



Č. J. / SP. ZN.

MD-59567/2025-940/17

MD/59567/2025/940 RD

## OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), 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“), na základě podnětu společnosti VACULA silniční s.r.o., IČO 031 81 936, se sídlem Růžová 972/1, 110 00 Praha 1 (dále jen „žadatel“), doručeného dne 10. 10. 2025, a po písemném vyjádření Ministerstva vnitra, Odboru bezpečnostní politiky (dále jen „Ministerstvo vnitra“), č. j. MV-168972-2/OBP-2025 ze dne 22. 10. 2025,

### stanoví místní úpravu provozu

na dálnici **D49** v souvislosti s akcí „D49, 4901 HULÍN–FRYŠTÁK, SO 189 A SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY“, spočívající v umístění stálých svislých dopravních značek, stálých vodorovných dopravních značek a dopravních zařízení v úseku mezi km 17,3 a koncem dálnice, v rozsahu dle stejnojmenného projektu místní úpravy provozu (TUBES spol. s r.o.; 03/2025), který tvoří nedílnou součást tohoto opatření. Rozsah stanovované místní úpravy provozu je dán rozsahem stavebního objektu SO 190 znázorněného v příloze č. 2 projektu.

### Platnost místní úpravy provozu: Trvale.

Opatření nabývá účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení.

### Odůvodnění

I.

Ministerstvo dopravy obdrželo dne 10. 10. 2025 podnět žadatele na stanovení místní úpravy provozu na dálnici D49, spočívající v umístění stálých svislých dopravních značek, stálých vodorovných dopravních značek a dopravních zařízení v souvislosti s akcí „D49, 4901 HULÍN–FRYŠTÁK, SO 189 A SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY“. Podkladem pro stanovení místní úpravy provozu na dálnici D49 byly (1) podnět žadatele ze dne 10. 10. 2025, (2) projekt místní úpravy provozu „D49, 4901 HULÍN–FRYŠTÁK, SO 189 A SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY“ (TUBES spol. s r.o.; 03/2025), (3) stanovisko dotčeného orgánu – Ministerstva vnitra č. j. MV-168972-2/OBP-2025 ze dne 22. 10. 2025, (4) návrh opatření obecné povahy č. j. MD-59567/2025-940/9 ze dne 6. 11. 2025, (5) námitka Ing. Petra Štěpánka, nar. 2. 7. 1974, adresa pro doručování Fryštácká č. p. 665, 763 14 Zlín-Kostelec, podaná dne 9. 12. 2025, (6) námitka právnické osoby Vizovické vrchy, z. s.,

IČO 27024661, se sídlem Lázeňská 1104, 763 12 Vizovice, podaná dne 9. 12. 2025 (7) námítka právnické osoby Egeria, z. s., IČO 22892133, se sídlem Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice, podaná dne 9. 12. 2025, (8) námítka Ing. Patrika Jančáře, nar. 4. 5. 1985, bytem Přehradní č. p. 476, 763 14 Zlín-Kostelec, podaná dne 10. 12. 2025, (9) námítka Mgr. Jany Chromčákové, nar. 22. 4. 1991, bytem Fryštácká 219, 763 14 Zlín, podaná dne 11. 12. 2025, (10) námítka Petra Holčíka, bytem Přehradní č. p. 214, 763 14 Zlín-Kostelec, podaná dne 11. 12. 2025 a (11) námítka Terezy Lemanové, nar. 17. 7. 1986, bytem Vodárenská č. p. 178, 763 14 Zlín-Kostelec, podaná dne 15. 12. 2025.

Důvodem pro stanovení místní úpravy provozu na dálnici D49 je zprovoznění stavby „D49, 4901 Hulín–Fryšták“ v úseku mezi MÚK Holešov-jih (EXIT 9) a budoucí MÚK Fryšták (EXIT 18). Předmětná úprava provozu navazuje na opatření obecné povahy Ministerstva dopravy č. j. MD-55995/2024-940/7 ze dne 5. 2. 2025, kterým byla stanovena místní úprava provozu na dálnici D49 v úseku mezi MÚK Hulín (EXIT 1) a km 17,3. Současně byla uvedeným opatřením stanovena místní úprava provozu na přilehlých úsecích dálnic D1 a D55 (MÚK Hulín a její okolí).

Věcným důvodem pro nyní vydávané opatření je stavební objekt SO 189, který řeší provizorní napojení hlavní trasy dálnice D49 na silnici II/490 (a opačně) ve fázi, kdy není uvedena do provozu stavba „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“. Napojení hlavní trasy je řešeno pomocí provizorní komunikace v kategorii S 9,5/70 (řešeno v rámci SO 189.1) a její modifikace S 9,5/50 (řešeno v rámci SO 189.2). V trase tohoto napojení je situována malá okružní křižovatka, na kterou jsou napojeny větve ve směru na statutární město Zlín a město Fryšták. Tyto větve tvoří provizorní přeložku silnice II/490. Uvedené řešení umožňuje výhledově v rámci stavby „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“ vybudovat mimoúrovňové křížení dálnice a silnice II/490 (MÚK Fryšták). Po zprovoznění této stavby bude možné provizorní napojení zrušit a dotčené pozemky zrekultivovat. Rozsah stanovené místní úpravy provozu je v projektové dokumentaci vymezen stavebním objektem SO 190, jenž představuje část stavby zahrnující dopravní značení a dopravní zařízení navazující na stavebně-technické řešení objektu SO 189.

Na popsané stavebně-technické řešení navazuje i zvolený způsob regulace provozu. Ačkoli je provizorní napojení z věcného hlediska řešeno jako dočasné, nejde o situaci, kterou by bylo účelné řešit přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích. Navržený režim má navazovat na již stanovenou místní úpravu provozu na navazujícím úseku dálnice D49 a má být realizován po delší dobu, minimálně do doby zprovoznění stavby „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“. Za těchto okolností Ministerstvo dopravy dospělo k závěru, že je namístě stanovit příslušnou regulaci formou místní úpravy provozu realizované stálými svislými a vodorovnými dopravními značkami. Přechodné dopravní značení, zejména přechodné vodorovné dopravní značení, by v daném případě nebylo z hlediska provozu a údržby vhodné, a to zejména s ohledem na vyšší nároky na jeho průběžnou správu a nižší vhodnost pro dlouhodobé vedení provozu.

## II.

Vzhledem k tomu, že stanovená místní úprava provozu obsahuje prvky ukládající účastníku silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je předmětné stanovení místní úpravy provozu opatřením obecné povahy podle části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Podle s § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu projednalo Ministerstvo dopravy návrh stanovení místní úpravy provozu s Ministerstvem vnitra, které s návrhem vyslovilo souhlas (č. j. MV-168972-2/OBP-2025 ze dne 22. 10. 2025).

Podle § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oznámilo Ministerstvo dopravy veřejnou vyhláškou návrh opatření obecné povahy č. j. MD-59567/2025-940/9 ze dne 6. 11. 2025 a vyzvalo dotčené osoby k uplatnění připomínek a námitek.

Na základě zveřejnění návrhu opatření obecné povahy bylo Ministerstvu dopravy ve lhůtě podle § 172 odst. 5 správního řádu doručeno celkem 7 námitek. Z obsahu jednotlivých podání je patrné, že námítka byly zpracovány podle dvou typových šablon. Po bližším prostudování

obsahu vyplynulo, že tyto šablony obsahují dva okruhy námitek, jejichž text je v podstatných částech shodný a opakuje se v podáních všech stěžovatelů.

V prvním okruhu námitek stěžovatelé – fyzické osoby i zájmové spolky – shodně poukazují na nesoulad navržené místní úpravy provozu s podmínkou č. 14 závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí č. j. 63881/ENV/16 ze dne 22. 1. 2016 (dále jen „závazné stanovisko EIA“), promítnutou do podmínky č. 35 rozhodnutí Ministerstva dopravy č. j. 269/2017-910-IPK/119 ze dne 22. 12. 2020, kterým byla povolena stavba „D49, 4901 Hulín–Fryšták“. Toto rozhodnutí bylo změněno rozhodnutím ministra dopravy č. j. MD-15109/2021-510/215 ze dne 29. 11. 2024. Původní podmínka č. 36 rozhodnutí stavebního úřadu (po změně č. 35) stanoví následující:

[...]

*Opatření pro fázi provozu:*

- n) *Pokud nebude možná časová souběžnost uvedení do provozu související dopravní stavby „D49 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“ a bude uvedena do provozu nejprve samostatně stavba „D49 4901 Hulín–Fryšták“, bude do doby realizace MÚK Fryšták a přivaděče Zlín (stavba D49 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa) nezbytnou podmínkou provozování záměru dopravním značením omezit jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici D49 (4901 Hulín–Fryšták) a omezit tak dopravu přes zastavěnou část rozdělení dopravy při současném využití nové D49 (4901 Hulín–Fryšták) a stávajících komunikací.“*

Stěžovatelé konkrétně namítají, že „[n]astala situace kterou předvídá výše citovaná podmínka závazného stanoviska EIA a rovněž podmínka stavebního povolení, tedy nemožnost časově souběžného zprovoznění dvou souvisejících dopravních staveb. Návrh OOP (ani jeho příloha) však neobsahuje žádné dopravní značení, které by omezovalo jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici „D49 Hulín–Fryšták“ dle výše citované podmínky. Tato podmínka je přitom závazná, jak pro stavebníka, tak pro všechny správní orgány.

*Hrozí tedy, že stavba „D49 Hulín–Fryšták“ bude plně zprovozněna samostatně a že bude indukovat a přitahovat tranzitní nákladní dopravu, která nadměrně zatíží navazující nedostatečně kapacitní komunikace, zejména silnici II/490 se všemi negativními důsledky na mé zdraví a kvalitu života, neboť v dotčených nemovitostech u této silnice bydlím.*

*Obávám[e] se zejména zplodin, hluku, vibrací a snížené dopravní bezpečnosti. Uvedený stav může trvat řadu let a v krajním případě může být i trvalý.*

*Podmínka č. 14 závazného stanoviska EIA byla již dříve předmětem námitek ve stavebním řízení, které byly zamítnuty s odůvodněním, že realizace jmenované podmínky bude zajištěna později, při schvalování místní úpravy dopravního značení. Dnes však návrh místní úpravy dopravního značení tuto závaznou podmínku zcela opomíjí.*

*Z výše uvedených důvodů proto žádám[e] Ministerstvo dopravy, aby návrh opatření obecné povahy nepřijalo ve stávající podobě, neboť je v přímém rozporu s podmínkou č. 14 závazného stanoviska EIA a podmínkou č. 35 stavebního povolení. Současně žádám[e] o doplnění navrhované místní úpravy provozu o dopravní značení, které náležitě omezí jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici D49, 4901 Hulín–Fryšták.“*

Před vyhodnocením námitek a rozhodnutím o nich Ministerstvo dopravy posoudilo, zda stěžovatelé uvedení v části I. odůvodnění byli k podání námitek oprávněni.

Podle § 172 odst. 5 věta první správního řádu platí, že „[v]lastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy souvisejí s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeni, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námítky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.“

Podle § 37 odst. 1 správního řádu dále platí, že „[p]odání je úkonem směřujícím vůči správnímu orgánu. Podání se posuzuje podle svého skutečného obsahu a bez ohledu na to, jak je označeno.“

Z obsahu námitek vyplynulo, že stěžovatelé z řad fyzických osob jsou vlastníky nemovitostí situovaných ve vzdálenosti řádově nižších až vyšších desítek metrů od silnice II/490 procházející místní částí Kostelec statutárního města Zlína. Z uvedených důvodů proto nelze vyloučit, že práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny.

Co se týče námitek z řad zájmových spolků, vycházelo Ministerstvo dopravy z obsahu jejich stanov. Jak v případě spolku Egeria, tak i Vizovické vrchy byly v článku 3 stanov identifikovány následující účely, poslání a cíle:

- a) ochrana přírody a krajiny, což je hlavním posláním spolku,
- b) ochrana životního prostředí a veřejného zdraví,
- c) ochrana kulturních památek,
- d) rozvoj demokracie a otevřené občanské společnosti,
- e) poskytování obecně prospěšných (bezplatných) služeb v oblasti ochrany životního prostředí.

S ohledem na účel uvedený pod písmenem b), tedy ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, a s přihlédnutím k povaze uplatněných námitek i předmětu navržené místní úpravy provozu dospělo Ministerstvo dopravy k závěru, že oprávněné zájmy uvedených spolků mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, a že tyto spolky jsou proto oprávněny podat námitky podle § 172 odst. 5 správního řádu.

Ministerstvo dopravy k uvedenému okruhu námitek uvádí, že podmínka č. 35 stavebního povolení byla zohledněna samostatným opatřením obecné povahy č. j. MD-24369/2026-940/3 vydaným Ministerstvem dopravy dne 6. 5. 2026, kterým byla stanovena přechodná úprava provozu na dálnicích D1, D49 a D55 spočívající v omezení tranzitní nákladní dopravy ve směru na silnici II/490 a statutární město Zlín. Uvedené opatření obecné povahy bylo stanoveno do doby zprovoznění stavby „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“, nejdéle však do 31. 12. 2032. Tato regulace sleduje ochranu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a současně omezení negativních dopadů tranzitní nákladní dopravy na navazující zastavěná území; současně zachovává možnost obslužných jízd a umožňuje využití alternativních tras po dálnici D55 a silnici I/49.

Namítají-li stěžovatelé absenci uvedeného omezení i v opačném směru, tedy ve směru od statutárního města Zlína, je třeba rozlišit jednak otázku vhodnosti takového řešení z hlediska dopravních vztahů v dotčeném území, a jednak otázku pravomoci Ministerstva dopravy k jeho stanovení.

Umístění svislé dopravní značky č. B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkovou tabulkou č. E 14 „Tranzit“ v místě dálničního přivaděče by z hlediska širších dopravních vztahů nevedlo k racionálnímu usměrnění provozu, nýbrž ke zbytečným závlekům. Řidič tranzitního nákladního vozidla by byl nucen na okružní křižovatce, do níž tento přivaděč ústí, změnit směr jízdy a pokračovat buďto zpět po silnici II/490 a dále po silnici I/49, anebo po silnici II/490 ve směru na Fryšták a dále přes obce Horní Lapač a Martinice. Takové řešení by tranzitní dopravu fakticky nevylučovalo, ale pouze by ji přesměrovalo na jiné, z hlediska sledovaného účelu méně vhodné trasy. Takový postup by neodpovídal ani účelu místní úpravy provozu podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle něhož lze dopravní značky a dopravní zařízení užít jen tehdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Stanovení zákazu, který by nevedl k účelnému omezení tranzitní dopravy, ale pouze k jejímu odklonu na jiné komunikace, těmto požadavkům neodpovídá.

Současně je třeba uvést, že Ministerstvo dopravy podle § 124 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu stanoví místní a přechodnou úpravu provozu pouze na dálnicích. Není tedy oprávněno stanovit místní úpravu provozu na navazujících silnicích II. třídy, kde tento druh omezení připadá z hlediska zmíněných širších dopravních vztahů v úvahu.

S ohledem na výše uvedené Ministerstvo dopravy podle § 172 odst. 5 správního řádu námitky stěžovatelů uvedených v části I. odůvodnění v rozsahu, v němž směřují k omezení tranzitní nákladní automobilové dopravy, **zamítá**.

Ve druhém okruhu námitek stěžovatelé – v tomto případě pouze zájmové spolky – shodně poukazují, že návrh opatření obecné povahy č. j. MD-59567/2025-940/9 ze dne 6. 11. 2025 nebyl řádně doručen.

K tomu stěžovatelé uvádějí, že „[n]ávrh OOP se týká zejména správního obvodu obce Zlín, neboť návrh OOP upravuje dopravní značení v souvislosti s plným zprovozněním dálnice „D49 Hulín–Fryšták“, která má být napojena na silnici II/490 vedoucí od dálnice do Zlína.

Návrh OOP obsahuje místní úpravu dopravního značení pro plné zprovoznění stavby dálnice „D49 4901 Hulín–Fryšták“, přičemž tato dálnice má být napojena na silnici II/490 vedoucí do Zlína. Lze proto důvodně předpokládat, že navrhovaným OOP dojde ke zvýšení hustoty provozu i v zastavěném území severovýchodní části Zlína. Obavu ze zvýšené úrovně provozu v zastavěné části Zlína evidentně sdílí i Ministerstvo životního prostředí, neboť jinak by nemělo důvod ukládat podmínku č. 14 závazného stanoviska EIA.

Proto namítáme, že návrh OOP měl být kromě úřední desky Ministerstva dopravy zveřejněn také na úřední desce Zlína, k čemuž ale nedošlo. Zveřejnění návrhu OOP proto neproběhlo v souladu se zákonem.

Z výše uvedených důvodů proto žádáme Ministerstvo dopravy, aby návrh opatření obecné povahy nepřijalo ve stávající podobě, neboť je v přímém rozporu s podmínkou č. 14 závazného stanoviska EIA a podmínkou č. 35 stavebního povolení. Současně žádáme o doplnění navrhované místní úpravy provozu o dopravní značení, které náležitě omezí jízdu tranzitní nákladní dopravy po dálnici „D49 4901 Hulín–Fryšták“ a dále žádáme nové řádné zveřejnění přepracovaného návrhu OOP nejen na úřední desce Ministerstva dopravy, ale i na úřední desce Zlína.“

Podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu platí, že „[m]ístní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví příslušný správní orgán opatřením obecné povahy, jde-li o světelné signály, příkazové a zákazové dopravní značky, dopravní značky upravující přednost a dodatkové tabulky k nim nebo jiné dopravní značky ukládající účastníku silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatření obecné povahy nebo jeho návrh zveřejní příslušný správní orgán na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká, jen vztahuje-li se stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce. Jde-li o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, nedoručuje příslušný správní úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek; opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.“

Při posouzení této námítky Ministerstvo dopravy vycházelo z toho, že pro aplikaci § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu je rozhodné, zda se navržená místní úprava provozu váže k provozu v zastavěném území konkrétní obce nebo zda lze důvodně předpokládat, že jejím stanovením dojde ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území takové obce. V této souvislosti bylo nutné odlišit přímé účinky navržené místní úpravy provozu od širších dopravních změn vyvolaných samotným zprovozněním stavby dálnice D49.

Z dopravně-inženýrského hlediska lze obecně předpokládat, že zprovoznění nové kapacitní komunikace ovlivní trasování cest, volbu tras i intenzitu provozu v širším území, a to i mimo bezprostředně navazující komunikace. Část dopravních vztahů se nově vytvoří (dopravní indukce), část se přesune z dosavadních tras a část se projeví změnou rozložení dopravy v navazující silniční síti. Takové sekundární změny však zpravidla nelze předem přesně kvantifikovat ani spolehlivě určit všechny obce, na jejichž území se mohou projevit, neboť jejich konkrétní rozsah se ustálí až po uvedení komunikace do provozu a po vytvoření nových dopravních návyků jejich uživatelů.

Ministerstvo dopravy se proto neztotožňuje s výkladem stěžovatelů, podle něhož bylo třeba návrh opatření obecné povahy zveřejnit na úředních deskách všech obcí, u nichž bylo možno již v době jeho vydání jen obecně předpokládat, že zprovoznění stavby může ovlivnit dopravní poměry v jejich území. Takový výklad neodpovídá § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, který váže povinnost zveřejnění nikoli na jakoukoli hypotetickou možnost budoucího dopadu, nýbrž na konkrétní vztah navržené místní úpravy provozu k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo na důvodný předpoklad, že právě stanovením této úpravy dojde ke zvýšení hustoty provozu v jejím zastavěném území. Skutečnost, že navržené dopravní značení bezprostředně organizuje provoz v místě napojení hlavní trasy dálnice na silnici II/490, sama o sobě ještě neznamená, že právě jeho stanovením bude zvýšena hustota provozu v zastavěném území vzdálenější obce. Ve vztahu ke statutárnímu městu Zlínu Ministerstvo dopravy takový vztah ani takový důvodný předpoklad neshledalo, neboť případné změny dopravních poměrů bylo možno spojovat toliko s širšími sekundárními dopady zprovoznění stavby, nikoli se samotným navrženým dopravním značením.

Na uvedeném závěru nemůže nic změnit ani podmínka č. 35 stavebního povolení. Ta se týká věcného řešení provozu po zprovoznění stavby „D49, 4901 Hulín–Fryšták“, konkrétně omezení tranzitní nákladní dopravy do doby realizace navazující stavby „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“, nikoli procesní otázky, na kterých úředních deskách má být návrh opatření obecné povahy zveřejněn. Z existence této podmínky proto nelze bez dalšího dovozovat, že byly ve vztahu ke statutárnímu městu Zlínu naplněny podmínky § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu pro zveřejnění návrhu opatření obecné povahy na jeho úřední desce.

S ohledem na výše uvedené Ministerstvo dopravy podle § 172 odst. 5 správního řádu námitky stěžovatelů uvedených v části I. odůvodnění v rozsahu, v němž směřují k nezákonnosti postupu Ministerstva dopravy při doručování návrhu opatření obecné povahy č. j. MD-59567/2025-940/9 ze dne 6. 11. 2025, **zamítá**.

### III.

Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se „[d]opravní 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.“

Při posouzení souladu navržené místní úpravy provozu s citovaným ustanovením vycházelo Ministerstvo dopravy z toho, že sledovaným cílem je zajistit bezpečné a plynulé převedení provozu z hlavní trasy dálnice D49 na silnici II/490 a v opačném směru v podmínkách provizorního napojení do doby realizace navazující stavby „D49, 4902.1 Fryšták–Lípa, 1. etapa“. Současně je třeba zohlednit, že provoz je převáděn z dálnice na komunikaci s odlišnými technickými parametry, včetně návaznosti na malou okružní křižovatku, což klade zvýšené nároky na předvídatelnost dopravního režimu a na včasnou adaptaci řidičů na změnu charakteru trasy.

Ministerstvo dopravy při tomto posouzení vycházelo zejména z projektu místní úpravy provozu „D49, 4901 HULÍN–FRYŠTÁK, SO 189 A SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY“ (TUBES spol. s r.o.; 03/2025), který tvoří podklad tohoto opatření, jakož i z technického řešení provizorního napojení hlavní trasy dálnice D49 na silnici II/490 popsáno v části I. odůvodnění.

Z hlediska požadavku na přiměřenost a nezbytnost právní regulace ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu a ve světle judikatury správních soudů Ministerstvo dopravy posoudilo přijaté řešení též prizmatem kritéria proporcionality, které se u opatření obecné povahy standardně uplatňuje v podobě tříkrokového testu (vhodnost, potřebnost, přiměřenost v užším smyslu).

V rámci kroku *vhodnosti* Ministerstvo dopravy posoudilo, zda zvolené dopravní značení a organizace provozu jsou způsobilé uvedeného cíle dosáhnout. Dospělo přitom k závěru, že navržené řešení je k tomu způsobilé. Postupné snížení nejvyšší dovolené rychlosti ze 130 km/h na 60 km/h odpovídá nejen technickému a směrovému uspořádání navazující trasy, zejména poloměřům směrových oblouků v místě přejezdu středního dělicího pásu dálnice a v úseku přivaděče, ale i skutečnosti, že trasa ústí do malé okružní křižovatky. Současně takové řešení

umožňuje plynulou a předvídatelnou změnu jízdního režimu, omezuje náhlé diskontinuity v dopravním proudu a snižuje riziko intenzivního brzdění, opožděných reakcí a nestejnorodého chování řidičů, které by při skokové změně rychlostního limitu mohly vést ke zhoršení bezpečnosti a plynulosti provozu. Vzhledem k tomu, že předmětná trasa je tvořena soustavou bezprostředně navazujících směrových oblouků, je způsobilé sledovaný cíl naplnit též omezení předjíždění stanovené svislou dopravní značkou č. B 21a „Zákaz předjíždění“. Stejně tak je k dosažení sledovaného cíle vhodné vedení provozu v omezeném počtu jízdních pruhů, včetně zúžení do jednoho jízdního pruhu, neboť odpovídá směrovému a šířkovému uspořádání provizorního napojení, omezuje konfliktní manévry při změnách jízdních pruhů a podporuje včasné přizpůsobení způsobu jízdy stavebně-technickým parametrům navazující trasy.

Ministerstvo dopravy při posouzení vhodnosti a potřebnosti zvoleného dopravního značení přihlédlo rovněž k odborným podkladům standardizujícím organizaci provozu v obdobných situacích. Navržené řešení odpovídá svým uspořádáním zejména schématu DD 290 obsaženému v dokumentu „*Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích, II. díl – schémata DN, DM, DK, DD*“, které řeší vyvedení provozu z hlavní trasy dálnice v prostoru mimoúrovňové křižovatky formou přechodné úpravy provozu. Přiměřeně bylo přihlédnuto též k výkresu opakovaných řešení Ředitelství silnic a dálnic s. p. pod označením R 51 „*Etapovité ukončení trasy vratnou větví*“, byť nejde o totožný případ; i tento podklad však vychází z obdobných zásad postupného vyvedení provozu z hlavní trasy do režimu s odlišnými technickými a provozními parametry. Uvedené dokumenty sice samy o sobě nepředstavují právní základ pro stanovení místní úpravy provozu, představují však relevantní odborné vodítko pro posouzení, zda zvolené řešení odpovídá požadavkům bezpečnosti a plynulosti provozu a zda není nahodilé ani zjevně nepřiměřené. Ministerstvo dopravy z nich v projednávané věci vycházelo jako z podpůrného odborného rámce, který potvrzuje přiměřenost postupného snížení nejvyšší dovolené rychlosti, vedení provozu v omezeném počtu jízdních pruhů i dalších prvků navržené organizace provozu.

V rámci kroku *potřebnosti (nezbytnosti)* Ministerstvo dopravy hodnotilo, zda stejného cíle nelze dosáhnout jinými, pro účastníky provozu méně omezujícími prostředky. Přitom zvažovalo zejména, zda by stačilo pouze snížení nejvyšší dovolené rychlosti, případně pouze omezení předjíždění. Na základě technického řešení dotčeného úseku však dospělo k závěru, že takové prostředky by samy o sobě nepostačovaly k bezpečnému a předvídatelnému převedení provozu do směrově i kapacitně omezeného úseku provizorní komunikace. Samotné snížení rychlosti nebo zákaz předjíždění bez odpovídající organizace jízdních pruhů by nezajistily dostatečně jednoznačné vedení provozu. Ministerstvo dopravy proto neshledalo jiné opatření, které by bylo při zachování srovnatelné míry bezpečnosti a plynulosti provozu stejně účinné a současně méně omezující.

V rámci kroku *přiměřenosti v užším smyslu* Ministerstvo dopravy posoudilo, zda omezení spočívající zejména ve vedení provozu jedním jízdním pruhem a v postupném snižování nejvyšší dovolené rychlosti nepředstavuje pro dotčené účastníky silničního provozu nepřiměřenou zátěž ve vztahu k veřejnému zájmu, který je tímto opatřením sledován. Veřejný zájem v posuzovaném případě spočívá především v zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v místě, kde se provoz z dálniční komunikace převádí na provizorní trasu s odlišnými technickými parametry a s návazností na malou okružní křižovatku. Ministerstvo dopravy si je vědomo, že zvolené řešení může být pro řidiče spojeno nejen se snížením jízdního komfortu a s nutností včasného zařazení do průběžného jízdního pruhu, ale též s omezením provozní kapacity dotčeného úseku a s prodloužením doby jízdy v dopravních špičkách. Tyto dopady však nejsou samoúčelné, nýbrž bezprostředně souvisejí s bezpečným převedením provozu do prostoru provizorního napojení, a jsou omezeny pouze na bezprostředně dotčený úsek a na rozsah odpovídající charakteru navazující komunikace.

Za těchto okolností Ministerstvo dopravy uzavírá, že zvolené řešení nepřekračuje míru nezbytnou k dosažení sledovaného cíle a odpovídá požadavku proporcionality ve smyslu § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu.

Podle § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek.

V Praze 22. května 2026

**Mgr. Ján Skovajsa**

ředitel

Odbor pozemních komunikací

Toto opatření musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Vyvěšeno na úřední desce Ministerstva dopravy dne: .....

(Razítko, podpis oprávněné úřední osoby potvrzující vyvěšení a sejmutí na úřední desce)

**Rozdělovník**

- VACULA silniční s.r.o., Růžová 972/1, 110 00 Praha 1
- Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
- úřední deska MD