



## MĚSTSKÝ ÚŘAD V ŘÍČANECH

Masarykovo náměstí 53/40 | 251 01 Říčany

tel.: +420 323 618 111 | fax: +420 323 603 734 | e-mail: podatelna@ricany.cz | [www.ricany.cz](http://www.ricany.cz)

Č.j.: 144180/2026-MURI/OSAD

26.5.2026

Č.ev.: 233634/2026

Vyřizuje: Jiří Karásek

Město Říčany

Masarykovo náměstí 53/40

251 01 Říčany

### VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech jako příslušný orgán státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích dle § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích) a v souladu s ust. § 171 a § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě posouzení žádosti adresáta, stanoviska Policie ČR KŘPSK DI Praha venkov – JIH ze dne 14.4.2026, č.j. KRPS-95236-2/ČJ-2026-011406

#### vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona o provozu na pozemních komunikacích a Vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

#### opatření obecné povahy – stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci

na místní komunikaci Komenského náměstí, Chelčického, Třebízského a nově budovaných komunikacích v rozsahu dle předložené situací v katastrálním území Říčany u Prahy

**Důvod:** místní úprava dopravního značení – RIC Komenského náměstí v obci Říčany - ZŠ

**Dopravní značení:** dle návrhu opatření obecné povahy

**Osazení dopravního značení bude realizováno dle schválené situace DIO**, které vypracoval projektant - Projekce dopravní Filip s. r. o., Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem, Autorizovaná osoba: Ing. Josef Filip, Ph.D., Objekt SO 03-Veřejné plochy a TÚ, část D 03.02 Dopravní řešení

#### Podmínky:

- Dopravní značení bude provedeno podle přiložené situace odbornou firmou.
- Dopravní značení a dopravní zařízení bude instalováno v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, dle ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, TP 133 „zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech a Policie ČR Krajské ředitelství Policie Středočeského kraje si vyhrazuje právo toto ustanovení změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, pokud si to bude vyžadovat veřejný zájem nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.

K návrhu opatření obecné povahy č.j. 144180/2026-MURI/OSAD v souladu s ustanovením § 172 odst.4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, byly uplatněny připomínky (viz příloha)

## Vypořádání připomínek k návrhu opatření obecné povahy

---

*stanovení místní úpravy provozu – Komenského náměstí / ul. Blahoslavova, Třebízského, Chelčického*

### I. Posouzení podání a obecný právní rámec

Podání pana Vladislava Waltera Nürnbergera ze dne 3. 5. 2026 bylo podle svého obsahu i výslovného označení posouzeno jako připomínky k návrhu opatření obecné povahy podle § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Správní orgán se připomínkami zabýval jako podkladem pro vydání opatření obecné povahy a vypořádává se s nimi v tomto odůvodnění. Nejde o rozhodnutí o námitkách podle § 172 odst. 5 správního řádu, neboť podání nebylo uplatněno jako námitka vlastníka nemovitosti, jehož práva související s výkonem vlastnického práva by měla být opatřením přímo dotčena, nýbrž jako připomínky obyvatele města a uživatele dané lokality.

Předmětem opatření obecné povahy je stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Při stanovení místní úpravy provozu správní orgán vychází z požadavku, aby dopravní značení a dopravní zařízení tvořily ucelený, srozumitelný a funkční systém a aby byly užity pouze v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem (§ 78 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu).

Správní orgán při hodnocení připomínek vycházel zejména z projektové dokumentace dopravně-inženýrského opatření, z odborného posouzení dopravních projektantů, z projednání návrhu s Dopravním inspektorátem Policie ČR a z místních poměrů v řešené lokalitě. Návrh byl před jeho zveřejněním konzultován ve více variantách. Výsledné řešení představuje kompromis mezi bezpečností zranitelných účastníků provozu, dostupností základní školy, nezbytnou dopravní obsluhou území, potřebami rezidentů, provozem veřejných služeb v okolí Komenského náměstí a kapacitními možnostmi místních komunikací.

Správní orgán zdůrazňuje, že cílem navržené úpravy není zvýšit intenzitu automobilové dopravy v okolí školy, ale organizovat stávající a reálně existující dopravní chování tak, aby bylo předvídatelné, čitelné a kontrolovatelné. Zejména u ranního dovozu dětí do školy je třeba počítat s tím, že část rodičů bude děti vozit automobilem bez ohledu na zvolený dopravní režim. Navržená úprava proto usměrňuje krátkodobé zastavení do vymezených míst, doplňuje zklidňující prvky a vytváří jednoznačnější pravidla, namísto aby ponechala zastavování a vysazování dětí živelnému chování v okolních komunikacích.

Lokalita je součástí režimu Zóna 30, přičemž návrh dále pracuje s prvky fyzického i optického zklidnění dopravy, zejména se zúžením dopravního profilu, uspořádáním parkování, zvýšenými prahy, úpravou rozhledů a vymezením míst pro přecházení. V řešeném území zároveň nejsou dány podmínky typické pro průjezdní komunikaci vyššího dopravního významu; dopravní obsluha je převážně místní, rezidenční, školní a úřední. I proto správní orgán považuje zónové a zklidňující řešení za přiměřenější než další vrstvení dílčích výjimek, zákazů a samostatných režimů.

## II. Vypořádání jednotlivých připomínek

### 1. Připomínka ke zrušení přechodu pro chodce v křižovatce ul. Blahoslavova / Třebízského

#### Shrnutí připomínky:

Připomínající zásadně nesouhlasí se zrušením stávajícího přechodu pro chodce a jeho nahrazením místem pro přecházení. Uvádí, že v blízkosti základní školy a domu s pečovatelskou službou je takový postup rizikový, neboť místo pro přecházení nezakládá chodcům přednost. Navrhuje zachovat přechod pro chodce označený svislou dopravní značkou IP 6 a vodorovným dopravním značením V 7.

#### Vypořádání:

Připomínce se nevyhovuje.

Správní orgán se námitkou bezpečnosti chodců, včetně dětí, seniorů a osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zabýval. Samotná skutečnost, že se lokalita nachází v blízkosti základní školy a domu s pečovatelskou službou, však automaticky neznamená, že v každém místě přirozeného pěšího pohybu musí být zřízen přechod pro chodce. V zónách s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h je základní logikou dopravního řešení plošné zklidnění provozu a umožnění přecházení v širším uličním prostoru, nikoli koncentrace pěších pouze do přechodů pro chodce.

Tento závěr odpovídá jak technickým zásadám pro Zóny 30, tak ČSN 73 6110. Technické podmínky TP 218 – Navrhování zón 30 výslovně uvádějí, že vzhledem k charakteru Zón 30 není nutné uvnitř těchto zón zřizovat přechody pro chodce a označovat je svislým a vodorovným dopravním značením; na specifických místech lze přecházení usnadnit vybudováním místa pro přecházení. Obdobně ČSN 73 6110 uvádí, že v zónách s omezenou dovolenou rychlostí na 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují.

Místo pro přecházení tedy není „snížením bezpečnosti“, ale jedním z technicky předpokládaných nástrojů pro lokality se zklidněným provozem. Jeho účelem je stavebně a prostorově usnadnit přecházení, zajistit čitelné místo příčného pěšího pohybu a současně zachovat režim vzájemné opatrnosti odpovídající nízkorychlostní zóně. Provozní bezpečnost zde není založena pouze na přednosti chodce na přechodu, ale na kombinaci nízké rychlosti, kratšího přecházeného profilu, rozhledových poměrů, lokálního zklidnění a obecné povinnosti účastníků provozu počínat si tak, aby nedocházelo k ohrožení.

Zachování přechodu by v daném místě mohlo mít i nežádoucí dopravně-bezpečnostní efekt. Přechod pro chodce v nízkorychlostní zóně může vytvářet dojem, že bezpečné přecházení je soustředěno pouze do jediného místa, a současně může u části chodců vést k pocitu absolutní přednosti. Zákon o silničním provozu však ani na přechodu nepřipouští vstup bezprostředně před blížícím se vozidlem. V režimu Zóny 30 je naopak vhodnější podpořit čitelné, klidné a vzájemně ohleduplné sdílení uličního prostoru při nízké rychlosti vozidel.

Správní orgán proto uzavírá, že nahrazení přechodu pro chodce místem pro přecházení je v daném území přiměřené, odpovídá charakteru Zóny 30 a je v souladu s použitými technickými zásadami. Bezpečnost chodců bude zajištěna celkovým zklidněním území, zachováním rozhledových poměrů a uspořádáním dopravního prostoru. Připomínce se proto nevyhovuje.

### 2. Připomínka k fyzickému zajištění rozhledových poměrů u míst pro přecházení

#### Shrnutí připomínky:

Připomínající žádá, aby rozhledové trojúhelníky v délce 7,5 m před místy pro přecházení byly fyzicky zajištěny proti nelegálnímu parkování, například flexi sloupky, cyklostojany nebo městským mobiliářem.

#### **Vypořádání:**

Připomínce se v rámci tohoto opatření obecné povahy nevyhovuje.

Návrh místní úpravy provozu vychází z toho, že potřebné rozhledové poměry jsou zajištěny samotným návrhem dopravního uspořádání a respektováním zákonných pravidel pro zastavení a stání. Zákon o silničním provozu stanoví obecný zákaz zastavení a stání na místech, kde by bylo ohroženo bezpečné užití komunikace, a dále zakazuje zastavení a stání mimo jiné v prostoru, kde by bylo bráněno bezpečnému rozhledu u přechodových míst a křižovatek. Případné porušování těchto pravidel jednotlivými řidiči není důvodem k tomu, aby již nyní byla v rámci stanovení místní úpravy provozu automaticky doplňována další fyzická zařízení.

Použití fyzických zábran, sloupků nebo mobiliáře je třeba vždy posuzovat samostatně z hlediska šířkových poměrů, průjezdnosti vozidel integrovaného záchranného systému, údržby komunikace, zimní údržby, pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, rozhledových poměrů a přehlednosti dopravního prostoru. Takové prvky nejsou pouze dopravní značkou, ale zásahovým prvkem do veřejného prostoru, který může být vhodný teprve tam, kde se prokáže opakované nerespektování pravidel nebo konkrétní provozní problém.

Správní orgán bude po realizaci úpravy sledovat reálné dopravní chování v této lokalitě. Pokud se v praxi ukáže, že v rozhledových polích dochází k opakovanému neoprávněnému zastavování nebo stání a že běžný dohled není dostatečný, bude možné následně přistoupit k doplnění vhodných fyzických prvků, případně k úpravě organizace parkování. V této fázi však správní orgán považuje navržené řešení za dostatečné a přiměřené. Připomínce se proto v rozsahu požadavku na okamžité osazení fyzických zábran nevyhovuje.

### **3. Připomínka k doplnění cyklostanů u školy a tělocvičny**

#### **Shrnutí připomínky:**

Připomínající uvádí, že projekt nereflektuje potřebu bezpečného odložení jízdních kol u vzdělávací instituce, a žádá doplnění minimálně 20 bezpečných cyklostanů tvaru obráceného U před budovy školy a tělocvičny.

#### **Vypořádání:**

Připomínce se v rámci tohoto opatření obecné povahy nevyhovuje, neboť požadavek nesměřuje k samotnému stanovení místní úpravy provozu dopravním značením.

Správní orgán souhlasí s obecným východiskem připomínky, že podpora aktivní mobility dětí a možnost bezpečného odložení jízdních kol je žádoucí. Umístění cyklostanů však není předmětem tohoto opatření obecné povahy, jehož obsahem je stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Cyklostanové prvky představují prvek městského mobiliáře nebo investičního vybavení veřejného prostoru a jejich konkrétní počet, typ, umístění, kotvení a majetková správa musí být řešeny samostatně příslušným investičním nebo majetkovým postupem.

Z dostupných podkladů současně vyplývá, že město s doplněním cyklostanů v návaznosti na řešenou lokalitu počítá. Tato skutečnost však nemůže být podmínkou zákonnosti ani věcné správnosti stanovení místní úpravy provozu. Doplnění cyklostanů lze realizovat samostatně, bez nutnosti měnit vlastní dopravní značení stanovené tímto opatřením obecné povahy. Připomínce se proto v tomto řízení nevyhovuje, aniž by tím bylo vyloučeno její zohlednění v navazujícím investičním či majetkovém řešení veřejného prostoru.

## 4. Připomínka k zavedení cykloobousměrek

### Shrnutí připomínky:

Připomínkující žádá plošné umožnění obousměrné jízdy cyklistů v oblastech s navrhovanou jednosměrností, zejména formou dodatkových tabulek E 12 / E 12a. Uvádí, že v Zónách 30 je při dostatečné šířce vozovky plošné umožnění obousměrné jízdy cyklistů standardním a žádoucím opatřením.

### Vypořádání:

Připomínce se v rozsahu požadavku na plošné zavedení cykloobousměrek tímto opatřením obecné povahy nevyhovuje.

Správní orgán nepopírá, že Zóna 30 je obecně vhodným prostředím pro cyklistickou dopravu a že technické podmínky u jednosměrných komunikací doporučují zohlednit potřeby cyklistů, včetně možnosti povolit jízdu cyklistů proti směru jednosměrné komunikace. Takové řešení však nelze stanovit plošně pouze na základě obecného principu. Každé konkrétní povolení obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrné komunikaci musí být posouzeno podle místních šířkových poměrů, intenzit provozu, rozhledů, parkování, vedení pěších tras, návaznosti cyklistických vazeb a podle toho, zda výsledné řešení bude dostatečně čitelné pro všechny účastníky provozu.

V řešené lokalitě jsou cyklistické vazby posuzovány samostatně. Záměrem města je řešit obousměrný pohyb cyklistů zejména v ulici Družstevní, kde je charakter provozu převážně rezidenční a kde lze očekávat bezpečnější a přehlednější vedení cyklistů. K tomuto záměru již je před dokončením stanovení dopravního značení umožňující jezdit cyklistům v ul. Družstevní obousměrně. Také se v rámci stavby nové školy připravuje navazující cesta přímo naproti vyústění z ul. Družstevní do ulice U Mostu.

Plošné doplnění výjimek pro cyklisty do všech dotčených jednosměrných úseků by v rámci nyní projednávaného návrhu mohlo bez podrobnějšího posouzení zvýšit složitost dopravního režimu a zhoršit jeho čitelnost. Správní orgán proto považuje řešení cyklo dopravy v rámci projektu nové školy za vyřešené v rámci jiného projektu stanovení dopravního značení a proto připomínce se v tomto opatření obecné povahy nevyhovuje.

## 5. Připomínka k zavedení obytné zóny, zjednosměrnění a změně parkování v ul. Chelčického

### Shrnutí připomínky:

Připomínkující žádá změnu režimu části ul. Chelčického na obytnou zónu, zjednosměrnění pro motorová vozidla ve směru na sever, povolení obousměrného provozu cyklistů a redukci parkovacích kapacit změnou stání na podélné. Uvádí, že navržený režim Zóny 30 je mezi školními budovami rizikový a že při plném obsazení K+R míst mohou děti vystupovat do jízdní dráhy protijedoucích vozidel.

### Vypořádání:

Připomínce se nevyhovuje.

Správní orgán posuzoval, zda je v daném prostoru vhodné zavést režim obytné zóny. Obytná zóna je podle zákona o silničním provozu zvláštním režimem, v němž mohou chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce a hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny. Řidič smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h, musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a stání je dovoleno pouze na místech označených jako parkoviště. Tento režim je proto určen zejména pro komunikace s výraznou pobytovou funkcí, zpravidla v rezidenčních lokalitách s nízkou dopravní intenzitou, kde se předpokládá sdílený pobyt chodců a omezená dopravní obsluha.

Řešený úsek ul. Chelčického však neplní pouze obytnou či pobytovou funkci. Nachází se v bezprostřední vazbě na základní školu, tělocvičnu, Komenského náměstí a veřejné služby, včetně úřadů s významným počtem návštěvníků. Nejde tedy o uzavřenou rezidenční enklávu s minimální dopravní obsluhou, nýbrž

o veřejný prostor s více funkcemi a více skupinami uživatelů. Zavedení obytné zóny by zde mohlo vést k nejednoznačnému smísení pobytového režimu a reálné dopravní obsluhy školy a úřadů, a tím ke snížení předvídatelnosti dopravního chování.

Správní orgán nepovažuje za vhodné ani navržené zjednosměrnění ul. Chelčického. Podle podkladů byla komunikace navržena a posuzována pro obousměrný provoz a její šířkové uspořádání obousměrný provoz umožňuje. Zjednosměrnění by samo o sobě neodstranilo ranní potřebu krátkodobého zastavení rodičů, naopak by mohlo přesunout zastavování do sousedních komunikací, zvýšit objízdné trasy, zhoršit místní dostupnost a snížit dopravní kapacitu právě v krátkém ranním období, kdy je tlak na dopravní obsluhu největší.

Riziko, že při plném obsazení K+R míst budou někteří řidiči zastavovat mimo vymezená místa, je třeba řešit primárně jasným vymezením míst pro krátkodobé zastavení, dohledem, vynucováním pravidel a následným vyhodnocením provozu, nikoli preventivním zavedením režimu, který by mohl přenést problém do širšího okolí. Navržená úprava organizuje krátkodobé zastavení do kontrolovatelných míst, současně ponechává potřebnou průjezdnost a dopravní obsluhu území. Bezpečnost je dále podpořena režimem Zóny 30 a zklidňujícími stavebními a dopravními prvky.

Správní orgán proto uzavírá, že režim Zóny 30 s navrženým uspořádáním je v daném funkčně smíšeném území přiměřenější než obytná zóna a zjednosměrnění. Z výše uvedených důvodů se připomínce nevyhovuje.

## 6. Připomínka k umístění stání K+R mezi školními budovami a návrh na jejich přesun

### Shrnutí připomínky:

Připomínající zásadně nesouhlasí s umístěním stání K+R mezi budovou školy a tělocvičnou. Namítá kumulaci popojíždějících a manévrujících vozidel v místě s vysokou koncentrací dětí a poukazuje na koncept tzv. školních ulic. Navrhuje přesunout K+R do ulice Komenského náměstí v docházkové vzdálenosti a zrušit K+R za křižovatkou i nová K+R místa v ul. Chelčického.

### Vypořádání:

Připomínce se nevyhovuje.

Správní orgán se zabýval otázkou umístění krátkodobých stání K+R z hlediska bezpečnosti dětí, dopravní obsluhy školy, plynulosti provozu a dostupnosti širšího území Komenského náměstí. Při návrhu bylo zvažováno více variant. Výsledné umístění K+R vychází z reálného předpokladu, že část rodičů bude děti do školy dovážet automobilem a že pokud pro tento účel nebudou vytvořena přehledná a časově omezená místa, bude docházet k živelnému zastavování v prostoru křižovatek, u chodníkových hran, v rozhledových poměrech nebo v sousedních ulicích.

Stání K+R proto nelze hodnotit izolovaně jako „přivedení dopravy ke škole“, ale jako nástroj regulace dopravního chování, které v lokalitě již částečně existuje a bude novou školní institucí zasaženo. Jeho účelem je zkrátit dobu zastavení, zabránit dlouhodobému stání, soustředit výstup dětí do předvídatelného prostoru a umožnit lepší dohled nad ranním provozem. Návrh současně obsahuje prvky zklidnění a uspořádání komunikace, které mají snížit rychlosti a zvýšit čitelnost prostoru.

Návrh přesunout K+R do prostoru Komenského náměstí není z pohledu silničního správního úřadu (SSÚ) vhodnějším. Komenské náměstí není pouze předprostorem školy, ale slouží také rezidentům, návštěvníkům úřadů, dopravní obsluze a dalším uživatelům veřejného prostoru, který zde je již nyní poměrně velký. Soustředění K+R do tohoto prostoru by mohlo zhoršit dopravní situaci v místě s více protichůdnými nároky, zvýšit počet krátkodobých zastavení u úřadů a přenést pěší trasy dětí přes další komunikace. Takový přesun by proto nebyl jednoznačným bezpečnostním zlepšením, ale pouze přenesením dopravní zátěže do jiné části již zatíženého veřejného prostoru.

Koncept školní ulice správní orgán vnímá jako legitimní moderní nástroj zklidňování dopravy v okolí škol, nikoli však jako obecně závazný standard, který by musel být použit v každé školní lokalitě. Školní ulice zpravidla spočívá v časově omezeném zákazu vjezdu motorových vozidel do bezprostředního předprostoru školy v době ranní špičky. Její vhodnost závisí na konkrétní uliční síti, možnosti objížděk, potřebách rezidentů, dopravní obsluze, dostupnosti pro osoby se sníženou pohyblivostí, provozu školních zařízení a existenci vhodných alternativních míst pro vysazení dětí. V řešeném území, které je úzce svázáno s Komenským náměstím a veřejnými službami, nebyla tato varianta shledána jako vhodnější než navržené řízené K+R v kombinaci se zklidněním.

Správní orgán bude po realizaci úpravy vyhodnocovat skutečné fungování K+R, dodržování časového omezení a dopady na bezpečnost a plynulost provozu. Pokud se ukáže, že konkrétní prvek neplní zamýšlenou funkci nebo vyvolává nepřiměřené provozní riziko, lze jej v budoucnu upravit samostatným stanovením místní úpravy provozu. V této fázi však správní orgán považuje navržené řešení za přiměřené a bezpečnostně obhajitelné. Připomínce se proto nevyhovuje.

### III. Celkový závěr k připomínkám

Správní orgán připomínky pana Vladislava Waltera Nürnbergera vyhodnotil jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. Připomínky vycházejí z legitimního zájmu na bezpečnosti dětí, seniorů a dalších zranitelných účastníků provozu. Tento zájem je však v navrženém opatření obecné povahy zohledněn jiným, podle správního orgánu přiměřenějším způsobem, než jaký připomínající navrhuje.

Návrh místní úpravy provozu je založen na režimu Zóny 30, na celkovém zklidnění dopravního prostoru, na usměrnění krátkodobého zastavování, na zachování dopravní obsluhy školy a okolních veřejných služeb a na posouzení širších dopravních vazeb v území. Navržené řešení nepředstavuje rezignaci na bezpečnost, ale vyvažuje bezpečnost, dostupnost, plynulost a čitelnost provozu v lokalitě, kde se střetává více veřejných i soukromých zájmů.

Správní orgán proto neshledal důvod k přepracování návrhu opatření obecné povahy podle připomínek. Připomínkám se nevyhovuje a navržené dopravní řešení se zachovává. Současně správní orgán deklaruje, že po realizaci bude dopravní situaci v lokalitě sledovat a vyhodnocovat; případné prokazatelné provozní nedostatky bud e ve spolupráci se správcem místních komunikací a se zřizovatelem školy řešit následnou úpravou dopravního značení nebo doplněním fyzických opatření v samostatném procesu.

### Odůvodnění

Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech jako příslušný orgán státní správy obdržel žádost od Firmy Rusina Frei, s. r. o., sídlem Bubenská 255/49, 170 00 Praha 7, IČ: 02308002, která na základě plné moci zastupuje Město Říčany, Masarykovo náměstí 53/40, 251 01 Říčany, IČ 00240702 o vydání stanovení místní úpravy provozu na stávajících a nově vybudovaných pozemních komunikacích z důvodu otevření nové základní školy.

Dne 22.4.2026 byl v souladu s § 172 odst. 1 správního řádu návrh opatření obecné povahy zveřejněn na úřední desce Městského úřadu Říčany. Návrh opatření obecné povahy byl z úřední desky sejmут dne 11.5.2026, tedy po uplynutí zákonné 15 denní lhůty. Dotčené osoby byly v návrhu vyzvány, že k němu mohou podávat připomínky nebo námítky ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění. Ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy k němu byly podány písemné připomínky, se

kterým se správním orgán vypořádal. Proto mohl zdejší správní orgán přistoupit k vydání tohoto opatření obecné povahy, jímž bylo návrhu na stanovení místní úpravy provozu vyhověno. Při vydání tohoto opatření obecné povahy, kterým se stanoví místní úprava provozu na uvedených komunikacích vycházel zdejší správní orgán z obsahu návrhu navrhovatele. Na základě předložených dokladů a po zvážení návrhu, dospěl zdejší správní orgán k závěru, že návrhu vyhoví a opatření obecné povahy vydá a stanoví místní úpravu na výše uvedených komunikacích.

Protože navržená místní úprava odpovídá zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu a byla splněna zákonná podmínka pro vydání opatření obecné povahy, kterou je předchodí projednání s příslušným orgánem policie, bylo vydáno opatření obecné povahy.

Na základě výše uvedených stanovisek byla Odborem správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech stanovena místní úprava provozu na pozemních komunikacích, jak je uvedeno ve výrokové části.

### Poučení

Opatření obecné povahy se oznamuje veřejnou vyhláškou a nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

Proti opatření obecné povahy dle ust. § 173 odst. 2 zák. č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nelze podat opravný prostředek.

**Jiří Karásek**  
**oprávněná úřední osoba**

"otisk úředního razítka"

Toto oznámení musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů.

Vyvěšeno dne: ..... Sejmuto dne: .....

Razítka a podpisy orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí:

Příloha:



Věc\_ Připomínky k  
návrhu opatření obc

#### **Rozdělovník:**

- adresát (v zastoupení)
- Město Říčany (k vyvěšení)

#### **Na vědomí**

Policie ČR DI Praha venkov - JIH