

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Pardubického kraje
Územní odbor Chrudim
Dopravní inspektorát
Průmyslová 1478, 537 20 Chrudim

Č. j. KRPE-22854-2/ČJ-2025-170306

Chrudim 24. března 2025

Počet stran: 4

Přílohy: PD

Marie Štefanová
Dvořákova 377/32
74101 Nový Jičín

Doručovací adres pro idds: t7hpmtf

Vyjádření k územní studii.

Dne 07.03.2025 byla na Policii ČR, Krajské ředitelství Pardubického kraje, Územní odbor Chrudim - dopravní inspektorát v Chrudimi předložena žádost o vyjádření k:

„Územní studie lokality Z.4, obec Kočí“

Řešené území bude na stávající dopravní síť napojeno úpravou současné stykové křižovatky silnic I/17 a III/34034 na severovýchodní části obce Kočí. Studie se zabývá urbanistickým řešením rozvojové lokality Z4 v obci Kočí, která se nachází na západním okraji obce. V lokalitě je navržena zástavba rodinných, případně bytových domů. Maximální počet obyvatel je 160. Řešené území bude na stávající dopravní síť napojeno úpravou současné stykové křižovatky silnic I/17 a III/34034 na severovýchodní části obce Kočí. Napojení je předloženo ve třech variantách:

- A. Varianta průsečné křižovatky s vjezdovou bránou do obce
- B. Varianta průsečné křižovatky s odbočovacím pruhem
- C. Varianta okružní křižovatky

Řešená oblast nové výstavby je, stejně jako lokalita Z3, navržena v dopravním režimu „Zóna 30“. Na východní hraně území návrh respektuje řešení navržené v územní studii plochy Z3, tedy je zachován obousměrný provoz na komunikaci III/34034 až po severovýchodní křižovatku mezi obslužnými komunikacemi ploch Z3 a Z4 (křižovatka A). Parcelace lokality Z3 a Z4 je navržena tak, aby šířka veřejného prostoru s komunikací III/34034 byla 12 m. Návrh počítá s maximálním počtem 160 obyvatel v lokalitě Z.4. Komunikace budou fungovat v režimu "Zóna 30" jsou navrženy o šíři 5,5 m mezi obrubami (v oblouku na severu řešené oblasti je rozšířena na 6,5 m), což umožní vzájemné míjení protijedoucích vozidel, ale i průjezd rozměrného vozidla (vozidla pro svoz odpadu či vozidla hasičského záchranného sboru). Po straně komunikací je navržen chodník o šířce 2 m. Při obou vjezdech do Zóny 30 jsou navrženy zpomalovací přejezdové prahy. Stejná zpomalovací opatření jsou pak navržena také na všech stykových křižovatkách v lokalitách Z3 a Z4. Křižovatky budou, stejně jako přejezdové prahy, barevně i materiálově odlišeny od asfaltové vozovky - doporučena je žulová kostka, případně maloplošná dlažba

z betonových kvádrů. Nároží křižovatek jsou o poloměru 6 m. Při průjezdu rozměrnými vozidly bude nutné využít téměř celou plochu křižovatky, avšak výskyt těchto vozidel v řešené oblasti bude pouze ojedinělý.

Parkování v této oblasti bude řešeno na jednotlivých pozemcích. V rámci řešeného území bude vytvořeno 6 parkovacích stání pro návštěvníky. Dešťové vody v zájmovém území neřešené kanalizací jsou systémem povrchového odvodnění (příkopy, propustky, drobné občasné vodoteče) sváděny do Labe a jeho přítoků.

Policie České republiky, Krajské ředitelství Pardubického kraje, Územní odbor Chrudim, Dopravní inspektorát, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ust. § 1, zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů vydává k předložené studii toto vyjádření:

- jelikož se jedná o úpravu stávající stykové křižovatky sil. I/17 x III/34034 bude vydávat stanoviska k předložené studii a dále pak i pro další stupně PD KŘPPaK, OSDP Pardubice kpt. Ing. Tomáš Krpata,

z hlediska námi sledovaných zájmů:

- chodeckou provázanost požadujeme dořešit i při levé straně sil. I/17 směrem na Chrudim (od průsečné křižovatky k čp. 149),
- předložené varianty průsečných křižovatek ať už s vjezdovou branou či s odbočovacím pruhem považujeme za **nevhodné**,
- z výsledků a hodnocení Ročenek nehodovosti na PK v ČR za uplynulé roky je patrné, že na okružních křižovatkách dochází k několikanásobně nižšímu počtu dopravních nehod než na 3 a 4 ramenných křižovatkách, s nižším počtem dopravních nehod lze očekávat i nižší celospolečenské ztráty,
- situování okružní křižovatky při vjezdu do obce ze směru od Chrudimi přispěje k požadovanému snížení rychlosti příjezdících vozidel již od samého začátku obce,
- s režimem **tempo zóny 30** lze souhlasit, budou dodrženy podmínky TP 132 (případná změna dopravního režimu (např. z tempo zóny 30 na obytnou) v průběhu zpracování PD není žádoucí),
- s ohledem na zvolný způsob organizace dopravy a druh výstavby v lokalitě bude uzpůsobena **šířka veřejného prostranství** (vyhl. č. 501/2006 Sb.),
- nově navržená komunikace musí odpovídat ČSN 73 6110 – šířka, směrové vedení, podélný a příčný sklon, rozhledové poměry v průběhu trasy pro zastavení, řádné odvodnění komunikace, kategorizace aj.,
- v celé délce komunikace musí být zajištěn **bezpečnostní odstup** od pevných překážek a rozhled pro zastavení,
- má-li dojít stavbou dané lokality ke **zřízení nových křižovatek popř. úpravám stávajících křižovatek**, je následně nutné postupovat v souladu s § 10 zákona č. 13/1997 Sb. - tzn. je nutné doložit přesné stavební a technické provedení daných křižovatek včetně zakreslu rozhledových trojúhelníků na samostatných plánech (s uvedením všech potřebných kót). Upozorňujeme, že křižovatky musí odpovídat ČSN 73 6102 (stavební a technické provedení, včetně doložení vlečných křivek pro nejdelší uvažované vozidlo). V projektu je nutné také respektovat nejmenší vzdálenosti křižovatek. V případě rozhledových trojúhelníků je nutné mít rozhledy zakresleny v souladu s ČSN 73 6102 nejméně pro vozidla skupiny 2 (svoz odpadu) a pro nejvyšší dovolenou rychlost na PK - délky stran rozhledových trojúhelníků

- budou odpovídat tab. 19 z ČSN 73 6102 (v případě zákresu jiných délek stran je toto nutné doložit výpočtem),
- nově navržený **chodník** musí odpovídat ČSN 73 4001, (šířka chodníku min. 1,5 m, příčný a podélný sklon atd.), Dále je nutno vytvořit přirozenou vodící linii chodníku např. osazením obrubníku trávníku s výškovým přesahem 60 mm. Zřízení varovných pásů bude v místech snížení obrubníků pod 0,08 m (čl. 10.1.2.12 ČSN 73 6110), včetně dalších podmínek uvedených v ČSN 73 6110 a to i v místech **ukončení chodníků**. Nově budované chodníky budou navazovat na stávající chodníkové plochy,
 - v případě **parkovacích stání** upozorňujeme, že tyto parkovací stání musí odpovídat ČSN 73 6056 ČSN 736110 a ČSN 734001, s ohledem na neustálé problémy s dopravou v klidu požadujeme pro lokalitu s výstavbou RD a BD zajistit dostatečný počet parkovacích stání (min. dle výpočtu s dostatečnou rezervou), tak aby následně nedocházelo k nechtěnému zatížení okolních komunikací a zhoršení jejich průjezdnosti,
 - v případě zřízení **nových přípojení** sousedních nemovitostí je nutné postupovat v souladu s §10 zákona č. 13/1997 Sb. - tzn., je nutné doložit stavební a technické provedení jednotlivých sjezdů (podélné a příčné sklony, šířka sjezdu apod.) včetně zákresu rozhledových trojúhelníků. V případě, že si budou o sjezdy následně žádat vlastníci nemovitostí sami, je nutné zohlednit nyní navržené umístění sjezdů a zajištění rozhledových poměrů s ohledem na umístěné parkovací stání u těchto sjezdů, tak aby následně šlo z naší strany vydat ke zřízení přípojení sousední nemovitosti k MK dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb. kladné stanovisko,
 - z pohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu požadujeme případné provedení propustků v podobě šikmých čel 1:2.
 - případnou výstavbou **oplocení** pozemků nesmí být narušen rozhledový trojúhelník nových přípojení nemovitostí ani nových či upravovaných křižovatek,
 - případná **kontejnerová stání** na tříděný odpad nebudou situována v blízkosti křižovatek ani ve směrových obloucích a jiných místech, kde by při jejich svozu (zastavení) byla ohrožena bezpečnost provozu na PK,
 - případná **zeleň** nebude překážkou v rozhledu,
 - v případě, že je v lokalitě počítáno s umístěním **VO** upozorňujeme, že VO musí splňovat podmínky mimo jiné dle ČSN CEN TR/13201-1, ČSN 36 0400, ČSN EN 13201-2 atd., VO musí být umístěno tak, aby byl dodržen bezpečnostní odstup k pevné překážce od jízdního pruhu - 0,5 m a budou zajištěny podmínky pro rozhled dle ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110, dále VO nebude zasahovat do volné šířky pásu pro chodce o šíři 1,5 m, tak aby netvořilo překážku viz. čl. 10.1.2.2 ČSN 73 6110, dle vyhl. MMR č. 398/2009 Sb. a bude zajištěn bezpečnostní odstup k pevné překážce od pruhu pro chodce - 0,25 m dle ČSN 73 6110. Pro případné umístění pevných překážek sloupů VO, případně dopravního značení, pilířků atd. upozorňujeme, že do volné šířky pásu pro chodce o šíři 1,5 m a menší nesmí zasahovat žádné překážky, ani ojedinělé o šířce větší než 0,15 m. V odůvodněných případech ve stísněných podmínkách může ojedinělá překážka bodově zúžit průchozí prostor chodníku až na 0,9 m, viz. čl. 10.1.2.2 ČSN 73 6110 (dle vyhl. MMR č. 398/2009 Sb. – technické vybavení komunikace lze v odůvodněných případech umístit tak, že průchozí prostor na chodníku bude místně zúžen až na 900 mm). Umístění VO bude doloženo v PD pro další stupeň řízení,
 - pro zřízení **sítí** (kanalizace, vodovod, plynovod, NN apod.) dle možností řešit křížení vedení sítí s komunikací protlakem, podvrtem, v krajním případě překopem, upozorňujeme, že v případě umístění nových pojistkových pilířů, rozpojovacích

pilířů, podpěrných bodů/sloupů či pojistkových skříní či TS musí být zachovány rozhledy ze sjezdů dle ČSN 73 6110, dle ČSN 73 6101 a rozhledy v křižovatkách dle ČSN 73 6102, v případě umísťování nových pojistkových pilířů, rozpojovacích pilířů, podpěrných bodů/sloupů či pojistkových skříní či TS apod. je nutné dodržení bezpečnostního odstupu pevné překážky od jízdního pruhu - 0,5 m (zóna 30 – 0,25 m) a bezpečnostního odstupu pevné překážky od pruhu pro chodce nachází-li se v daném místě chodník,

- prováděním stavby nedojde k ohrožení provozu na pozemních komunikacích. K jeho případnému omezení může dojít jen v nezbytné míře a na dobu nezbytně nutnou. V případě, pokud si to vyžádá situace, budou práce prováděny pod ochrannou přenosného dopravního značení,
- v dalším stupni zpracování PD doporučujeme zpracovat podrobnější organizaci výstavby jednotlivých etap a DIO,
- před zahájením prací bude nutné na zdejší součást Policie ČR předložit návrh dopravně inženýrských opatření k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a požádat o vydání „Stanoviska k umístění přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích“ dle § 77 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a případně také samostatně požádat o vydání „Souhlasu se zvláštním užíváním komunikace“ dle § 25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, nebo případně také o vydání „Vyjádření k uzavírce PK a vedení objízdné trasy“ dle § 24 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- dále požadujeme, aby pro daný projekt byly v dalším stupni řízení dodrženy příslušné normy, technické podmínky a další související předpisy (ČSN 73 6110, 734001, ČSN 73 6102, TP 132, TP 65, TP 85 aj),
- jiné připomínky z hlediska námi chráněných zájmů nemáme.

Toto stanovisko není stanoviskem ve věci pozemních komunikací ve smyslu § 16 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů ani závazným stanoviskem ve smyslu § 10 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Vyřizuje:
por. Ing. Pavel Novák
komisař
tel: 974572257

npor. Mgr. Pavel Dostálek
vedoucí dopravního inspektorátu

z r. por. Ing. Pavel Novák