přechod pro chodce.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

TP 135 k užití miniokružních křižovatek na místních komunikacích funkční skupiny A a B (v čl. 3.1.1) výslovně uvádějí:

MOK se na silnicích a místních komunikacích funkčních skupin A a B obvykle nenavrhují. MOK lze navrhopvat na výše uvedených druzích komunikací pouze výjimečně a s přihlédnutím zejména k bezpečnosti dopravy, intenzitě dopravy a konkrétní situaci.

Stejně tak jejich možné užití uvádějí novější TP 132 v tab. 4 a následně v čl. 9.20 uvádějí:

Lze ji využít na všech typech komunikací, na dopravně významných komunikacích však zejména ve stísněných poměrech či v odůvodněných případech. Miniokružní křižovatka má srovnatelnou kapacitu i využití jako jednopruhová okružní křižovatka, zejména při nižším podílu nákladních vozidel.

V případě křižovatky ulic Kyjevská a Komenského je užití okružní křižovatky žádoucí z důvodů:

- zajištění rozhledových poměrů na této křižovatce;
- zajištění kapacitního výjezdu z Komenského ulice, kdy v západní části má být vystavěn parkovací dům pro potřeby krajské nemocnice a na východ od Kyjevské je navržena změna organizace dopravy v souběžné ulici Bokova, která může zvýšit význam ulice Komenského pro výjezd ze zástavby Pardubiček;
- zklidnění průjezdu po ulici Kyjevská.

Požadavky ČSN 73 6102 na bezpečnost a kapacitu křižovatky navržené řešení splňuje.

4) Další provozování přechodu pro chodce v rámci navržené miniokružní křižovatky (viz ČSN 736102).

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Z vyjádření PČR není zřejmé, jakému ustanovení ČSN 73 6102 by mělo navržené řešení odporovat. Přechody pro chodce jsou navrženy k zachování zejména s ohledem na to, že se jedná o miniokružní křižovatky, kdy jednotlivá ramena nejsou opatřena směrovacími ostrůvky, které by současně plnily funkci dělicích ostrůvků na místech pro přecházení. Normou doporučené odsazení přechodů pro chodce od okružního pásu pak není dodrženo s ohledem na prostorové uspořádání, kdy odsazení přechodů by bylo v rozporu s přímým a logickým směrem pěších tras (viz čl. 9.1.5 této normy).

5) Dále je zcela chybně uvažováno setrvávající umístění dz č. IZ5a-b, když takto označené komunikace v rámci městské části Pardubičky zcela zřejmě nemají s obytnou zónou nic společného, když se jedná o komunikace s parkujícími vozidly a v naprosté většině s výškově oddělenými komunikacemi pro chodce a bez jakékoli pobytové funkce nadřazené funkci dopravní. Tento stav je uměle konzervován prováděnými opravami chodníků, bez provedení úprav dle platných technických podmínek, aby byl zřejmý charakter komunikací a způsob chování na nich dle místní úpravy provozu.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Přestože stavební uspořádání komunikací odpovídá spíše zóně 30, je obytná zóna v této oblasti zaužívaným a fungujícím dopravním režimem.

Nahrazení stávající obytné zóny zónou 30 by znamenalo zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti na 1,5násobek.

6) Ze zcela nelogických důvodů je navrženo odstranění označení (dz č. Z4) středového ostrova malé okružní křižovatky silnice č. II/322 a III/34026.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Vodící tabule č. Z 3 jsou nyní navrženy k ponechání.

7) Také je navrženo umístění vdz č. V4 napříč připojením komunikací na komunikace vyšší kategorie, navrhované vdz zcela zřejmě neodpovídá stávajícímu dopravně technickému stavu připojení, když komunikace v prodloužení vdz jsou stavebně ukončeny silniční obrubou.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Na napojeních komunikací na III/34026 byla čára V4 nahrazena čarou V2b (1,5/1,5/0,25).

8) Navržené provedení parkovacích pruhů v ulici Kyjevská nereflektuje se stávajícími vodícími proužky.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Navržené značení parkovacího pruhu má parkující vozidla usměrnit do normové šíře 2,0 metrů. Projíždějící vozidla jsou naopak usměrněna střední dělicí čarou a vodícím proužkem.

Vzniklý prostor mezi vodícím proužkem a parkovacím pruhem tvoří bezpečnostní odstup pro otevírání dveří a zejména prostorovou rezervu pro ubíhání vozidel při průjezdu vozidel IZS, což je na této komunikaci vzhledem k přítomnosti výjezdové stanice ZZS a krajské nemocnice zásadní.

KRPE-14406-2/ČJ-2026-170606

1) Navržené nesprávné rozměry dz č. IZ8a-b, které mohou být navrženy pouze ve stísněných poměrech, které v žádné z předmětných ulic nejsou (§ 62 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vzorové listy).

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Velikostí provedení svislých dopravních značek se zabývají zejména TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ v čl. 3.4.3 a 3.4.4.

V čl. 3.4.4 je mj. uvedeno: Značky zmenšené velikosti lze užit na dopravně méně významných silnicích III. třídy, méně významných místních a účelových komunikacích.

Z tabulky č. 3 pak plyne další upřesnění.

V duchu výše uvedených ustanovení TP 65 jsou v Pardubicích na obslužných místních komunikacích (zejména v rámci zón 30) stanovovány a osazovány zpravidla značky zmenšené velikosti.

Dále je třeba mít na paměti, že jednotlivé značky (respektive skupiny značek) se výrazně liší ve své základní velikosti. Například:

- zákazové a příkazové značky („B“, resp. „C“, kruh) mají činnou plochu 0,20 m²
- přechod pro chodce („IP 6“, čtverec) má činnou plochu 0,25 m²
- parkoviště („IP 11a“ a další, obdélník) má činnou plochu 0,35 m²
- výstražné značky („A“, trojúhelník) mají činnou plochu 0,35 m²
- dej přednost v jízdě („P 4“, trojúhelník) má činnou plochu 0,35 m²
- dej přednost v jízdě („P 6“, osmiúhelník) má činnou plochu 0,41 m²
- obytná zóna („IZ 5a“, obdélník) mají činnou plochu 0,75 m²
- zóna s dopravním omezením („IZ 8a“, čtverec) má činnou plochu 1,00 m²
- uspořádání jízdních pruhů („IP 16“ a další, obdélník) má činnou plochu 1,50 m²

Jestliže značky, které mají zásadní dopad na bezpečnost provozu, mají v základní velikosti činnou plochu menší než 0,50 m², nezdá se býti účelné, aby na místních komunikacích s nejvyšší dovolenou rychlostí do 50 km/h (natož ve zklidněných zónách) byly osazovány informativní značky s násobně větší činnou plochou. Naopak by bylo možné se domnívat, že použití dopravních značek o rozměrech větších, než účelných je v rozporu s ustanovením § 78 odst. (2) zákona č. 361/2000 Sb.: Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

2) Chybějící označení křižovatky ulice Kyjevská s ulicí Bokova, když v ulici Bokova je povolen provoz cyklistů protisměrem jednosměrné komunikace s výjezdem na ulici Kyjevská. Chybně je navrženo odstranění dz č. P2 a P6.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl částečně upraven.

Dle návrhu je v části ulice Bokova východně od ulice Kyjevské znovu zavedena obytná zóna. Přednost je tedy upravena značkami IZ5a/b (dle § 23 zákona o silničním provozu). Značka P 6 je tedy navržena k odstranění jako nadbytečná.

Značka P2 je nyní navržena k zachování s ohledem na to, že Kyjevská ulice je sběrnou komunikací a ze stavebního uspořádání není zřejmé, že se jedná o napojení obytné zóny (resp. o jakékoli napojení, kde se uplatní pravidla dle § 23). Stejně tak je nově navrženo zachování značky P2 před křižovatkou Kyjevská × MUDr. Ducháčkové (bez nadbytečné dodatkové tabulky E 2b).

3) Chybné označení vyhrazeného parkovacího místa před č. p. 88 v ulici Komenského.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Značka IP12 je nyní navržena na sloupku na začátku stání (nikoli na sloupu VO na konci stání s dodatkovou tabulkou E 8c).

4) Bod č. 5 našeho stanoviska se netýkal pouze samotné zástavby rodinných domů, ale také označení komunikací u městského hřbitova a komunikace s nově zástavbě u ulice Východní, neboť tyto komunikace obytnou zónou nejsou.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Na komunikaci východně od budovy Telegrafie je nyní namísto zavedení obytné zóny navrženo zachování stávající zóny 30 a značek upravujících přednost na křižovatce s ulicí Východní.

Na komunikacích jižně od hřbitova byly namísto osazení IZ5a/b zachovány, resp. doplněny značky P2 a P4.

5) Dále není splněn bod č. 7 našeho stanoviska ze dne 26. ledna 2026, když navrhované opatření ulice Za Kopečkem nekoresponduje se dopravně technickým stavem. Připojení je provedeno přes zpomalovací polštář, nikoli chodníkovým přejezdem.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Nyní je namísto VDZ evokujícího chodníkový/stezkový přejezd navržena V8c a doplněny dosud chybějící C9a.

6) V rámci navrhovaného zřízení kolmého parkování proti č. p. 374 v ulici Národních hrdinů předkladatel neřeší umístění sloupu VO v uvažovaném přesahu vozidel.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Sloup VO je za obrubou umístěn v odstupech min. 0,5 metrů, který odpovídá normové délce přesahu.

7) Navržená legalizace pohybu cyklistů po nástupišti zastávky mhd zcela zřejmě porušuje závaznou ČSN 73 6425-1, když místo nástupní hrany je provedena stezka, kterou není možné (z důvodu pohybu cyklistů a nevhodného šířkového uspořádání) bezpečně užívat při nástupu a výstupu z vozidla mhd.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh byl upraven.

Stezka je nyní v návrhu v prostoru zastávky přerušena.

8) K bodu č. 4 našeho stanoviska ze dne 26. ledna 2026 - čl. 6.2.12 ČSN 73 6102.

Vyjádření správní orgánu:

Návrh nebyl upraven.

Přechody pro chodce jsou navrženy k zachování zejména s ohledem na to, že vzhledem k prostorovému uspořádání není možné navrhnout místa pro přecházení se středním dělením. Normou doporučené odsazení přechodů pro chodce od okružního pásu pak není dodrženo s ohledem na prostorové uspořádání, kdy odsazení přechodů by bylo v rozporu s přímým a logickým směrem pěších tras (viz čl. 9.1.5 ČSN 73 6110).

K ustanovení čl. 6.2.12 ČSN 73 6102:

- Věta první požaduje řešení dle ČSN 73 6110, TP 135 a TP 179 (vztahuje se na přejezdy pro cyklisty). TP 135 pro miniokružní křižovatky uvádějí, že se obvykle navrhuje místa pro přecházení. Zřízení přechodů pro chodce však nevylučují. ČSN 73 6110 ve znění změny Z1 uvádí zejména:
 - v čl. 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.
 - v čl. 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. (Ulice Kyjevská se svým charakterem blíží průtahu silnice menší obcí, když slouží jako příjezd ke krajské nemocnici a do centra krajského města v prodloužení silnic III/34026, resp. II/322 a prochází při tom zástavbou rodinných domů.)
- Věta druhá uvádí, že s ohledem na plynulost provozu jsou vhodnější místa pro přecházení. Zřízení přechodů pro chodce však nevylučuje.
- Věta třetí konstatuje, že přechody se navrhuje jen ve zvlášť odůvodněných případech. Odůvodnění viz výše.
- Věta čtvrtá konstatuje, že se přechody navrhuje zpravidla nejméně 5 m od okružního pásu. Slovo zpravidla indikuje, že tomu tak nemusí být striktně vždy. Proč v tomto případě není splněno, je zdůvodněno výše.
- Věta pátá pak stanovuje požadavky na zajištění užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Navržené řešení nijak nezhoršuje podmínky oproti stávajícímu stavu, čímž de facto splňuje požadavky aktuálně platné ČSN 73 4001.
- Věta šestá klade důraz na omezení rychlosti vozidel na výjezdu z okružního pásu. Vzhledem k minimálnímu poloměru okružního pásu není toto doporučení relevantní. (Týká se okružních křižovatek o větších poloměrech, které umožňují rychlejší jízdu po okružním pásu).

Správní orgán ke stanovení místní úpravy provozu obdržel souhlasné stanovisko Správy a údržby silnic Pardubického kraje jako správce komunikace č. II/322 a č. III/34026.

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 31. 3. 2026 Opatření obecné povahy – návrh stanovení místní úpravy provozu pod č.j. MmP 58814/2026. Proti návrhu opatření obecné povahy neobdržel ve stanovené lhůtě správní orgán žádné

