



Obec Dětkovice
Dětkovice 76, 683 23 Ivanovice na Hané Tel./fax: 517 365 470
IČO: 00369721 e-mail: oudetkovice@cmail.cz
Bank. spojení: KB Vyškov, a.s. č.ú.: 16720731/0100

V Dětkovicích 5. prosince 2008

Atelier malých okružních křižovatek
Ing. Petr NOVOTNÝ
Hlaváčova 179
530 02 Pardubice

Věc: Vyjádření k zaslané studii – průtah obcí Dětkovice

Zastupitelstvo obce Dětkovice na svém šestém zasedání, konaném dne 25. 11. 2008, projednalo návrh studie – průtah obcí Dětkovice a proti tomuto návrhu nebylo vzneseno žádných připomínek.

S pozdravem

Jan Vrána
starosta obce

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje

příspěvková organizace kraje

Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

Zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl Pr., vložka 287

Korespondenční adresa:

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Oblast Vyškov
Křečkovská 17
682 11 Vyškov
telefon: 517 324 211, 517 348 241
fax: 517 348 565

Ing. Petr Novotný
Hlaváčova 179
530 02 Pardubice

Váš dopis :

Naše značka :

8/93 /2009-VY/OIJa

Vyřizuje:

Olejníček, tel. 517 324 214
jan.olejnicek@susjmk.cz

Ve Vyškově dne:

28. 05. 2009

Věc: „Průtah obcí Dětkovice“ – stanovisko správce silnice II/428 k návrhu studie

Na základě Vaší žádosti a předložené situace výše uvedené akce Vám jako správce silnice II/428 sdělujeme, že k předloženému návrhu technického řešení nemáme námitek ani zásadních připomínek.

S pozdravem

Správa a údržba silnic
Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 BRNO
IČO: 709 32 581 (5/1)
Jan Olejníček
vedoucí TSÚ



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Územní odbor Vyškov
Dopravní inspektorát Vyškov

Č.j.: KRPB-110787/ČJ-2010-061206

Ve Vyškově 29. listopadu 2010
Počet listů: 1

Ing.
Petr Novotný
projektant dopravních staveb
Hlaváčova 179
530 02 Pardubice


Věc: Stanovisko k PD studii „Průtah obcí Dětkovice“

K Vaší žádosti doručené dne 29.10.2010

Na základě Vaší žádosti o vydání stanoviska k PD studii „Průtah obcí Dětkovice“, PČR KŘP Jmk Brno, Dopravní inspektorát Vyškov z hlediska bezpečnosti silničního provozu vydává následující vyjádření:

- doporučujeme cyklistickou dopravu – jízdní pruhy pro cyklisty - v obci Dětkovice neumísťovat, jelikož pohyb cyklistů v obci je minimální a jízdní pruhy pro cyklisty z prostorového hlediska nelze umístit v celé délce průtahu obcí např. přerušení ve směrovém oblouku, v místě pro přecházení, které považujeme za potencionální riziková místa,
- jiné připomínky k navrženému řešení nemáme.




npor. Ing. Zbyněk Grygar
vedoucí PČR KŘP Jmk Brno
ÚO DI Vyškov

Brněnská 7a
682 01 Vyškov

www.policie.cz

Tel.: +420 974 639 254
Fax: +420 974 639 704
Email: divy@mvr.cz

Měl jsem možnost připomínkovat studii „Průtah obcí Dětkovice“ a na rozdíl od stanoviska ÚO DI Vyškov doporučuji daný návrh k realizaci. K tomu mě vedou následující důvody:

- Názor, že pokud tu nikdo nejedí, tak nic nedělejme pro cyklisty, je poplatný dopravní politice šedesátých let, který směřoval k typickému vytlačování cyklistů na chodníky (aby se uvolnila cesta rozvoje aut). Díky těmto opatřením spojených s vhodně nastavenou dopravní politikou lze každoročně sledovat až stoprocentní nárůst intenzit cyklistické dopravy, což má pozitivní vliv na dopravu celkovou. Toto opatření by tak mohlo znamenat samotný nárůst cyklistické dopravy v obci, pokud tedy o to někdo stojí.
- I když pruhy pro cyklisty z prostorového hlediska nelze umístit v celé délce průtahu obcí, tak se tento nedostatek dá vyřešit vodorovnou dopravní značkou č. V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ (nová Vyhláška č. 247/2010 Sb.). Tato novinka je inspirována obdobnými provedeními užívanými v zahraničí. Vyznačuje základní prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje. Jeho užití však nezakládá cyklistům žádná zvláštní práva ve vztahu k řidičům motorových vozidel, ani ve vztahu k chodcům, kteří se na komunikaci mohou nacházet. **Cílem užití piktogramového koridoru je vhodně napomoci vnímání společného dopravního prostoru cyklisty a ostatními, především motorizovanými účastníky provozu: jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru.** Toto vodorovné dopravní značení, složené z piktogramu cyklisty a směrového znaku, **vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů.** Toto dopravní opatření velmi efektivně hospodáří s prostorem komunikace a může být provedeno tam, kde kvůli nedostatečné šířce není možné provedení samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (resp. pro jízdní kola).
- Pokud by byla navržena cyklostezka v přidruženém dopravním prostoru, tak je potřeba vzít v úvahu, kolik stojí kilometr samostatné stezky a kolik kilometr vyhrazeného pruhu, který využívá již existující (předimenzované) dopravní plochy jejím logičtějším rozdělením. Je opomíjená výhoda, že nic nestavíme, leč využíváme to, co je už postaveno.

Jízdní kolo je dle zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích vozidlo. Cyklista jedoucí na pozemní komunikaci na jízdním kole je řidič vozidla a musí respektovat dopravní předpisy. Je zřejmé, že cyklistická dopravní infrastruktura v hlavním dopravním prostoru musí umožňovat především bezpečný pohyb jízdních kol v součinnosti s logickými charakteristikami

pohybu vozidel v běžném dopravním provozu. Při správném návrhu integračních prvků tedy dochází především ke zdůraznění, resp. naznačení vhodného pohybu cyklistů v optimálně trasovaných koridorech v součinnosti s případným přerozdělením dopravního prostoru ve prospěch zklidňování a zvyšování plynulosti dopravy. Tento pohyb provozují zkušení dopravní cyklisté automaticky i bez zvláštních úprav, avšak méně předvídatí motoristé mohou cyklistu omezovat či přímo ohrožovat (díky relativně nízkým podílům cyklodopravy tj. vzhledem k nedostatečné zkušenosti s provozem jízdních kol). Méně zkušení nebo nedostatečně informovaní cyklisté pak naopak mohou ohrožovat sebe a sekundárně i motoristy nevhodným způsobem či nepředvídatelností jízdy, pokud jsou vinou absence integračních opatření cyklistické infrastruktury nuceni sami vyhodnocovat optimální průjezd úsekem. Často je dopravní prostor řešen pouze pro motorovou dopravu, takže při striktním dodržování platných právních úprav se cyklisté vystavují nebezpečným situacím a vystavují jim i ostatní. Při integraci prvků cyklistické infrastruktury se i méně zkušení uživatelé veřejného prostoru (chodci, cyklisté i motoristé) chovají předvídatelněji, přičemž si na sebe a na své chování vzájemně snáze a rychleji zvykají. To pak vede ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti celkového provozu i k dalšímu rozvoji cyklodopravy.

Závěrem je třeba zdůraznit, že daná studie je v souladu s evropskou dopravní politikou a preferencí „ekologického“ balíku, tj. MHD, cyklisté, chodci.

Ing. Jaroslav Martinek
Koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

