

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
Krajské ředitelství policie Pardubického kraje  
Odbor služby dopravní policie  
Na Spravedlnosti 2516, 530 48 Pardubice

Č. j. KRPE-11509-2/ČJ-2025-1700DP

Pardubice 5. března 2025

Počet stran: 2

Marie Štefanová  
Dvořákova 377  
74 101 Nový Jičín

### Vyjádření ke studii „Územní studie lokality Z.4, obec Kočí“

Na Policii České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, odbor služby dopravní policie byla doručena Vaše žádost o vyjádření ke studii „Územní studie lokality Z.4, obec Kočí“ variantního návrhu řešení stykové křižovatky silnici I/17 se sil. III/34034, kdy je navrhována variantní úprava této křižovatky s ohledem na napojení nové místní komunikace:

1. Varianta průsečné křižovatky s vjezdovou bránou do obce
2. Varianta průsečné křižovatky s odbočovacím pruhem
3. Varianta okružní křižovatky.

Studie se zabývá urbanistickým řešením rozvojové lokality Z4 v obci Kočí, která se nachází na západním okraji obce. Zpracování této studie je zakotveno v platném územním plánu obce.

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, odbor služby dopravní policie 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, se vyjadřuje k části výše uvedenému záměru týkajícímu se sil. I/17 takto:

1) Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy **upřednostňujeme zřízení okružní křižovatky** ve variantě označené č. 3. Okružní křižovatka zajistí stálý průjezd křižovatkou rychlostí okolo 30 km/h, tedy rychlostí, při které jsou případné následky při střetu s chodci a cyklisty výrazně menší než při rychlosti 50 km/h. Vzhledem k tomu, že se předmětná křižovatka nachází na rozhraní mezi intravilánem a extravilánem, měla by její přestavba na okružní křižovátku rovněž výrazný vliv na snížení rychlosti v obci. Dále by bylo možné bezpečně převést chodce a cyklisty přes sil. I/17 ve směru na obec Topol a autobusovou zastávku. Tato varianta tedy zajišťuje výrazně větší kladný vliv na BESIP, než ostatní varianty.

2) **Nesouhlasíme** s navrženou variantou s odbočovacím pruhem označenou č. 2, neboť délky odbočovacích pruhů ani vychýlení jízdních pruhů neodpovídá podmínkám ČSN 73 6102 čl. 5.2. Dále je délka přechodu pro chodce navržena v rozporu s ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.3.2. V rozporu s tímto článkem je navrženo vychýlení jízdního pruhu před přechodem pro chodce ve směru od Chrudimi.

3) **Nesouhlasíme** s navrženou variantou s vjezdovou bránou do obce označenou č. 1, neboť je navržena v rozporu s ČSN 736101, ČSN 736102 a TP132. Nedodržení normových parametrů spočívá v navrženém vychýlení jízdních pruhů. Dále je vjezdová brána chybně umístěna do prostoru křižovatky, kdy vozidla jedoucí po sil. I/17 e směru od Chrudimi, jsou vychylována na stojící vozidla v prostoru křižovatky, což zvyšuje nebezpečí následků dopravních nehod.

4) Ve věci úpravy předmětné křižovatky na sil. I/17 je nutné postupovat v souladu s § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

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.

plk. Ing. Miroslav Pochobradský  
vedoucí odboru

z r. kpt. Ing. Tomáš Krpata  
vrchní komisař  
tel.: 974 561 253