



Magistrát hlavního města Prahy
odbor pozemních komunikací a drah
Ing. Aleš Krejča
vedoucí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Č.j.: 100127/2026/KUSK

V Praze dne 14. července 2026

**Věc: Podnět k zahájení přezkumného řízení podle § 174
odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád – opatření
obecné povahy týkající se úpravy provozu v ulici Na
Krutci, Praha 6**

Středočeský kraj, IČO 70891095, se sídlem Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5, jako územní samosprávný celek zajišťující dopravní obslužnost svého území veřejnými službami v přepravě cestujících, tímto podává podnět k zahájení přezkumného řízení podle § 174 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve vztahu k Opatření obecné povahy Úřadu městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, č. j. MCP6 0324532/2026, sp. zn. SZMCP6 0324532/2026, ze dne 9. června 2026, kterým byla stanovena přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci Na Krutci se zásahem do komunikace Horoměřická, s dobou účinnosti od 22. června 2026 do 31. prosince 2026.

Středočeský kraj má za to, že existují závažné pochybnosti o souladu uvedeného opatření obecné povahy se zákonem, zejména s § 78 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a se základními zásadami činnosti správních orgánů podle § 2 až § 8 správního řádu.

Současně má Středočeský kraj za to, že odůvodnění opatření obecné povahy vyvolává závažné pochybnosti o tom, zda správní orgán před jeho vydáním dostatečně zjistil skutkový stav věci, zda náležitě posoudil všechny relevantní veřejné zájmy a zda přijaté řešení obstojí z hlediska zásady proporcionality.

Středočeský kraj proto žádá Magistrát hlavního města Prahy jako nadřízený správní orgán o neprodlené posouzení zákonnosti předmětného opatření obecné povahy a o zahájení přezkumného řízení.

I. Přímý dopad opatření na zajišťování dopravní obslužnosti Středočeského kraje

Středočeský kraj zajišťuje podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, dopravní obslužnost území kraje a objednává veřejné služby v linkové osobní dopravě.

Významná část veřejné autobusové dopravy ze severozápadní části Středočeského kraje je vedena ve směru na hlavní město Prahu přes oblast Horoměřic a Horoměřické ulice. Jedná se o dopravní vztahy z Horoměřic, Statenic, Únětic, Tuchoměřic, Nebušic a dalších obcí v širším spádovém území severozápadně od Prahy.

Změna organizace individuální automobilové dopravy v ulici Na Krutci má z povahy věci potenciál převést část dopravního proudu na Horoměřickou ulici a další komunikace v jejím okolí.

Tyto komunikace jsou současně využívány pravidelnou veřejnou autobusovou dopravou systému Pražské integrované dopravy.

Opatření přijaté jedním silničním správním orgánem na území jedné městské části tak může přímo ovlivnit pravidelnost, cestovní dobu a provozní stabilitu veřejné dopravy objednávané jiným územním samosprávným celkem.

Vedle dopadů na samotnou organizaci veřejné dopravy může mít opatření rovněž přímé ekonomické důsledky pro Středočeský kraj jako objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících, zejména v případě prodloužení jízdních dob, narušení oběhů vozidel nebo nutnosti úpravy jízdních řádů.

Nejde proto pouze o lokální otázku dopravního režimu v jedné ulici městské části Praha 6.

Jde o opatření s potenciálním dopadem na širší dopravní systém pražské metropolitní oblasti.

II. Pochybnosti o posouzení opatření v rámci uceleného dopravního systému

Podle § 78 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. musí dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace tvořit ucelený systém.

Podle § 78 odst. 2 téhož zákona 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.

Středočeský kraj má závažné pochybnosti, zda byly při vydání předmětného opatření dostatečně posouzeny jeho dopady na okolní komunikační síť.

Zjednosměrnění ulice Na Krutci v době ranní přepravní špičky nezpůsobuje zánik dopravní poptávky.

Dochází pouze ke změně trasování části vozidel.

Správní orgán proto musí být schopen doložit, kam bude dopravní proud převeden, jaký bude dopad na kapacitu dotčených komunikací a křižovatek a jaký bude dopad na ostatní druhy dopravy, zejména na veřejnou hromadnou dopravu.

Z odůvodnění opatření obecné povahy však nevyplývá, že by správní orgán disponoval dopravním modelem nebo jiným odborným podkladem, který by kvantifikoval přerozdělení dopravních proudů po zavedení opatření, jejich vliv na kapacitu komunikace Horoměřická, navazující komunikace Evropská ani na provoz autobusových linek systému Pražské integrované dopravy. Odůvodnění vychází především z analýzy stávající dopravní situace v ulici Na Krutci a z výsledků dopravní studie Fakulty dopravní ČVUT zaměřené na tuto lokalitu, nikoli z komplexního vyhodnocení dopadů navrženého opatření na širší dopravní systém.

Pokud správní orgán posoudil pouze snížení intenzity dopravy v ulici Na Krutci, aniž by odpovídajícím způsobem posoudil přenesení této dopravy na Horoměřickou ulici a další části okolní komunikační sítě, jde podle názoru Středočeského kraje o zásadně neúplné posouzení dopravních účinků opatření.

Lokální zlepšení dopravní situace v jedné ulici nelze bez dalšího považovat za naplnění důležitého veřejného zájmu, pokud je stejné nebo větší dopravní zatížení pouze přeneseno na jiné komunikace a současně dochází ke zhoršení podmínek pro provoz veřejné dopravy.

Středočeský kraj současně poukazuje na skutečnost, že správní orgán v odůvodnění opatření připouští, že vlastní vyhodnocení dopadů na komunikaci Horoměřická a na provoz městské hromadné dopravy bude provedeno až v průběhu zkušebního provozu. Tím sám potvrzuje, že v okamžiku vydání opatření neměl k dispozici úplné

podklady pro posouzení všech důsledků přijatého řešení. Takový postup podle názoru Středočeského kraje vyvolává pochybnosti, zda byl skutkový stav před vydáním opatření zjištěn v rozsahu nezbytném pro jeho zákonné vydání.

III. Rozpor s dřívějšími odbornými závěry městské části Praha 6

Městská část Praha 6 se dopravní situací v ulicích Na Krutci a Vokovická v minulosti podrobně zabývala.

V roce 2019 bylo zveřejněno odborné vyhodnocení dopravní situace, které hodnotilo dopravní zatížení lokality, intenzity dopravy, hluk, znečištění ovzduší a bezpečnost provozu a pracovalo rovněž se stanovisky hlavního města Prahy, ROPID, hygienické stanice a Technické správy komunikací.

Hodnoticí skupina se tehdy většinou, v poměru pěti hlasů ku jednomu, přiklonila k variantě ponechání obousměrného provozu.

Středočeský kraj nezpochybňuje právo správního orgánu svůj dřívější odborný názor změnit.

Taková změna však musí být založena na nových skutečnostech, nových datech nebo na prokazatelné změně dopravních poměrů a musí být rádě a přezkoumatelně odůvodněna.

Napadené opatření obecné povahy se opírá o nově zpracovanou studii Fakulty dopravní ČVUT, která byla podkladem pro návrh přechodné úpravy provozu. Z odůvodnění opatření však vyplývá, že tato studie je zaměřena především na bezpečnost provozu, intenzitu tranzitní dopravy a návrh možných variant organizace dopravy v ulici Na Krutci. Z odůvodnění již nevyplývá, že by studie současně hodnotila dopady jednotlivých variant na kapacitu nadřazené komunikační sítě, zejména komunikací Horoměřická a Evropská, ani na provoz veřejné dopravy v širším území.

Je proto nezbytné zjistit, z jakých aktuálních dopravních dat správní orgán vycházel, zda byl zpracován dopravní model přerozdělení dopravních proudů a zda byly posouzeny dopady na Horoměřickou ulici, oblast Jenerálky a na navazující komunikační síť.

Stejně tak je nutné posoudit, zda se správní orgán vypořádal s dřívějším odborným závěrem, podle něhož bylo případné zjednosměrnění ulice Na Krutci spojováno s předchozím zajištěním odpovídající kapacity a preference veřejné dopravy na Horoměřické ulici.

Pokud nové opatření od těchto odborných závěrů odchází bez přesvědčivého vysvětlení, vznikají vážné pochybnosti o přezkoumatelnosti a proporcionalitě přijatého řešení.

IV. Nedostatečné posouzení dopadů na veřejnou dopravu

Veřejná autobusová doprava je v předmětné oblasti vedena po komunikacích, na které může být opatřením převedena další individuální automobilová doprava.

Autobus veřejné dopravy přitom v úsecích bez samostatné preference stojí ve stejné dopravní koloně jako individuální automobilová doprava.

Zvýšení intenzity automobilové dopravy proto může vést k prodloužení jízdních dob autobusových spojů, ke zvýšení nepravidelnosti provozu, ke ztrátě přestupních vazeb a k narušení oběhů vozidel.

V krajním případě může být objednatel veřejné dopravy nucen reagovat prodloužením jízdních dob, změnou oběhů nebo nasazením dodatečných vozidel.

Takové dopady představují nejen zhoršení veřejné služby poskytované cestujícím, ale mohou mít rovněž přímé ekonomické dopady na veřejné rozpočty.

Středočeský kraj má za to, že dopad na veřejnou dopravu objednávanou krajem představuje relevantní veřejný zájem, který musí být při stanovení organizace provozu řádně posouzen.

Z dostupných informací však není zřejmé, zda správní orgán disponoval před vydáním opatření vyhodnocením dopadů na autobusové linky PID a zda si k této otázce vyžádal aktuální stanovisko organizátorů integrované dopravy.

Naopak z odůvodnění opatření obecné povahy výslovně vyplývá, že hodnocení vlivu opatření na komunikaci Horoměřická s primárním akcentem na provoz městské hromadné dopravy bude provedeno až v průběhu zkušebního provozu a že teprve následně bude možné objektivně posoudit účelnost přijatého opatření a jeho dopady na dopravní systém v širším měřítku.

Středočeský kraj považuje tuto skutečnost za zásadní. Správní orgán tím totiž fakticky připouští, že v okamžiku vydání opatření obecné povahy neměl k dispozici úplné skutkové podklady umožňující vyhodnotit všechny důsledky navrhovaného řešení.

Podle názoru Středočeského kraje nelze zákonnost opatření obecné povahy založit na předpokladu, že jeho skutečné dopady budou zjišťovány až po jeho uvedení do provozu. Správní orgán je povinen zjistit skutkový stav v rozsahu nezbytném pro vydání opatření již před jeho přijetím, nikoli až v průběhu jeho realizace.

V. Kumulace dopravních omezení v širším území

Opatření bylo přijato v období, kdy je dopravní situace v severozápadním sektoru Prahy a přilehlé části Středočeského kraje ovlivněna dalšími dopravními omezeními a stavebními zásahy.

Při posuzování proporcionality opatření proto nelze vycházet pouze ze standardního dopravního stavu.

Je nutné hodnotit skutečnou kapacitu komunikační sítě v době účinnosti opatření a kumulativní účinky jednotlivých dopravních omezení.

Středočeský kraj má pochybnosti, zda bylo takové kumulativní posouzení provedeno.

Současně správní orgán v odůvodnění uvádí, že dlouhodobým systémovým řešením dopravní situace má být rozšíření komunikace Horoměřická o vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, přičemž realizace tohoto opatření byla opakovaně odložena. Přesto bylo přistoupeno k zavedení přechodné úpravy provozu, která část dopravy převádí právě na komunikaci Horoměřická ještě před realizací tohoto kapacitního opatření.

Z odůvodnění není patrné, jak byla tato skutečnost při posuzování přiměřenosti navrhovaného opatření zohledněna ani jak správní orgán hodnotil možné negativní dopady na plynulost provozu veřejné dopravy.

VI. Pochybnosti o proporcionalitě opatření

Středočeský kraj nezpochybňuje legitimní zájem obyvatel ulice Na Krutci na ochraně před nadměrnou tranzitní dopravou ani povinnost příslušných orgánů zabývat se bezpečností a kvalitou života místních obyvatel.

Správní orgán je však při výběru konkrétního opatření povinen poměřovat všechny dotčené veřejné zájmy.

Nelze chránit jednu skupinu obyvatel způsobem, který bez řádného vyhodnocení přenese dopravní zátěž na jiné obyvatele, jiné obce nebo na koridory veřejné dopravy.

Správní orgán musí rovněž posoudit, zda sledovaného cíle nebylo možné dosáhnout jinými, méně zatěžujícími prostředky.

Zejména je nutné doložit, zda byly posouzeny alternativy spočívající v regulaci rychlosti, stavebním zklidnění komunikace, úpravě křižovatek, selektivní regulaci tranzitní dopravy nebo v časové koordinaci opatření s realizací preference veřejné dopravy na Horoměřické ulici.

Bez řádného porovnání těchto variant nelze podle názoru Středočeského kraje spolehlivě uzavřít, že zvolená úprava je nezbytná a přiměřená.

Odůvodnění opatření obecné povahy sice obsahuje obecné konstatování, že správní orgán pečlivě zvážil proporcionalitu navrženého opatření, neobsahuje však konkrétní úvahu, jakým způsobem byly poměřeny zájmy obyvatel lokality Na Krutci se zájmem na zachování plynulosti veřejné dopravy, dopravní obslužnosti Středočeského kraje ani se zájmem na zachování kapacity nadřazené komunikační sítě.

Podle názoru Středočeského kraje proto není test proporcionality v odůvodnění opatření rozveden v rozsahu, který by umožňoval jeho plnou přezkoumatelnost.

VII. Návrh dalšího postupu

S ohledem na výše uvedené Středočeský kraj žádá Magistrát hlavního města Prahy, aby:

1. posoudil tento podnět podle § 174 odst. 2 správního řádu,
2. vyžádal si úplný správní spis vedený Úřadem městské části Praha 6,
3. přezkoumal zejména dopravní podklady, modely a měření, z nichž správní orgán při vydání opatření vycházel, včetně úplného znění dopravní studie Fakulty dopravní ČVUT, na kterou je v odůvodnění opatření obecné povahy opakovaně odkazováno, a dalších odborných podkladů, které byly podkladem pro vydání opatření,
4. přezkoumal způsob vyhodnocení dopadů opatření na Horoměřickou ulici a okolní komunikační síť,
5. přezkoumal způsob vyhodnocení dopadů na autobusovou dopravu systému Pražské integrované dopravy, včetně posouzení, zda byly tyto dopady vyhodnoceny před vydáním opatření obecné povahy nebo až v průběhu jeho realizace,
6. posoudil, zda se správní orgán řádně vypořádal s dřívějšími odbornými závěry týkajícími se organizace dopravy v ulici Na Krutci,
7. posoudil nezbytnost a proporcionalitu zvoleného opatření ve smyslu § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.,
8. přezkoumal, zda správní orgán před vydáním opatření dostatečně zjistil skutkový stav věci, zejména pokud jde o dopady na veřejnou dopravu, nadřazenou komunikační síť a širší dopravní systém,
9. a v případě zjištění rozporu opatření obecné povahy s právními předpisy zahájil přezkumné řízení a přijal opatření směřující ke zrušení nebo změně napadeného opatření obecné povahy.

S ohledem na bezprostřední dopady opatření na provoz veřejné dopravy Středočeský kraj současně žádá, aby nadřízený správní orgán zvážil využití oprávnění podle

správního řádu k dočasnému pozastavení právních účinků přezkoumávaného opatření po dobu přezkumného řízení, budou-li pro takový postup splněny zákonné podmínky.

Středočeský kraj je připraven neprodleně předložit provozní data organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, týkající se jízdních dob, pravidelnosti a zpoždění dotčených autobusových linek.

Středočeský kraj současně navrhuje porovnání provozních dat za období před zavedením opatření a po jeho zavedení, neboť právě tato data mohou objektivně doložit skutečné dopady přijatého opatření na veřejnou dopravu a na dopravní obslužnost území Středočeského kraje.

VIII. Závěr

Středočeský kraj plně respektuje legitimní zájem městské části Praha 6 na ochraně obyvatel před nadměrnou tranzitní dopravou a nezpochybňuje právo příslušných správních orgánů přijímat opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke zlepšení kvality života obyvatel dotčené lokality.

Podstatou tohoto podnětu není zpochybnění samotného cíle přijatého opatření.

Středočeský kraj však důvodně pochybuje, zda byl před vydáním opatření obecné povahy dostatečně zjištěn skutkový stav věci a zda byly řádně vyhodnoceny všechny významné dopady navrženého řešení na ostatní chráněné veřejné zájmy, zejména na veřejnou dopravu, plynulost provozu na nadřazené komunikační síti a dopravní obslužnost území Středočeského kraje.

Za zvláště významnou považuje Středočeský kraj skutečnost, že správní orgán v odůvodnění opatření obecné povahy výslovně uvádí, že rozhodující vyhodnocení dopadů opatření na komunikaci Horoměřická a na provoz městské hromadné dopravy bude provedeno až v průběhu zkušebního provozu a že teprve následně bude možné objektivně posoudit účelnost přijatého opatření a jeho dopady na dopravní systém v širším měřítku.

Podle názoru Středočeského kraje tato skutečnost sama o sobě vyvolává pochybnost, zda správní orgán měl při vydání opatření obecné povahy k dispozici dostatečný skutkový základ pro posouzení všech relevantních důsledků přijatého řešení.

Středočeský kraj má proto za to, že jsou splněny podmínky pro zahájení přezkumného řízení podle § 174 odst. 2 správního řádu a pro přezkoumání zákonnosti napadeného opatření obecné povahy.