

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje
územní odbor Opava
dopravní inspektorát Opava
Husova 204/19, 746 01 Opava

Č. j. KRPT-191320-4/ČJ-2026-070606

Opava 27. července 2026
Počet stran: 5

dle rozdělovníku

Projednání přechodné úpravy provozu a objížďky - s t a n o v i s k o:
K č.j.: MUKR 11144/2026

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje, územní odbor Opava, dopravní inspektorát Opava, jako příslušný orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve věci „**Oprava silnice II/467 Kobeřice průtah, I. část a III/4671 Kobeřice – průtah II. část**“ vydává následující

s t a n o v i s k o.

Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje, územní odbor Opava, dopravní inspektorát Opava **souhlasí** dle ustanovení § 24 odst. 2, písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, § 77 odst. 2, písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů s návrhem.

Bylo předloženo:

- žádost příslušného SSÚ,
- výkres č. 1, 1.1, 2, 3, 3.1, 4, 4.1, 5, 5.1, 6, 6.1, 7, 7.1.

Z doloženého materiálu je zřejmé, že ve věci bude dotčeno více SSÚ. Vzhledem k nutnosti komplexního vyhodnocení situace z hlediska chráněného zájmu bude vydáno shodné stanovisko. Doposud žádné stanovisko pro potřeby jiných SSÚ zpracováno nebylo.

Výše uvedený souhlas podmiňujeme splněním následujících podmínek:

- budou odstraněny zjištěné vady projektu a připomínky k projektu z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu uvedené níže;

ad celý projekt)

- upozorňujeme zejména, že prací v pracovních místech nesmí být narušen rozhled na stávající DZ. Pokud nelze uvedené zaručit, je nutné přijat a stanovit jiná efektivní opatření;
- upozorňujeme, že v každém okamžiku (zejména frézování) musí být jak pro řidiče tak pro chodce zřejmé, zda se v místě jedná či nejedná o přechod pro chodce a zda je či není přípustné do předmětného místa vstupovat. Upozorňujeme, že v případě zachování přechodu pro chodce musí

být tento zřetelně vyznačen pomocí VZD a musí být na něm garantována bezpečnost tj. zejména zaručeny vyhovující hodnoty uvedené v tab. č. 17 ČSN 736110/Z1 (rozhledy atd.);

- na SDZ č. IP 22 musí být v konkrétních místech co nejpřesnější, nejstručnější a nejvýstižnější definice uzavřeného úseku;

ad uzavírky)

- uzavírky budou provedeny na základě principu standardizovaného schématu B/15 TP 66 tak, jak je avizováno v grafické části a to **ve všech** relevantních **směrech** a shodně vč. tzv. předběžných značek (např. B 24a, b, IP 10a, b), které budou osazeny dle pravidel;

- v uzavírce bude garantována bezpečnost pěších účastníků silničního provozu, kterým není vstup omezen;

- v rámci uzavírky by měl být umožněn průjezd vozidel IZS v případě mimořádných událostí;

ad vyznačení objízdnych tras)

- na směrových tabulích budou uvedeny všechny cíle, které jsou vedeny přes konkrétní uzavřený úsek vč. cíle označujícího začátek a konec uzavřeného úseku;

- v obecné rovině by mělo být na každé připojující se silnici a významné MK v průběhu celé objízdny trasy osazeno DZ, které bude informovat řidiče o přesném místě uzavírky a dále navedení na objízdnu trasu, dle konkrétních cílů;

ad SSZ)

- pro volbu typu střídavého provozu by měly být splněny veškeré podmínky **aktualizovaného schématu 018** s názvem "Grafy pro orientační posouzení délky uzavírky (**náhrada všeobecného schématu 018 v I., V. a VI. dílu**) příručky Ředitelství silnic a dálnic ČR „Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích“ (autor: Michal Prášil, 2023 – dále jen „příručka“) - příloha č. 2 k č. j. MD-48714/2025-940/2;

- za předpokladu splnění podmínek v odrážce výše pro osazení SSZ bude v intravilánu aplikován princip standardizovaného schématu B/6 TP 66 (schématu OD 231 příručky) a v extravilánu C/5 TP 66 (schématu SD 231 příručky) a budou dodrženy podmínky s užitím schémat spjatými (např. použité značení, vzdálenosti značek, kombinace značek);

- v případě splnění podmínek pro možnou aplikaci SSZ (viz výše) bude signální plán vypočten v souladu s platnou legislativou a technickými předpisy, kdy po jeho fyzické aplikaci doporučujeme jeho odpozorování v praxi s cílem zajistit nejen bezpečnost, ale také plynulost v řízeném úseku. Doporučujeme zejména úpravy signálních plánů v návaznosti na ranní a odpolední špičku a také dopravní sedlo;

- v případě vícecestných SSZ bude svítit v jeden okamžik návěst volno vždy pouze v jednom ze směrů;

- rozhled na návěstidlo musí být vždy zajištěn na min. rozhledovou vzdálenost ze všech relevantních směrů.

ad 1)

- frézování bude provedeno za provozu pomocí principu tzv. operativního pracovního místa, kdy bezpečnost doplní osoby s relevantními oprávněními (např. osoby oprávněné zastavovat vozidla, obecní Policie atp.) v konkrétních místech (křižovatky, autobusové zastávky atd.) tak, aby byla zajištěna bezpečnost;

- upozorňujeme, že výstražné značky č. A 7b musí být osazeny před každou výraznou nerovností ve všech směrech a že tyto se osazují podle čl. 8.3.1 TP 65. Z uvedeného např. vyplývá, že v obci je běžná vzdálenost 50 - 100m, kdy každá jiná musí být s D.T. č. E 3a avšak nesmí klesnout pod hodnotu DZ (zabrzdnou vzdálenost), která je u rychlosti 50 km/h 35m - platí pro obdobné případy v celém projektu;

ad 1.1)

- upozorňujeme na skutečnosti, že nesouhlasíme s užitím značky č. B 13 (7,5t) v případě, že vozovka v celém úseku "přenes" vozidlo o hmotnosti vyšší. Předmětná značka se užívá primárně u mostních objektů popř. v místech, kde vozovka prokazatelně "neunes" vyšší okamžitou hmotnost (čl. 9.2.3.14 TP 65). V daném případě není uvedené objasněno v TZ a ani nám známo, že by vozovka byla tonážně někde v dotčeném úseku omezena. Z uvedené značky "nemůže" ani policista v případě mimořádných událostí udělit okamžitou výjimku, neboť mu nejsou známy skutečnosti zakládající umístění značky. Dále upozorňujeme, že se jedná o značku zákazovou, která musí být nezpochybnitelně osazena vč. tzv. předběžných značek (viz výše uvedený článek) a opakovaná za každou křižovatkou (viz ust. § 3 odst. 3 vyhl. č. 294/2015 Sb.). Jeví se jako vhodné značku nahradit jinou zákazovou značkou (viz ještě níže);

- není přípustné, aby před OK (viz např. Kravaře) byla osazena zákazová značka s D.T. č. E 7b.

1) Za křižovatkou se nenachází zákaz!.

2) Pokud je nutné na konkrétním ramenní OK vyobrazit symbol značky, tak se tato vykresluje ve značce č. IS 11a;

- v návaznosti na odrážku výše nelze osazovat před OK SDZ č. IS 11b. Opětovně jako v odrážce výše. Dále není možné pod předmětnou SDZ č. IS 11b osadit D.T. č. E 9 s doplněnou hodnotou tonáže.

1) Zákazová SDZ se doplňuje o případnou D.T. č. E 9 a ta se doplňuje o D.T. č. E 5. A zejména D.T. č. E5 se vztahuje k celkové hmotnosti, zatím co SDZ č. B 13 k okamžité hmotnosti. Dopravní značení objížďky s DZ v pracovním místě tedy netvoří ucelený systém DZ (§ 78/1 z. č. 361/2000 Sb.);

- byť uvedené nebývá standardem, DI Opava toleruje (a považuje za vhodné) na SDZ č. IS 11b text "nad 7,5t", který je pro řidiče jednodušší pochopit než D.T. č. E 5, kde nezkušenému řidiči není jasné, zda se jedná o objížděnou trasu pro vozidla do 7,5t nebo nad 7,5t;

ad 2)

- SDZ č. A 7a viz již ad 1);

- bude užito principu standardizovaného schématu B/5.1 TP 66 a to za předpokladu, že celý úsek a jeho okolí je dostatečně přehledný (tj. bez směrových či výškových oblouků) tak, že zejména protijedoucí řidiči jsou schopni plnit své povinnosti v souladu s pravidly uvedenými v z. č. 361/2000 Sb., o provozu na PK (viz analogie čl. 9.2.2.7 TP 65). Schéma nebude užito ani např. v křižovatkách/kříženích či jejich blízkosti, kde by mohly být narušeny rozhledy či vlečné křivky nebo křižovatkové pohyby, dále u přechodů pro chodce resp. v jejich blízkosti, kde by mohly být narušeny hodnoty uvedené v tab. č. 17 ČSN 736110/Z1 (rozhledy, rozlišitelnost chodce atd.), v blízkosti autobusových zastávek a dalších specifických místech. Upozorňujeme, že i na uzavřené křižovatce se vztahuje ust. § 3 odst. 3 vyhl. č. 294/2015 Sb. (ve vzorovém schématu neaplikováno). Na silnicích se dále první výstražná značka vždy zvýrazňuje (např. čl. 3.4.5 TP 65);

- v návaznosti na bod výše není logické, aby byla SDZ č. A 15 osazena 2x tj. před vyfrézovaným místem a dále před pracovním místem. Předmětná značka bude osazena pouze v místech, kde bude naplněn její význam uvedený ve vyhl. č. 294/2015 Sb.;

ad 3 a 3.1)

- je-li zvýrazněna DZ, musí být zvýrazněna také D.T. (viz 8.6 TP 65);

- jsou - li výstražné značky osazeny na připojujících se PK, musí mít uvedeny pod sebou směr, ve kterém riziko platí;

- ve zbývajících částech PK, které nejsou v řízených úsecích omezeny, musí zůstat zachovány vlečné křivky směrodatného vozidla;

ad 4 a 4.1)

- přesun autobusové zastávky je možný za předpokladu, že tento nebude (resp. umístění/vyznačení nové zastávky) v rozporu s ČSN 736425-1 a zejména čl. 6.1.1.1 normy. Dále požadujeme, aby zastávce přiléhal min. chodník a nebo byla instalována provizorní nástupní hrana odpovídající svou konstrukcí směrodatnému autobusu;

ad 5 a 5.1)

- vše již uvedeno výše;

ad 6 a 6.1)

- na ul. Hlučínská ve směru od křižovatky chybí B 20a (30) jako v ostatních směrech;

ad 7 a 7.1)

- vše již uvedeno výše;

Obecně musí být splněno:

- osazení dopravního značení (vzdálenosti, podchozí výšky apod.) musí být zejména v souladu s TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, schváleno MD ČR č.j. 532/2013-120-STSP/1, ze dne 31.7.2013, s účinností od 1.8.2013 a TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, schváleno Ministerstvem dopravy čj. 21/2015-120-TN/1, ze dne 12. března 2015, s účinností od 1. dubna 2015,
- přenosné dopravní značky musí být všechny umístěny na červeno-bíle pruhovaném sloupku a tím bude zdůrazněna nadřazenost přechodné úpravy provozu nad místní úpravou provozu,
- navržené přenosné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém spolu se stávající místní úpravou popř. již stanovenou přechodnou úpravou provozu,
- v době, kdy osazení dopravního značení pomine svého významu, bude omezení provozu ihned zrušeno nebo bude silniční provoz omezen jen v nezbytném rozsahu.

Pokud budou výše uvedené podmínky splněny, lze konstatovat, že návrh odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Dále projednáváme navrženou objízdnou trasu ve smyslu ustanovení § 24 odst. 2 z. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Dopravní inspektorát Opava se seznámil s předloženým projektem a **souhlasí** s návrhem při garanci odstranění níže zjištěných vad a akceptaci připomínek.

- objízdná trasa bude řádně vyznačená dle situace projednané s PČR DI Opava vč. doplňujících podmínek a stanovené příslušným silničním správním úřadem, kdy musí svým charakterem (např. konstrukčně, stavebně, omezeními) odpovídat všem uvažovaným vozidlům v uzavřeném úseku,
- jakmile pominou důvody uzavírky, bude objízdná trasa ihned zrušena.

Pokud budou výše uvedené podmínky splněny, lze konstatovat, že návrh objízdné trasy odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Zpracoval:
por. Ing. Petr Varčok
komisař
974 737 257
krpt.podatelna@policie.gov.cz

npor. Ing. Petr Görlich
vedoucí DI

Rozdělovník:

Městský úřad Kravaře, Odbor dopravy, Náměstí 43, 747 21 Kravaře

Krajský úřad, Moravskoslezský kraj, Odbor dopravy, 28. října 117, 702 18 Ostrava