



Č. j./Sp. zn./Typ

MD-52274/2025-940/8

MD/52274/2025/940 RD

NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako správní orgán příslušný podle § 77 odst. 1 písm. a) a § 124 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), oznamuje podle § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

návrh stanovení místní úpravy provozu

na dálnici **D1** spočívající v odstranění svislých dopravních značek č. B 20a Nejvyšší dovolená rychlost (100 km/h) v km 264,734 vpravo a v km 266,634 vlevo podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „prováděcí vyhláška“), viz také příloha tohoto návrhu.

Platnost navrhované místní úpravy provozu: trvale

Odůvodnění

Ministerstvo dopravy obdrželo dne 3. 9. 2025 podnět Ředitelství silnic a dálnic s. p., Generálního ředitelství, IČO 65993390, se sídlem Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 (dále také „žadatel“), na stanovení místní úpravy provozu na dálnici D1 spočívající v odstranění svislých dopravních značek č. B 20a Nejvyšší dovolená rychlost (100 km/h) v km 264,734 vpravo a v km 266,634 vlevo.

V souladu s § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu projednalo Ministerstvo dopravy návrh stanovení místní úpravy provozu s Ministerstvem vnitra, Odborem bezpečnostní politiky, které s návrhem vyslovilo souhlas (č. j. MV-159251-2/OBP-2025 ze dne 6. 10. 2025).

Důvodem pro stanovení místní úpravy provozu na dálnici D1 je zejména nutnost zajištění souladu dopravního značení s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého se dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace 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.

Vzhledem k tomu, že stanovenou přechodnou úpravou provozu se odstraňují prvky ukládající účastníku silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je předmětné stanovení přechodné úpravy provozu vydáváno formou opatření obecné povahy podle části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Ředitelstvím silnic a dálnic s. p. a Ministerstvem dopravy byla na základě výše citovaného ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu prověřena opodstatněnost stávajícího snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 100 km/h na dálnici D1 svislými stálými dopravními značkami č. B 20a Nejvyšší dovolená rychlost umístěnými v km 264,734 vpravo a v km 266,634 vlevo. Tyto dopravní značky byly na dálnici D1 umístěny při zprovoznění úseku stavby „D1, 0135 Kroměříž východ – Říkovice“ v roce 2011. Přesné důvody pro umístění těchto dopravních značek se nepodařilo dohledat, nicméně pravděpodobně jejich umístění souviselo s následujícími skutečnostmi:

1. Směrový oblouk na hlavní trase dálnice D1 v oblasti mimoúrovňové křižovatky Hulín (EXIT 265) o poloměru cca 900-1000 m neodpovídá požadavkům pro návrhovou rychlost 130 km/h vyplývajícím z tabulky 9 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (dále jen „ČSN 73 6101“).
2. V pravém jízdním pásu (tj. ve směru jízdy na Ostravu) není při jízdě levým jízdním pruhem splněna délka rozhledu pro zastavení D_z přes střední dělicí pás stanovená v tabulce 8 ČSN 73 6101.
3. V levém jízdním pásu (tj. ve směru jízdy na Brno) není při jízdě pravým jízdním pruhem splněna délka rozhledu pro zastavení D_z přes svodidlo umístěné na nezpevněné krajnici stanovená v tabulce 8 ČSN 73 6101.

Pro umístění dopravních značek omezujících nejvyšší dovolenou rychlost pak byla zřejmě dále zásadní skutečnost, že v době návrhu, resp. zprovoznění stavby D1 0135, Kroměříž východ – Říkovice byl v případě nedodržení některých návrhových prvků pozemních komunikací požadovaných technickými normami uplatňován při stanovování místní úpravy provozu více rigidní přístup, než je tomu v dnešní době.

Stanovení návrhových parametrů a jejich respektování při návrhu a výstavbě pozemní komunikace je důležité pro dosažení požadované úrovně bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, homogenity trasy a úrovně komfortu jízdy (přičemž stavba dálnice o návrhové rychlosti 130 km/h je nejvyšším standardem, na který se pozemní komunikace v České republice navrhuje). Z uvedeného však nelze dovodit obrácený přístup, kdy by nedodržení určitého návrhového parametru odpovídajícího návrhové rychlosti 130 km/h automaticky znamenalo nutnost snížení nejvyšší dovolené rychlosti místní úpravou provozu, je-li možno předpokládat, že toto snížení dopravně technického standardu nezpůsobí z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zásadní komplikace. Tento přístup byl již v praxi v minulosti ověřen např. při návrhu a následném provozování stavby modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice–Kývalka, kde se nachází vícero úseků s návrhovými parametry nižšími, než by odpovídaly návrhové rychlosti 130 km/h (viz např. úsek nacházející se v k. ú. Bělčice u Ostředka), a nebyla kvůli této skutečnosti místní úpravou provozu snížena nejvyšší dovolená rychlost, ani nenastaly během provozu zásadní komplikace. Stejně tak je tento přístup uplatňován i na jiných stavbách dálnic, kde je v případě potřeby preferováno umístění výstražných dopravních značek (viz např. úsek dálnice D4 nacházející se v k. ú. Dubenec u Příbramě) a umístění značek omezujících rychlost je voleno jako krajní řešení.

Co se týče předmětného úseku dálnice D1 v oblasti MÚK Hulín, uvádí Ministerstvo dopravy k nedodržení návrhových parametrů, které bylo popsáno výše pod body 1–3, následující.

- ad 1) V tabulce B.1 ČSN 73 6101 odpovídá rychlosti 130 km/h hodnota mezního poloměru 485 m. Vzhledem k tomu, že poloměr směrového oblouku je v předmětném úseku dálnice D1 zhruba dvojnásobný, je zřejmé, že tento směrový oblouk umožňuje s rezervou bezpečné projetí rychlostí 130 km/h za standardních podmínek.
- ad 2) Při pohledu z osy levého jízdního pruhu přes střední dělicí pás do osy levého jízdního pruhu je předpokládáno, že návrhové vozidlo zpomalí a následně zastaví před překážkou nacházející se v levém jízdním pruhu, tzn. v této teoretické úvaze se nebere v potaz možnost přejetí do pravého jízdního pruhu (do kterého je potřebná délka rozhledu

zachována). Taktéž není důvodné místní úpravou provozu omezovat rychlost všech vozidel, tzn. i vozidel jedoucích v pravém jízdním pruhu, ve kterém je délka rozhledu pro návrhovou rychlost 130 km/h dodržena.

- ad 3) Ačkoli v levém jízdním pásu lokálně nevychází dle ČSN 73 6101 délka rozhledu pro zastavení přes svodidlo umístěné v nebezpečné krajnici, není tento rozhled omezen absolutně, neboť přes toto svodidlo je viditelná horní část vozidla. Délka rozhledu na vozidlo/překážku nacházející se v levém jízdním pruhu je pak pro rychlost 130 km/h vyhovující.

S ohledem na provozní zkušenosti z jiných obdobných úseků (viz výše), s ohledem na dosahované a předpokládané intenzity provozu vozidel (kde není v předmětném úseku předpokládána častá tvorba kolon vozidel), dále s ohledem na relativně nízký počet dopravních nehod, a zejména s ohledem na výše citované ust. § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, proto Ministerstvo dopravy nepovažuje umístění dopravních značek č. B 20a omezujících nejvyšší dovolenou rychlost na 100 km/h v oblasti MÚK Hulín nadále jako nezbytné a navrhuje jejich odstranění. Tímto aktem by tak byla více přenesena zodpovědnost na samotné řidiče, jejichž povinností je mj. dodržovat ust. § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu: „*Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; **smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.***“ Zároveň by však byla právně umožněna jízda rychlostí až 130 km/h pro případy, ve kterých to konkrétní podmínky umožňují.

K návrhu opatření obecné povahy může kdokoliv, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou rovněž podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů.

Ministerstvo dopravy v souladu § 172 odst. 1 správního řádu s odkazem na § 177 odst. 1 správního řádu vyzývá dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly připomínky nebo námitky, a to nejpozději do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

Dnem zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je podle § 172 odst. 1 správního řádu den, kdy byl návrh opatření obecné povahy doručen veřejnou vyhláškou.

V Praze 19. listopadu 2025

Mgr. Ján Skovajsa

ředitel

Odbor pozemních komunikací

Tento návrh musí být vyvěšen po dobu 30 dnů na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje a zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Rozdělovník

- Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
- úřední deska MD