

ODBOR STAVEBNÍ ÚŘAD
Silniční správní úřad

Sp.Značka: SZ MMCH/123693/2025
ČJ.: MMCH/164120/2025
Vyřizuje: Bc. Radek Vimr, DiS.
Telefon: 474 637 975
Fax: 474 637 990
E-Mail: r.vimr@chomutov.cz

Datum: 29. 09. 2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Odbor stavební úřad Magistrátu města Chomutova jako příslušný orgán státní správy podle § 124 odst. 6 a § 77 odst. 1 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákona“), na základě podnětu ze dne 23. 07. 2025 a v souladu s § 77 odst. 5 zákona a § 171 a 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), ve znění pozdějších předpisů, vydává opatření obecné povahy:

stanovení místní úpravy provozu na místní komunikaci v ul. Matěje Kopeckého v obci Chomutov

Odbor stavební úřad Magistrátu města Chomutova jako příslušný orgán státní správy podle § 124 odst. 6 zákona po předchozím projednání (vyjádření) Policie ČR, Krajského ředitelství Ústeckého kraje, DI Chomutov vydaného pod č. j. KRPÚ-127555-3/čj-2025-040306 ze dne 21. 07. 2025

s t a n o v í

ve smyslu ustanovení § 77 odst. 1 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 294/2015 Sb. v platném znění, místní úpravu provozu na pozemní komunikaci – dopravní značení - na výše uvedené místní komunikaci v souvislosti s plánovaným vytvořením parkovacího pruhu (podélné stání) na levé straně v ul. M. Kopeckého dle přiložené projektové dokumentace: „Úprava parkovacích stání, ul. Matěje Kopeckého, Situace ul. Matěje Kopeckého“, č. v. 03, 05/2025 s navrženou místní úpravou silničního provozu, která **je nedílnou součástí** tohoto opatření obecné povahy.

V souladu s § 173 odst. 1 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, je možné nahlédnout do obsahu opatření obecné povahy vč. projektové dokumentace v úředních dnech v budově Magistrátu města Chomutova, Husovo náměstí 104, přízemí vpravo, v kanceláři č. 20, nebo příp. v jiném termínu po předchozí telefonické domluvě.

Odbor stavební úřad Magistrátu města Chomutova jako příslušný orgán státní správy podle § 124 odst. 6 zákona si vyhrazuje právo toto stanovení (opatření) zrušit, změnit či doplnit, pokud si to bude vyžadovat veřejný zájem.

Další podmínky stanovení místní úpravy provozu:

1. Osoba podávající podnět (žadatel) zajistí umístění dopravního značení (dále jen „DZ“) prostřednictvím osoby oprávněné k instalaci DZ (totéž platí i pro opravu, údržbu či výměnu DZ) v souladu se „Zásadami

Magistrát města Chomutova

Zborovská 4602, 430 28 Chomutov | tel.: +420 474 637 111 | fax: +420 474 652 777 | e-mail: podatelna@chomutov.cz
Datová schránka: 497beyz | IČ: 00261891 | DIČ: CZ 00261891 | číslo účtu: KB 19-0000626441/0100 | www.chomutov.cz

Úřední dny a hodiny: pondělí, středa 08.00-17.00 hodin | úterý, čtvrtek 08.00-15.00 hodin

- pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (TP 65), „Zásadami pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ (TP 133) a vyhláškou MD č. 294/2015 Sb., v platném znění a příslušných norem ČSN.
2. Umístění DZ: **podle výše uvedené odsouhlasené přiložené dokumentace (výkresu).**
 3. Realizace tohoto návrhu místní úpravy provozu je podmíněna souhlasy vlastníků inženýrských sítí umístěných pod místní komunikací vč. chodníku v ul. M. Kopeckého. Tyto souhlasy zajistí vlastníci komunikace a investor akce Statutární město Chomutov.
 4. DZ bude po celou dobu udržováno čisté a nepoškozené. Případné závady musí být ihned odstraňovány.

Odůvodnění:

Odbor stavební úřad Magistrátu města Chomutova jako příslušný orgán státní správy podle § 124 odst. 6 zákona obdržel dne 23. 07. 2025 podnět k vydání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – na místní komunikaci v ul. Matěje Kopeckého v obci Chomutov, v souvislosti s plánovaným vytvořením parkovacího pruhu s podélným stáním a s tím souvisejícími změnami dopravního značení. Důvodem plánovaného vytvoření parkovacího pruhu po levé straně (ve směru jízdy) uvedené místní komunikace s jednosměrným provozem byly opakované požadavky residentů dané lokality týkající se navýšení počtu parkovacích stání lokalitě ul. M. Kopeckého, proto vlastník komunikace, tj. Statutární město Chomutov nechal zpracovat uvedený návrh místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Cílem tohoto návrhu místní úpravy provozu tedy bylo vyhovět požadavkům residentů dané lokality při současném zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tj. minimalizace rizik při stání vozidel v části komunikace s novým podélným parkovacím stáním a stávajícím šikmým stáním na pravé části komunikace a vyjíždění těchto vozidel z těchto šikmých stání. Správní orgán přihlédl k současné dopravní situaci a ke stávajícímu technickému stavu, tj. k parametrům komunikace v ul. M. Kopeckého, kdy se jedná o komunikaci s jednosměrným provozem ve směru z ul. Klicperova a zohlednil plán Statutárního města Chomutova a požadavek občanů (residentů) lokality. Správní orgán zvážil podaný podnět návrhu místní úpravy provozu a zahájil postup dle příslušných ustanovení § 171 a dalších správního řádu. Správní orgán dále vycházel ze stanoviska (byť nezávazného, jen doporučujícího) dotčeného orgánu - PČR Krajského ředitelství Ústeckého kraje, Dopravního inspektorátu Chomutov. Dále vzal správní orgán v úvahu ust. 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, „*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*“. Obecně tedy platí, že umístění značek a omezení je nástrojem výjimečným, kdežto zákon i judikatura preferují jednoznačně situaci, kdy provoz je regulován obecnou úpravou.

V rámci testu proporcionality správní orgán zkoumal vhodnost, potřebnost a přiměřenost návrhu. Cílem opatření bylo vytvoření nových parkovacích stání v podobě parkovacího pruhu s podélným stáním tak, aby současně byla jednak splněna bezpečnost a plynulost silničního provozu na místní komunikaci v ul. M. Kopeckého a jednak aby bylo zachováno bezpečné vyjíždění ze stávajících šikmých parkovacích stání na pravé straně místní komunikace s příslušnými parametry (úhly šikmých stání a s tím spojené šířky jízdního pruhu pro najíždění a vyjíždění ze stání) dle normy pro projektování parkovacích stání ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. V rámci zkoumání potřebnosti vycházel správní orgán jednak z požadavku vlastníka komunikace a obyvatel dané lokality, tj. navýšení počtu parkovacích stání v rezidentní čtvrti při současně co nejnižších nákladech na realizaci a také její časové náročnosti (doba stavebních prací). Neexistuje jiné řešení než uvedené v návrhu, které by zajistilo bezpečnost všech účastníků provozu a zároveň splnilo požadavky na optimalizaci prostoru resp. silničního provozu. V rámci této fáze testu proporcionality se správní orgán též navíc zabýval i případným současným zřízením cykloobousměrky v ul. M. Kopeckého s již stanoveným jednosměrným provozem a to ve směru z ul. Klicperova s výsledkem, že její zřízení není v tomto konkrétním případě vhodné (k tomuto bodu se správní orgán vrátí níže v rámci vypořádání s podanou připomínkou). Dle správního orgánu je návrh přiměřený, neboť přínosy opatření převažují nad negativními dopady a celý návrh z hlediska testu proporcionality obстоjí.

Správní orgán tak při formulování návrhu místní úpravy provozu vycházel z výše uvedených předpokladů.

Dne 28. 07. 2025 byl dle § 172 odst. 1 správního řádu vydán návrh opatření obecné povahy (návrh stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, dále jen „návrh OOP“), který byl předem dne 21. 07. 2025 projednán a odsouhlasen dle § 77 odst. 3 s dotčeným orgánem tj. Policií ČR, Krajským ředitelstvím Ústeckého

kraje, DI Chomutov pod č. j. KRPU-127555-2/čj-2025-040306 a byl vyvěšen na úřední desce Magistrátu města Chomutova dne 29. 07. 2025 (sejmut dne 28. 08. 2025) a dále byl zveřejněn též způsobem umožňujícím dálkový přístup na webových stránkách uvedeného úřadu. Součástí tohoto návrhu OOP bylo i poučení o možnosti podat k návrhu OOP připomínky či námítky dle § 172 odst. 4 a 5 správního řádu a to ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Dnem zveřejnění návrhu OOP je patnáctý den po dni jeho vyvěšení na úřední desku, tj. návrh OOP byl zveřejněn 13. 08. 2025. Lhůta pro podání připomínek či námitek k návrhu OOP činila 30 dní a tato lhůta tak skončila dne 12. 09. 2025. Správnímu orgánu došla během této lhůty připomínka a to dne 19. 08. 2025 pod č. j. MMCH/141958/2025 podanou zapsaným spolkem Spolek přátel dopravy, z.s., IČO 17402727, sídlem Urbánkova 3370, Praha 4, 143 00 (dále jen „spolek“). Připomínka došla právnímu orgánu v zákonné lhůtě. Správní orgán zde nebude citovat celý obsah podané připomínky, neboť se jedná veskrze o zkopírované části textů a příloh z technických podmínek pro navrhování komunikací pro cyklisty TP 179 a normy ČSN 73 6110 pro projektování místních komunikací, pouze uvede tři zásadní body z těchto připomínek vyplývajících (viz níže).

Předně správní orgán poznamenává, že spolek je oprávněn podávat připomínky proti návrhu na vydání opatření obecné povahy s uvedením odůvodnění, do jakých jejích práv bude tímto opatřením obecné povahy zasaženo. Z žádného zákonného ustanovení úpravy opatření obecné povahy nevyplývá, že by se spolek mohl „pasovat“ do jakéhosi „ochránce“ ostatních občanů obce, kteří ničeho nenamítají.

Dle rozsudku č. j. 142 A 1/2022-38 se dotčená osoba „*může úspěšně dovolávat výhradně dotčení svých vlastních práv, nikoli práv třetích osob*“ (k tomu srov. rozsudek Nejvyššího správního řádu ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, publ. pod č. 2903/2013 Sb. NSS), přičemž spolek žádný zásah do vlastnických práv netvrdí a dle názoru správního orgánu by toto bylo iracionální, neboť má sídlo v Praze.

Ostatně na výše citovaný názor soudu navazuje i citovaný rozsudek níže.

Rozsudek NSS ČR č.j. 10 As 336/2017 – 46 ze dne 23.5.2018 cit.: „*s odkazem na náleze ze dne 30.05.2014 sp. zn. I. ÚS 59/14 (N 111/73 SbNU 757 vyslovil, že i ve spolku musí být sdruženy osoby tvrdící zkrácení na svých právech, tedy např. vlastníci dotčených nemovitostí.*“ Z toho důvodu má správní orgán za to, že uplatnění námitek a připomínek je nástrojem k ochraně subjektivního práva. Jde tedy o spolek se sídlem Praha 4, Urbánkova 3367/61, Modřany, jehož účelem je podpora a rozvoj dopravní infrastruktury pro udržitelnou dopravu a také podpora sportovního vyžití veřejnosti. Je tedy jednoznačně prokazatelné, že se nejedná o spolek obyvatel okresu Chomutov či blízkého okolí. Z čehož nevyplývá, jakým způsobem by mohli být na svých subjektivních právech dotčeni členové tohoto spolku. Spolek nespecifikuje, jak konkrétně by se měl dopad změny dopravního značení promítnout do života či snad majetku spolku. Vzhledem k této absenci správní orgán pouze stručně uvede, že navrhovaná místní úprava provozu nepředpokládá, že by měla mít negativní vliv na majetek ani život spolku, naopak, nelze ani předpokládat, že by tato místní úprava provozu měla mít negativní vliv na majetek či zdraví obyvatel přilehlých nemovitostí. Blíže se však správní orgán k uvedené připomínce spolku nemůže vyjádřit, neboť není patrné, čeho konkrétně se obává, a z toho důvodu se k připomínce vyjádří obecně.

Spolek nesouhlasí s návrhem opatření obecné povahy (OOP), ve které žádá o snížení maximální povolené rychlosti, o zřízení obousměrného provozu cyklistů v celé délce stávajícího jednosměrného úseku a zachování šířky chodníku ve stávající šířce. Také žádá o doplnění vyjádření správců inženýrských sítí nacházejících se pod chodníkem.

Správní orgán dospěl k závěru, že návrh opatření obecné povahy je řádně odůvodněn konkrétními skutkovými okolnostmi daného místa. Z odůvodnění návrhu jasně plyne, že cílem návrhu je zvýšení počtu parkovacích stání v ul. M. Kopeckého při současném zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na této místní komunikaci. Správní orgán zdůrazňuje, že odůvodnění opatření obecné povahy je konkrétní a míří na specifika dané lokality, nikoli pouze na obecné. Účelem opatření je vytvoření dalších parkovacích stání vyplývajících z požadavků občanů dané lokality, kteří za tímto účelem podali ke Statutárnímu městu Chomutovu jakožto vlastníkově místní komunikace, petici dle příslušného zákona. Toto opatření reaguje na konkrétní veřejný zájem – jednak ochranu života, zdraví a majetku účastníků silničního provozu v dotčeném místě a potřebu obyvatel rezidenční čtvrti města, v tomto případě je správní orgán přesvědčen, že parkování rezidentů resp. občanů žijících v dané lokalitě, a nejen jich, ale i kohokoliv jiného, je taktéž veřejným zájmem a nikoliv soukromým (nejedná se totiž o žádné zpoplatněné parkování výhradně pro konkrétní jednotlivce, v lokalitě žádný takový systém není ze strany dané obce realizován). Proto vlastník komunikace vytvořil prostřednictvím pověřené projekční kanceláře návrh místní úpravy provozu, který bude finančně i časově méně nákladný. Zákonný požadavek, aby dopravní značení bylo užito pouze v nezbytném rozsahu vyžadovaném bezpečností a jiným

důležitým veřejným zájmem (§ 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.), je tak tímto splněn. Nejvyšší správní soud konstatoval, že smysl umístění dopravních značek nemůže být samoučelný či dokonce šikanózní, nýbrž musí být racionální a opodstatněný některým z uvedených legitimních důvodů. V daném případě je legitimním důvodem právě vytvoření nových parkovacích stání při zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu – navržené značení odstraňuje případné kolizní situace a zachovává dostatečný prostor pro najíždění a vyjíždění vozidel ze stávajících šikmých parkovacích stání na pravé straně místní komunikace. Odůvodnění návrhu jasně uvádí tento účel opatření.

Spolek uvádí, že návrh představuje nepřiměřený zásah do práv účastníků silničního provozu (zejména do svobody pohybu garantované Listinou základních práv a svobod). Spolek namítá, že veřejná moc musí volit méně omezující prostředky a že proporcionalita zásahu nebyla dostatečně posouzena. Navrhované opatření bylo posouzeno z hlediska přiměřenosti a ob stojí v testu proporcionality. Již v průběhu přípravy opatření proto správní orgán hodnotil, zda navrhované omezení je vhodné, potřebné a přiměřené k dosažení stanoveného cíle. Tento test proporcionality správní orgán přednesl výše. Připomínka spolku o údajné nepřiměřenosti zásahu se zamítá, neboť navrhovaná úprava byla pečlivě posouzena z hlediska přiměřenosti a vyvažuje dotčené veřejné zájmy v souladu se zákonem a judikaturou. Spolek přátel dopravy, z.s. upozorňuje, že návrh by neměl zhoršit podmínky pro cyklistickou dopravu. Navrhuje v podstatě zvážit tyto tři základní body:

- 1) doplnění o snížení maximální povolené rychlosti na 30 km/h
- 2) zachování minimální šíře chodníku dané normou ČSN 73 6110 vč. vyhlášky č. 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- 3) zřízení obousměrného provozu cyklistů tj. zřízení cykloobousměrky

K těmto bodům vyplývajících z podaných připomínek správní orgán uvádí následující.

Ad 1)

v celé lokalitě vč. ul. M. Kopeckého je již z jiného projektu realizováno snížení maximální povolené rychlosti všech vozidel, a to formou zřízení Zóny 30 dopravními značkami č. IZ 8a resp. IZ 8b. Tento požadavek je tak nadbytečný.

Ad 2)

Vyhláška č. 398/2009 Sb. byla zrušena k 1. 1. 2024 zákonem č. 283/2021 Sb. (tzv. „nový stavební zákon“). Nově se tak řeší prováděcí vyhláškou 146/2024 Sb. – ta odkazuje na technické normy, v tomto případě zejména ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání a tato norma nově připouští v bodě 8.2.1. v odůvodněných případech (a to již nejen v případech, kdy se jednalo o technické vybavení komunikace, což určovala právě již zrušená vyhláška), zúžit u stávajícího uličního prostoru průchozí prostor na 900 mm. Nutno dodat, že chodník je už i ve stávajícím stavu částečně využíván pro parkování, a to na konci ul. M. Kopeckého. Navrhované úpravy umožní toto stání v celém úseku komunikace. Zároveň zde bude dostatečný prostor pro vzájemné vyhýbání chodců v prostoru mezi zaparkovanými vozidly a taktéž v místě napojení dalších chodníků. Intenzita chodců v tomto prostoru je navíc malá, jedná se o „sběrný“ chodník od parkovacích stání směrem k přilehlým obytným domům. Správní orgán tedy konstatuje, že zmenšení šíře chodníku na 900 mm je možné a neodporuje žádným platným normám.

Ad 3)

Tuto připomínku správní orgán pečlivě zvažoval, avšak v konečném rozhodnutí jí nevyhověl z důvodu celkové bezpečnosti provozu, a především cíle opatření (rozšíření počtu parkovacích stání jakožto požadavku obyvatel dané lokality). V obecné rovině správní orgán souhlasí, že podpora cyklistické dopravy je veřejným zájmem a že obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích může být a je za určitých okolností vhodný a měl by být umožněn. Proto také již na několika místních a účelových komunikacích ve vlastnictví Statutárního města Chomutova ke zřízení cykloobousměrek v minulosti přistoupil, a to jak na základě podnětu jiných osob či z podnětu vlastního. Souhlasí také s tím, že podle jednotlivých článků a bodů technických podmínek TP 179 (verze roku 2017), je možné (avšak nikoliv nutné či dokonce povinné), zřizovat tyto cykloobousměrky všude tak, jak spolek tvrdí. Nicméně i tyto TP 179 zmiňují, že v rámci zklidněných zón (tj. v tomto případě Zóny 30) má být obousměrný provoz jízdních kol zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné. Správní orgán při svém posuzování musel zohlednit také další dopady na silniční provoz vč. parkování při případném vytvoření cykloobousměrky na této konkrétní místní komunikaci s jejími šířkovými parametry a účelem, které jako místní komunikace, má plnit. Norma ČSN

73 6110 „Projektování místních komunikací“ a technické podmínky TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, na které se navrhovatel odkazuje (a současně správní orgán doplňuje tento výčet ještě o TP 132 „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“ či normy ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a ČSN 73 4001 „Přístupnost a bezbariérové užívání“, jsou normami (být zcela správně hojně užívanými) pouze doporučenými nikoliv závaznými, a proto dle správního orgánu nelze jejich obsah považovat za (vždy a za všech okolností) „povinný“. Přesto správní orgán připouští, že jsou a měly by být tyto normy i technické podmínky velmi často užívané, a to jak ze strany projektantů, tak i správních a dotčených orgánů a zohledňují tak jakýsi základ pro tvorbu projektů. Správní orgán však k tomuto doplňuje, že je především důležité tyto normy i podmínky užívat vždy v závislosti nejen na konkrétní potřeby všech účastníků dopravy v obci, ale také potřeby všech obyvatel obce jako takové. Ostatně to vyplývá např. právě i spolkem uvedené avšak neúplné citace technické normy ČSN 73 6110 kap. 4.1.1. *„Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů...“* (zde citace navrhovatele končí, avšak tato kapitola má důležité pokračování): *„...a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází“*. Správní orgán má za to, že přesně v souladu s touto zásadou uvedenou v kapitole 4.1.1. byl navržen celý projekt, jehož součástí jsou všechna výše uvedená stavební opatření vč. dopravního značení. V kapitole normy ČSN 73 6110 a to kap. 8.1.2 se skutečně uvádí, že *„Příčné uspořádání provozu místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“*, jak tvrdí spolek, ale správní orgán toto doplňuje, že v kap. 10.4.1.2 stojí, že *„Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní.“* K tomu správní orgán uvádí, že i Statutární město Chomutov má v rámci rozvoje cyklistické dopravy na svém území vytvořenu ucelenou síť cyklistických tras, jejichž součástí jsou jak již vybudované cyklostezky tj. komunikace, u nichž je vyloučen provoz motorové dopravy, tak i vymezené ostatní místní a účelové komunikace se smíšeným provozem tak, aby byly cyklistickou dopravou spojeny všechny lokality i cíle na území města a to i včetně případné návaznosti na jiné cyklotrasy mimo toto území. Správní orgán nijak nerozporuje skutečnost, že cykloobousměrky jsou z pohledu vzájemného míjení se cyklistů a motorových vozidel bezpečnější, než je tomu u běžného předjíždění cyklisty motorovým vozidlem ve shodném směru. To však automaticky neznamená, že cykloobousměrky musí být zřizovány vždy a za všech okolností.

Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní (věta poslední kap. 10.4.1.2 normy ČSN 73 6110). Dle kap. 10.4.2.7 může být cyklistům v jednosměrných místních komunikacích umožněn průjezd v obou směrech, přičemž takové uspořádání je možné použít pouze jen na komunikacích funkčních skupin C a nebo D1, a to jen v přehledných úsecích. Pokud je v protisměru jednosměrné komunikace veden jízdní pruh pro cyklisty tj. je umožněn provoz v rámci cykloobousměrky, platí stejné šířkové uspořádání jako ve standardních případech a dále mj. platí, že vedení cyklistů v protisměru se při šířce jízdního pásu mezi obrubníky menší jak 4,5 m (do této šířky se nezapočítává případný parkovací pruh) nedovoluje. Současně norma připouští, že v ojedinělých případech lze tuto šířku mezi obrubami snížit na 4 m. V případě stavebních úprav chodníku a vytvoření parkovacího pruhu v ul. M. Kopeckého bude mít tato komunikace šířku od 3 do 3,8 m (šířka 3 m je v místech kontejnerových stání). Z tohoto pohledu tedy dle správního orgánu umožnit obousměrný provoz cyklistů po komunikaci v ul. Arbesova není vhodné. Technické podmínky TP 179 v kap. 6.4.4.1 upřesňují šířkové uspořádání v souvislosti s provozem na vozovce s odkazem na obr. 60, ostatně toto uvedl ve svých připomínkách i spolek. Toto upřesnění spočívá v dostatečné pojíždění šířce vozovky (v případě komunikací s maximální dovolenou rychlostí do 30 km/h) alespoň 3 m (navrhovatelé označili obrázek 60 - prostřední obr. a poslední řada dole.). K tomu správní orgán uvádí, že je nutné každou situaci posuzovat individuálně (to ostatně je uvedeno i v TP 179 kap. 6.4.4.1). Šířkové uspořádání uvedená v kap. 6.4.4.1 TP 179 zohledňují především vzájemné se míjení cyklistů v protisměru a vozidel jedoucích ve svém směru jízdy. Správní orgán má za to, že při současném vybudování parkovacích stání na jedné či obou stranách jednosměrné komunikace se má v rámci bezpečnosti silničního provozu přihlížet nejen k možnému míjení se v protisměru jedoucích cyklistů s ostatními vozidly, ale také k možnému ohrožení cyklistů ze strany vozidel vyjíždějících z podélných i šikmých parkovacích stání. Dle správního orgánu by požadované šířkové uspořádání vozovky (komunikace) mělo spíše vycházet z obrázku 60, konkrétně obrázku z poslední řady zcela

vpravo (pro rychlosti do 30 km/h), kde je symbolem vozidla znázorněno kolmé/šikmé stání a ze kterého vyplývá, že v těchto případech by pojezdová šířka vozovky měla být 4,5 m vč. bezpečnostního odstupu cyklisty od stojících vozidel alespoň 1,25 m bez vyznačení cyklistického pruhu vodorovným dopravním značením a s očekávanou intenzitou provozu do 400 vozidel za hodinu. V případě vzájemně se míjejícího vozidla a cyklisty, kdy šířka osobního vozidla je cca 2 m, šířka nákladního vozidla je cca 2,8 – 3 m, zbývá při šířce jízdního pruhu 3 resp. 3,8 m pouze 0,8 m, což je pro bezpečné míjení zcela nedostatečné a v silničním provozu by tak mohly vznikat situace, kdy cyklista bude muset z kola zcela slézt a vstoupit na chodník či např. na vjezd před nemovitostí, aby umožnil průjezd vozidla (viz. TP 179 kap. 6.4.4.2). V celém úseku ul. M. Kopeckého se však žádné takové vjezdy nenacházejí, nacházejí se zde pouze tři kontejnerová stání s několika typy kontejnerů, což bude znamenat každodenní svoz dle typu odpadu. Pro doplnění je důležité uvést, že chování účastníků silničního provozu taxativně upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, přičemž zde není uvedeno, jak se v případě vzájemného míjení se v jednosměrných komunikacích s obousměrným provozem cyklistů, má řidič vozidla a cyklista chovat, kdo má nebo nemá přednost, či kdo má nebo nemá v těchto případech uhýbat ostatním účastníkům silničního provozu. Z pohledu silničního provozu je tak dle správního orgánu zcela irelevantní, co je uvedeno v TP 179 v kap. 6.4.4.2, protože nelze očekávat od účastníků silničního provozu právě takové chování. Kromě výše uvedených důvodů týkajících se vzájemného se míjení vozidel a cyklistů, je dle správního orgánu podstatné, že komunikace M. Kopeckého je součástí obytné lokality, která díky svému stupni urbanizace zcela postrádá jinou adekvátní možnost parkování v dosahu bydliště než parkování na vozovce a neumožňuje díky tomu ani případné budování nových parkovacích míst. To je ostatně důvodem pro navrhovanou změnu místní úpravy provozu. V rámci proporcionality tak správní úřad posuzoval požadavky cyklistů na průjezdnost územím a požadavky ostatních účastníků silničního provozu, zejména pak požadavek na zvýšení počtu parkovacích stání, jak již bylo výše uvedeno, a to vše v rámci splnění podmínky bezpečnosti a plynulosti silničního provozu pro všechny jeho účastníky. Správní orgán považoval případné snížení, resp. zachování počtu možných parkovacích míst za neproporcionální, a to i vzhledem k dalším možnostem pohybu cyklistů (komunikace v ul. Alešova je vzájemně rovnoběžná, širší a s lepším povrchem vozovky, byt se jedná o obousměrnou komunikaci a je od ul. m. Kopeckého vzdálená v řádu desítek metrů). S ohledem na posuzování celkového řešení změny místní úpravy provozu pro všechny účastníky silničního provozu, a především obyvatele uvedené lokality (legalizace parkovacích míst na vozovce), a kdy je současně zohledněna dostatečná alternativní, avšak nikoliv významně dlouhá či nebezpečná trasa pro cyklisty, má správní orgán za to, že vydávané OOP splňuje kritéria proporcionality.

Ohledně případného zřízení cykloobousměrky musel správní orgán vzít také v potaz návaznost na křižovatku ulic M. Kopeckého a Klicperova a s tím souvisejícím vyznačením jak protisměrného cyklistického pruhu a jeho ukončení, tak i vyznačením přednosti v jízdě. Jedná se o křižovatku s velkým profilovým obloukem bez stavebního zálivu s výrazně omezenými rozhledovými poměry do ul. Klicperova, proto je také komunikace v ul. M. Kopeckého již několik dekád komunikací pouze s jednosměrným provozem. Bez stavebních úprav, v rámci kterých by tyto rozhledové poměry byly řešeny, není při současném stavu křižovatky, možné dodržet všechna opatření vyplývající z kap. 6.4.5.1 TP 179 pro bezpečné napojení případné cykloobousměrky a to i vč. umístění dopravní značky č. P 4.

Správní orgán souhlasí se spolkem ohledně jeho tvrzení, že je v tomto případě potřeba vyjádření správců či vlastníků inženýrských sítí. Neztotožňuje se však s tím, že by tato vyjádření měla být doplněna v rámci tohoto opatření obecné povahy. Správci či vlastníci inženýrských sítí mají stejná práva jako kdokoliv jiný a mohou podat připomínky, resp. námítky podle ust. § 172 odst. 4 a 5 správního řádu, a to na základě zveřejnění návrhu opatření obecné povahy na úřední desce zdejšího správního orgánu. Žádný správce či vlastník sítě tohoto práva v zákonné lhůtě nevyužil. Protože není správnímu orgánu známo, zda bude probíhat v rámci stavebních změn i samotné stavební řízení, jehož součástí musí být právě mj. i souhlasy vlastníků (správců) všech dotčených inženýrských sítí, tak v bodě 3 podmínek tohoto opatření obecné povahy, těmito souhlasu podmínil samotnou realizaci návrhu místní úpravy provozu, tj. vlastník komunikace a investor akce (Statutární město Chomutov) tyto souhlasy musí před realizací stavebních úprav a umístění dopravního značení uvedeného v návrhu místní úpravy provozu zajistit. V opačné případě nebude navrhovaná místní úprava realizována.

Veřejným zájmem tohoto OOP je zvýšení parkovacích stání v lokalitě ulice M. Kopeckého zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na předmětných pozemních komunikacích a to pro všechny účastníky silničního provozu, současně by se dle správního orgánu v tomto veřejném zájmu měla zohlednit i potřeba obyvatel dané lokality ohledně parkování jejich vozidel, ostatně obec, která je investorem této stavební akce je povinna jako územně samosprávný celek zohledňovat potřeby všech svých obyvatel, v duchu s touto zásadou byl i stavební

projekt vypracován autorizovanou osobou pro dopravní stavby. Magistrát města Chomutova v dané věci postupoval v duchu základních zásad činnosti správních orgánů, uplatnil svou pravomoc pouze k tomu účelu a v rozsahu, v jakém mu byl svěřen.

Návrh stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – místní komunikaci v ul. M. Kopeckého byl navržen přiměřeně k místním podmínkám v této oblasti, potřebám všech účastníků silničního provozu a také všem obyvatelům žijícím v dané lokalitě a byla v něm zohledněna jak vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, tak i příslušné normy ČSN a technické podmínky MD ČR (byť nezávazné) a dále byl navržen v souladu s § 78 odst. 1 a 2 zákona.

Takto zpracovaný návrh byl projednán s příslušným dotčeným orgánem – Policií ČR, Krajským ředitelstvím policie Ústeckého kraje, Dopravním inspektorátem Chomutov v souladu s § 77 odst. 3 zákona z hlediska bezpečnosti silničního provozu a bylo jím dne 21. 07. 2025 vydáno souhlasné stanovisko č. j. KRPU-126322-2/ČJ-2025-040306. Správní orgán pro úplnost uvádí, že tento dotčený orgán zároveň dle § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích vykonává státní správu ve věci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích.

Spolek ve svých připomínkách poukazuje na rozsudky, kterými byly vždy zrušené OOP vydané příslušnými správními orgány, nevyhověly-li připomínkám požadující cykloobousměrky. K tomu správní orgán uvádí, že důvodem pro zrušení těchto OOP bylo nedostatečné odůvodnění OOP způsobujícím následnou nepřezkoumatelnost OOP či jiná procesní pochybení, a nikoliv samotné nevyhovění požadavku zřizovat cykloobousměrky s ohledem na organizování dopravy v obci a bezpečnost a plynulost silniční dopravy na pozemních komunikacích a z těchto rozsudků nevyplývá pro příslušné správní orgány žádná povinnost tyto cykloobousměrky vždy zřizovat.

Poučení:

Proti tomuto stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích nelze dle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek ve smyslu obecných předpisů o správním řízení.

Toto opatření obecné povahy se oznamuje veřejnou vyhláškou a musí být vyvěšeno na úřední desce Magistrátu města Chomutova a zveřejněno (v plném znění) také způsobem umožňujícím dálkový přístup na stránkách www.chomutov.cz, a to po dobu 15 dnů, přičemž nabývá účinnosti **patnáctým dnem po dni jeho vyvěšení**.

Bc. Radek Vimr, DiS.

referent odboru stavební úřad
Magistrátu města Chomutova

Vyvěšeno dne: Sejmuto dne:

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

Příloha (v případě její rozsáhlosti se v plném znění vyvěšuje způsobem umožňujícím dálkový přístup:

Dopravní značení - „Úprava parkovacích stání, ul. Matěje Kopeckého, Situace ul. Matěje Kopeckého“, č. v. 03, 05/2025

Obdrží osoba podávající podnět (po nabytí účinnosti):

DOSPRO s.r.o., IČO 08624704, Bořivojova 2420/19, Praha 3 – Vinohrady, 130 00, IDDS: v4wfu3x

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát města Chomutova, úsek kanceláře tajemníka, Zborovská 4602, Chomutov, 430 03

Na vědomí dotčenému orgánu:

PČR, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, Dopravní inspektorát Chomutov, IDDS: a64ai6n

Na vědomí (po nabytí účinnosti):

Spolek přátel dopravy, IČO 17402727, Urbánkova 3367/61, Praha 4 – Modřany, 143 00, IDDS: bcm3qm3