

Městský soud v Praze
Spálená 2
112 16 Praha 2

Datovou schránkou

V Praze dne 1. září 2026

Navrhovatel:

- 1) Obec Horoměřice**, IČO: 002 41 229, se sídlem Zámecké náměstí 1, 252 62 Horoměřice, zastoupená starostou Ing. Lubošem Langerem,
- 2) Obec Únětice**, IČO: 002 41 792, se sídlem Náves 17/4, 252 62 Únětice, zastoupená starostou Pavlem Svobodou,
- 3) Obec Úholičky**, IČO: 006 40 727, se sídlem Náves 10, 252 64 Úholičky, zastoupená starostkou Ing. Terezií Kořínkovou,
- 4) Město Libčice nad Vltavou**, IČO: 002 41 407, se sídlem Náměstí Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vltavou, zastoupená starostkou Ing. Petrou Peleškovou,
- 5) Obec Holubice**, IČO: 005 42 423, se sídlem Holubice 61, 683 51 Holubice, zastoupená starostou Jiřím Hornákem,
- 6) Obec Tursko**, IČO: 002 41 768, se sídlem Čestmírovo náměstí 59, 252 65 Tursko, zastoupená starostkou Libuší Tydlitátovou,
- 7) Obec Velké Přílepy**, IČO: 002 41 806, se sídlem Pražská 162, 252 64 Velké Přílepy, zastoupená starostkou Ing. Kamilou Handlovou,
- 8) Městská část Praha – Nebušice**, IČO: 002 31 215, se sídlem Nebušická 128, 164 00 Praha 6 - Nebušice, zastoupená starostou Viktorem Komárkem,
- 9) Obec Tuchoměřice**, IČO: 002 41 750, se sídlem V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice, zastoupená starostou Ing. Pavlem Cihlářem, Ph. D.,
- 10) Obec Statenice**, IČO: 002 41 679, se sídlem Statenická 23, 252 62 Statenice, zastoupená starostou Michalem Pokorným,
- 11) Obec Lichoceves**, IČO: 006 40 735, se sídlem Lichoceves 20, 252 64 Lichoceves, zastoupená starostkou Dítou Masopustovou,

12) Městská část Praha – Přední Kopanina, IČO: 002 41 571, se sídlem Hokešovo náměstí 193, 164 00 Praha 6 - Přední Kopanina, zastoupená starostou Karlem Kyzkem,

13) Aleš Sedláček, nar. 21. 8. 1976, bytem K Bytovkám 370, Horoměřice 252 62

(společně jako „navrhovatelé“)

právně zastoupeni Mgr. Františkem Korbelem, Ph.D., advokátem, č. reg. ČAK 10307, společníkem HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Na Florenci 2116/15, Praha 1

Odpůrce:

Městská část Praha 6 - Úřad městské části Praha 6, Československé armády 23, 160 52 Praha 6

NÁVRH NA ZRUŠENÍ OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

ze dne 9. 6. 2026, č. j. MCP6 0324532/2026 – DZ 059/26 stanovující přechodnou úpravu provozu na pozemní komunikaci Na Krutci se zásahem do Horoměřické

NÁVRH NA VYDÁNÍ PŘEDBĚŽNÉHO OPATŘENÍ

Soudní poplatek bude uhrazen k výzvě soudu.

Přílohy:

- 1) *Plná moc_obec Horoměřice;*
- 2) *Plná moc_obec Únětice;*
- 3) *Plná moc_obec Úholičky;*
- 4) *Plná moc_město Libčice nad Vltavou;*
- 5) *Plná moc_obec Holubice;*
- 6) *Plná moc_obec Tursko;*
- 7) *Plná moc_obec Velké Přílepy;*
- 8) *Plná moc_Městská část Praha – Nebušice;*
- 9) *Plná moc_obec Tuchoměřice;*
- 10) *Plná moc_obec Statenice;*
- 11) *Plná moc_obec Lichoceves;*
- 12) *Plná moc_Městská část Praha – Přední Kopanina;*
- 13) *Plná moc_Aleš Sedláček*
- 14) *Opatření obecné povahy ÚMPČ6 ze dne 9. 6. 2026, č. j. MCP6 0324532_2026–DZ 059_26*
- 15) *Proměnná značka Praha 6*
- 16) *Řízení o povolení úplné uzavírky komunikace*
- 17) *Situace dopravního značení*
- 18) *Dana o zpoždění Jenerálka - Bořislavka*

I. NAPADENÉ OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

1. Městská část Praha 6 - Úřad Městské části Praha 6, Odbor dopravy a životního prostředí, Oddělení státní správy („**ÚMČP6**“), vydal dne 9. 6. 2026 pod č. j. MCP6 0324532/2026–DZ 059/26, sp. zn. SZMCP6 0324532/2026, opatření obecné povahy, kterým stanovil postupem podle § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů („**ZSP**“), přechodnou úpravu provozu na pozemní komunikaci Na Krutci se zásahem do Horoměřické („**Přechodné opatření**“). Faktická aplikovatelnost Přechodného opatření byla stanovena od 22. 6. 2026 do 31. 12. 2026.

Příloha:

- *Opatření obecné povahy ÚMPC6 ze dne 9. 6. 2026, č. j. MCP6 0324532_2026–DZ 059_26*
 - *Proměnná značka Praha 6*
2. Přechodné opatření spočívá v proměnném dopravním značení se třemi provozními stavy – (i) jednosměrným provozem v ranní špičce v pracovních dnech mezi 7:00–9:00 h s obousměrnou cyklo dopravou, (ii) omezením vjezdu rozměrných vozidel vozidel a (iii) záložním zákazem vjezdu všech motorových vozidel „mimo vozidel se souhlasem MČ Praha 6“.
 3. Takto vymezené dopravní značení znamená, že ulice Na Krutci je od června 2026 v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Na Křídle a Horoměřická ve směru do centra hlavního města Prahy („**hl. m. Praha**“) v pracovních dnech mezi 7 a 9 hodinou, tedy v ranní špičce, jednosměrná. ÚMČP6 tak podle odůvodnění Přechodného opatření vychází vstříc místním obyvatelům, kteří si stěžují na nadměrnou tranzitní dopravu na pozemní komunikaci Na Krutci.
 4. V důsledku vydaného Přechodného opatření nemohou řidiči jedoucí z jiných městských částí, jako jsou Nebušice či Přední Kopanina, případně od Horoměřic, Velkých Přílep, Libčic nad Vltavou a dalších obcí Středočeského kraje ve vymezené době tuto komunikaci využívat. Naopak musí v ranní exponované době, kdy spěchají do práce, do škol s dětmi či k lékaři, využívat k cestě do hl. m. Prahy jiné, již v této době přetížené komunikace, zejm. komunikaci Horoměřická. Jejich dojezdová doba se tím prodlužuje až o desítky minut.
 5. Dopravní režim je stanoven formou přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích „s cílem podrobit jej analýze v rámci zkušebního provozu“. Přechodná úprava má přitom trvat více než půl roku. Ustanovení § 78 odst. 3 ZSP ukládá, že přechodné značení smí být „*užíváno jen po nezbytně nutnou dobu*“. Šest měsíců zkušebního provozu na trvalém komunálním problému je obtížně hájitelné, v daném kontextu se jedná o nepřiměřenou délku přechodné úpravy.
 6. Podle § 77 odst. 5 téhož zákona platí, že v případě 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.
 7. Proces přijímání **přechodné úpravy provozu** na pozemních komunikacích je tedy koncipován jako **zjednodušený** s omezenou možností dotčených osob vyjadřovat se k němu, a to právě proto, aby jeho přijetí nebránilo obstrukční postupy, s ohledem na účel tohoto institutu, kterým je řešení urgentních a nepředvídatelných situací přechodné povahy. V nyní posuzovaném případě se však jedná o situaci svým charakterem trvalou – přetíženost pozemních komunikací v dané oblasti je notorií, která nevznikla teprve v červnu letošního roku, nýbrž trvá dlouhodobě.

8. V odůvodnění Přechodného opatření ÚMČP6 uvádí, že jeho vydání souvisí s připravovaným projektem budoucího telematického řízení, které dokáže reagovat pružně na dopravní situaci v lokalitě Vokovic, a nikoliv fixně jako nyní posuzované zkušební opatření (záměr „P6_Na Krutci – Doplnění PDZ – I. etapa“). Z odůvodnění rovněž vyplývá, že problém je dlouhodobý (přes 7 let odkládaná realizace rozšíření komunikace Horoměřická), přičemž zkušební opatření má zabezpečit ochranu rezidentů v předstihu před investičními akcemi plánovanými až na rok 2028.
9. Přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích vydal ÚMČP6 již opatřením obecné povahy ze dne 18. 7. 2018, č. j. MCP6 164804/2018¹; v tomto případě došlo ve zkušebním provozu v ulici Na Krutci k omezení jízdy ve směru do centra hl. m. Prahy v čase mimo ranní dopravní špičku. Platnost vlastní přechodné úpravy byla od 1. 8. 2018 do 31. 12. 2018. V rámci tohoto období mělo být provedeno vyhodnocení skutečného provozu a dopady opatření z hlediska širších dopravních vztahů. Z vyjádření ROPIDu ze dne 27. 3. 2019, č. j. MČP6 066891/2019², například vyplynulo, že „*Nepřímý vliv uzavření ulice Na Krutci na provoz PID (pozn. Pražské integrované dopravy) by byl zcela zásadního charakteru.*“ Z vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend, ze dne 22. 3. 2019, č.j. MHMP 539137/2019³, zase vyplynulo, že „*S ohledem na obslužnost lokality Staré Vokovice považujeme zmiňované opatření za nedoporučitelné k trvalému zavedení, protože zejména prodloužení objížděné trasy za průjezd ulicí Na Krutci činí 2 km. Pro období dopravní špičky, kdy v ulici Horoměřické je zaznamenáváno pravidelné zdržení, není v současné době vhodné.*“
10. Navzdory tomu ÚMČP6 vydal napadené Přechodné opatření, které volí stejné řešení jako v roce 2018 (stejný charakter, stejná lokalita, stejné zdůvodnění). Tato opakovanost potvrzuje, že nejde o skutečně přechodný stav, nýbrž že přechodná úprava **supluje chybějící trvalé řešení**, k němuž nedochází, protože investice do trvalé infrastruktury je odkládána. Takový stav měl být správně řešen stanovením **místní**, nikoli přechodné úpravy provozu, u níž § 77 odst. 5 věta poslední ZSP nevykládá projednání s dotčenými osobami na rozdíl od úpravy přechodné. ÚMČP6 sám v napadeném Přechodném opatření konstatuje, že nedoručoval jeho návrh a nevyzýval dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek. Navrhovatelé ani jejich občané tak neměli žádnou možnost se k němu předem vyjádřit. Vzhledem k tomu, že § 78 odst. 3 ZSP předpokládá užití přechodné úpravy jen po nezbytně nutnou dobu pro skutečně nutné přechodné situace, je třeba výjimku z projednávacího režimu podle § 77 odst. 5 ZSP vykládat restriktivně a užít ji jen tam, kde je délka i účel úpravy skutečně přechodné povahy. Opakované vydávání obdobného opatření v téže lokalitě a se stejným zdůvodněním jako v roce 2018 tomuto požadavku neodpovídá.
11. Účel regulovat Přechodným opatřením situaci v ulici na Krutci dlouhodobě, nikoliv přechodně, přitom vyplývá i z vyjádření politiků Městské části Praha 6, jako například Ondřeje Matěje Hrubeše, radního pro dopravu Prahy 6, v podcastu Dopravní 6 (84, 86), který zvolené řešení hájí a o jeho dočasnosti v této souvislosti nehovoří. Naopak se dle jeho slov jedná „*o opatření hodně let poptávané ze strany místních obyvatel Vokovic*“.⁴ V daném kontextu tedy není jasné, proč bylo zvoleno **řešení skrze dočasný režim a nebylo postupováno skrze přílehavější režim místní úpravy provozu**, ve kterém by bylo nutné připravovaný institut obhájit a všechny připomínky a námítky dotčených osob řádně vypořádat.

¹ Dostupné zde: [e_download.php](#)

² Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 7 ROPID_A.pdf

³ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 6 ODA MHMP.pdf

⁴ Dostupné online zde: [Podcast Dopravní 6 \(84\) → Parkovací dům Dědina, jednosměrka Na Krutci a častější kontroly v parkovacích zónách – dopravní6.cz](#)
[Podcast Dopravní 6 \(86\) → Krutec, prodloužení linky 218, tramvaj na Strahov – dopravní6.cz](#)

12. Ustanovení § 77 odst. 5 ZSP výlučně pro přechodnou úpravu vylučuje základní procesní záruky (připomínky, námítky). Pokud je tato výluka uplatněna na situaci *de facto* trvalou, je v rozporu s čl. 1 Ústavy (právní stát založený na účtě k právům), čl. 36 Listiny základních práv a svobod (právo na soudní ochranu) a § 2 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů („**správní řád**“) (zásada ochrany oprávněných zájmů). Podle judikatury Nejvyššího správního soudu by bylo zcela nepřipustné zneužívat pravomoc k vydání přechodné úpravy provozu k zastřenému dosažení jiného než deklarovaného cíle, například k fakticky trvalé či dlouhodobé eliminaci určitého typu dopravy; existují-li důvody k trvalé regulaci dopravy, je třeba jí docílit právními nástroji k tomu určenými, tedy stanovením místní, nikoli přechodné úpravy provozu⁵.
13. ÚMČP6 nicméně zvolil procesně méně náročnou cestu. Pokud by měl být tento postup aprobován, je třeba klást zvláštní důraz na vysvětlení důvodů pro volbu konkrétního řešení. Městská část Praha 6 si nechala zpracovat Studii organizace dopravy v ulici na Krutci v městské části Praha 6 zpracované v lednu 2025 Českým vysokým učením v Praze, Fakultou dopravní („**Studie ČVUT**“)⁶, která rozpracovává dvě varianty řešení (i) zjednosměrnění lesního úseku a (ii) uzavření lesního úseku. Kromě toho Studie ČVUT nicméně zmiňuje i variantu třetí, a to (iii) „*využití sofistikované regulace tranzitující dopravy v dobách, kdy dochází k nejvyššímu zahlcení MK Vokovická a tvorbě dopravních kongescí*“. Tato varianta nicméně nebyla zohledněna.
14. ÚMČP6 v odůvodnění Přechodného opatření obsahuje podnět radního pro dopravu MČ Praha 6 Ondřeje Matěje Hruběše, cituje závěry Studie ČVUT, ale v závěru se omezuje na obecné konstatování, že „*správní orgán pečlivě zvážil proporcionalitu navrženého opatření*“ a že „*regulační zásah omezuje užití místní komunikace pouze v nezbytně nutné míře*“. A to aniž by explicitně a strukturovaně provedl test proporcionality a aniž by vysvětlil, proč konkrétně zvolený rozsah (dvouhodinové úplné zjednosměrnění/zákaz vjezdu) je nejmenším možným zásahem. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu⁷ je přitom povinností správního orgánu vydané opatření řádně odůvodnit. Při stanovení přechodné úpravy provozu tedy musí mimo jiné zkoumat, zda jím sledovaného legitimního cíle nebylo možné dosáhnout jinak, resp. zvolit takové omezení, které je nejmenší rozumně možné z hlediska věcného i časového, a zvážit mírnější alternativy (např. časová diferenciacce, technická opatření). Bez takové úvahy je každé opatření obecné povahy nepřezkoumatelné, resp. neobstojí v testu proporcionality.
15. Vzhledem ke všemu výše uvedenému navrhovatelé shrnují, že napadené Přechodné opatření je **nezákonné** a **nepřezkoumatelné** a porušuje jejich **veřejná subjektivní práva**. Z tohoto důvodu navrhovatelé napadají v zákonné lhůtě jednoho roku Přechodné opatření a z níže rozvedených důvodů navrhuji jeho zrušení.

II.

K PODMÍNKÁM PŘÍPUSTNOSTI NÁVRHU

Místní příslušnost soudu

16. Místní příslušnost soudu je určena v souladu s § 7 odst. 1 a 2 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů („**s. ř. s.**“). Jelikož napadené Přechodné opatření vydal ÚMČP6, je pro řízení v této věci místně i věcně příslušný Městský soud v Praze.

⁵ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2020, č. j. 2 As 65/2019-36.

⁶ Dostupná online zde: [Studie organizace dopravy v ulici na Krutci v městské části Praha 6 zpracované v lednu 2025 Českým vysokým učením v Praze, Fakultou dopravní](#)

⁷ Např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 4. 2023, č. j. 3 As 357/2021-37.

Přípustnost návrhu na zrušení Přechodného opatření

17. Navrhovatelé 1) až 12) jsou v souladu s § 101a odst. 1 s. ř. s. subjekty oprávněnými k podání návrhu na zrušení opatření obecné povahy, neboť byli Přechodným opatřením zkráceni na svých subjektivních veřejných právech. Navrhovatelé 1) až 12) jsou samosprávnými společenstvími občanů vymezeného území, kteří mohou spravovat své záležitosti (čl. 100 Ústavy). Jsou územními samosprávnými celky ve smyslu § 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů (obecní zřízení) (dále jen „**zákon o obcích**“), jejich občané jsou závislí na komunikaci Horoměřická jako přímé příjezdové trase do hl. m. Prahy.
18. Napadené Přechodné opatření zasahuje do práva navrhovatelů 1) až 12) na samosprávu. Tito navrhovatelé v souladu s § 2 odst. 2 zákona o obcích pečují o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Z tohoto důvodu je v jejich kompetenci bránit opatřením, která zasahují i do práv jejich občanů. Navrhovatelé 1) až 12) mají zákonem svěřenou samostatnou působnost při péči o potřeby občanů mimo jiné v oblasti dopravy a spojů podle § 2 odst. 2 a § 35 odst. 2 zákona o obcích. Zásah do subjektivních veřejných práv navrhovatelů vyplývá z konkrétního a prokazatelného dopadu, který Přechodné opatření má na navrhovatele a jejich občany.
19. Nové uspořádání provozu aut v ulici Na Krutci jako výsledek přijetí Přechodného opatření přímo komplikuje plynulost a spolehlivost veřejné i individuální dopravy na komunikaci Horoměřická a na ni navazujících komunikacích. Na dopravní situaci na této komunikaci jsou závislí občané navrhovatelů 1) až 12), jakož i navrhovatel 13), neboť se jedná o jedinou přímou příjezdovou trasu z území navrhovatelů 1) až 12) do hl. m. Prahy. Tato komunikace bezprostředně navazuje na katastrální území navrhovatele 1) a 8). Dotčení jsou ale i ostatní navrhovatelé ze vzdálenějších obcí, kteří musí tuto komunikaci využívat pro cestu do hl. m. Prahy jako jedinou možnou, ať už v rámci hromadné nebo individuální dopravy, a nemůžou zvolit vzhledem ke vzdálenosti alternativní způsob přepravy (například jízdní kolo, které dopravní zácpu objede). V případě navrhovatelů 9) a 12) by se mohlo při pohledu na mapu zdát, že jsou ve směru do hl. m. Prahy napojeni přes dopravní okruh. Veřejná hromadná doprava je nicméně i v případě těchto navrhovatelů vedena přes Nebušice nebo Horoměřice⁸. Situace v místě je nadto komplikovaná dalšími uzavírkami. Napojení na dálniční okruh pro navrhovatele 12) (Městská část Praha – Přední Kopanina) je problematické z důvodu rekonstrukce mimoúrovňové křižovatky Aviatická v Praze na silnici I/7⁹. Aktuální je také uzavírka silnice č. III/2404 v Horoměřicích a ulice Do Horoměřic na území Prahy – Nebušice od 3. 9. 2026 do 15. 12. 2026, v rámci které je objízdná trasa nařízena ul. Horoměřickou a ul. Nebušickou/Tuchoměřickou, tzn. přes Nebušice a Horoměřice, přičemž je opět nutné využít komunikaci ul. Horoměřická.

Přílohy:

- Řízení o povolení úplné uzavírky komunikace
- Situace dopravního značení

20. Skutečnost, že Přechodné opatření formálně upravuje dopravní režim pouze na území Městské části Praha 6, tedy mimo katastrální území navrhovatelů 1) až 12), nezakládá pochybnost o jejich aktivní legitimaci. Napadené Přechodné opatření má vliv na možnost užívat tuto komunikaci (i navazující komunikace) a na život obyvatel navrhovatelů, kteří tuto komunikaci pravidelně využívají.

⁸ <https://www.outuchomerice.cz/zivot-v-obci/dopravni-spojeni/>

⁹ [Ředitelství silnic a dálnic začalo s přestavbou MÚK Aviatická v Praze - ŘSD s. p.](#)

Komunikace Horoměřická zajišťuje dopravní obslužnost na území navrhovatelů. Navrhovatelé využívají Pražskou integrovanou dopravu („PID“) k obsluze území obce a občanům slouží mimo jiné k cestám do hl. m. Prahy. Autobusové linky 312, 316 a 356, které navrhovatelé, resp. jejich občané využívají k přepravě, vedou právě po komunikaci Horoměřická, popřípadě po komunikacích, které na ni navazují. Komunikace Horoměřická je zároveň klíčová pro fungování školských, sociálních a zdravotních služeb, za které navrhovatelé 1) – 12) odpovídají. Přechodným opatřením tak došlo k zásahu do zájmu navrhovatelů na ochraně klidného bydlení a na zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území.

21. Rozhodující je, že Přechodné opatření vyvolává konkrétní zásah do dopravní situace na komunikaci Horoměřická. Tento zásah je nadto odvoditelný přímo z odůvodnění Přechodného opatření, ve kterém je předpokládáno přesměrování tranzitní dopravy z ulice Na Krutci na komunikaci Horoměřická (na této komunikaci hodlá ÚMČP6 vyhodnocovat v září a říjnu 2026 vliv na plynulost a bezpečnost provozu). Zásah je dále také doložen konkrétními provozními údaji o přetížení komunikace Horoměřická a zpoždění autobusových linek uvedenými v kapitole IV. tohoto návrhu.
22. Přechodné opatření ohrožuje schopnost navrhovatelů 1) až 12) řádně a hospodárně vykonávat zákonem svěřenou působnost. Dotčení právní sféry navrhovatelů 1) až 12) je proto konkrétní, nikoli pouze hypotetické či abstraktní ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s.¹⁰
23. Navrhovatel 13) je občanem obce Horoměřice a pravidelným uživatelem komunikace Horoměřická při příjezdu do hl. m. Prahy. Navrhovatel 13) je rovněž oprávněn k podání návrhu na zrušení Přechodného opatření, neboť je jím zkrácen na svých subjektivních veřejných právech, konkrétně na právu na pohodu bydlení, svobodu pohybu, příp. na právu na ochranu zdraví. Skutečnost, že navrhovatel 13) má bydliště mimo území Městské části Praha 6, na dotčení jeho práv nič nemění. Nejde totiž o abstraktní nebo hypotetický důsledek Přechodného opatření, nýbrž o každodenně se opakující, konkrétní a osobně pocíťovaný zásah do jeho právní sféry. Napadené Přechodné opatření, jímž je v pracovní dny od 7:00 do 9:00 hodin omezen průjezd ulicí Na Krutci ve směru od Horoměřické, předvídatelně přesměrovává individuální automobilovou dopravu na komunikaci Horoměřická, kterou navrhovatel 13) každodenně využívá k přesunům z pracovních důvodů a kterou též vede jeho jediné přímé dopravní spojení s hl. m. Prahou prostřednictvím autobusových linek PID. Přechodné opatření tak mimo jiné omezuje jeho přístup do pražského metra, návštěvy rodiny bydlící na Veleslavíně, dojezd k soukromému parkovacímu místu tamtéž, možnost využití již zaplaceného stání v modré zóně Prahy 6. Popojíždějící kolona v ul. Horoměřická, která vznikla v důsledku Přechodného opatření, má také vliv na zhoršení kvality životního prostředí na ulici Velvarské, v jejíž blízkosti navrhovatel 13) v Horoměřicích bydlí (vyšší hladina hluku, horší čistota ovzduší, vyšší emisní hodnoty z automobilů). Zesílení provozu, prodloužení cestovní doby a zhoršení dopravní dostupnosti má dopad i na dostupnost pohotovostní zdravotní péče ve Vojenské a Motolské nemocnici. V důsledku tak dochází ke zhoršení kvality bydlení a dostupnosti zdravotní péče pro navrhovatele 13). Tvrzené dotčení je proto konkrétní a nikoli hypotetické ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s., neboť navrhovatel logicky konsekventně a myslitelně tvrdí možnost dotčení své právní sféry příslušným Přechodným opatřením.¹¹
24. Podle § 101b odst. 1 s. ř. s. lze návrh podat do 1 roku ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Vzhledem k tomu, že k vyvěšení veřejné vyhlášky

¹⁰ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2020, č. j. 2 As 187/2017-327 nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 AOs 2/2012-53.

¹¹ Srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120, č. 1910/2009 Sb. NSS.

č. j. MCP6 0324532/2026 – DZ 059/26, SZMCP6 0324532/2026 došlo dne 11. 6. 2026, nabylo Přejchodné opatření účinnosti dne 16. 6. 2026. Lhůta pro podání návrhu podle § 101b odst. 1 s. ř. s. je tedy zachována.

III.

K NEZÁKONNOSTI A NEPŘEZKOUMATELNOSTI PŘECHODNÉHO OPATŘENÍ

25. Napadené Přechodné opatření je **nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů** ve smyslu § 101d odst. 1 s. ř. s. ÚMČP6 se v odůvodnění omezuje na obecná, nekonkrétní a vzájemně nepropojená konstatování a neuvádí přezkoumatelné úvahy, na jejichž základě dospěl k závěru o nezbytnosti a přiměřenosti zvoleného řešení. ÚMČP6 v závěru odůvodnění pouze uvádí, že „*pečlivě zvážil proporcionalitu*“ a že regulace „*odpovídá zásadě proporcionality*“, aniž by tento závěr jakýmkoli způsobem odůvodnil. Prosté konstatování, že opatření je přiměřené a nezbytné, bez uvedení konkrétních důvodů a bez provedení čtyřkrokového testu proporcionality není pro soudní přezkum dostatečné. Odůvodnění napadeného Přechodného opatření přitom neobsahuje žádnou strukturovanou úvahu ani vysvětlení, proč byla zvolena právě varianta jednosměrného provozu v daném rozsahu a délce trvání, a proč nebyla zvolena některá z mírnějších alternativ. Tato nepřezkoumatelnost představuje samostatný důvod pro zrušení napadeného Přechodného opatření podle § 101d odst. 2 s. ř. s., nezávisle na dílčích věcných vadách rozvedených níže pod body (A) až (D) této kapitoly.
26. Napadené Přechodné opatření dále **obsahuje tyto věcné vady**:
- (A) nahrazení řádného procesu přechodnou úpravou, která ve skutečnosti řeší trvalý, nikoli přechodný stav;
 - (B) nedostatečné zjištění skutkového stavu, nedostatečně určitý výrok;
 - (C) neprokázání nezbytnosti opatření podle § 78 zákona o silničním provozu, včetně nezohlednění vlastních dřívějších zjištění o hluku, rychlosti a nehodovosti v ulici Na Krutci;
 - (D) nedostatečné posouzení přiměřenosti (testu proporcionality) a opomenutí mírnějších alternativ řešení.

Ad (A) Nahrazení řádného procesu přechodnou úpravou

27. Navrhovatelé shrnují, že ÚMČP6 zvolil pro řešení dlouhodobého, svým charakterem trvalého problému přetíženosti pozemních komunikací institut přechodné úpravy provozu, který je podle § 77 odst. 1 a 5 ZSP určen k řešení urgentních a nepředvídatelných situací přechodné povahy, nikoli k trvalému suplování chybějící investice do infrastruktury (viz kapitola I. tohoto návrhu). Tímto postupem se ÚMČP6 vyhnul procesním zárukám, které by dotčeným osobám náležely při stanovení místní úpravy provozu, zejména možnosti podávat připomínky a námítky dle § 172 správního řádu. ÚMČP6 zároveň příslušnou volbu tohoto řešení přezkoumatelně neodůvodnil.
28. Navrhovatelé 1) až 12) dále poukazují na to, že ÚMČP6 před vydáním Přechodného opatření nesplnil povinnost stanovenou v § 13 odst. 1 zákona o obcích, podle níž jsou státní orgány a orgány kraje „*povinny, pokud je to možné, předem projednat s obcí návrhy na opatření dotýkající se působnosti obce.*“ Žádný z navrhovatelů 1) až 12) nebyl o přípravě ani o vydání Přechodného opatření předem informován ani s ním žádný obdobný návrh nebyl projednán.
29. ÚMČP6 při přijetí Přechodného opatření tedy nevolil přiléhavý postup, který by jinak dotčeným osobám umožnil se v rámci jejich působnosti k věci vyjádřit.

Ad (B) Nedostatečné zjištění skutkového stavu, nedostatečně určitý výrok

30. Ustanovení § 78 odst. 1 ZSP stanoví, že dopravní značky, světelné signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí **tvorit ucelený systém**. Podle § 78 odst. 2 ZSP je lze toto dopravní značení užít „jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.“ Ustanovení § 78 odst. 3 ZSP stanoví, že „přenosné svislé dopravní značky, přechodné vodorovné dopravní značky, světelné signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí být užívány jen po nezbytně nutnou dobu a jen z důvodů uvedených v odstavci 2.“
31. Požadavek ucelenosti systému podle § 78 odst. 1 ZSP znamená, že opatření, kterým má být přesměrována tranzitní doprava z jedné komunikace, **není možné posuzovat jako izolovaný zásah týkající se výhradně této komunikace**, nýbrž jeho dopady je třeba hodnotit na celou dotčenou dopravní síť. V posuzovaném případě je tedy třeba zahrnout i komunikaci Horoměřická a na ni navazující cesty včetně křižovek, jimiž je přesměrovaná doprava vedena.
32. Navrhovatelé byli přitom svědky dohody s městskou částí Praha 6, podle které měly být jakékoli regulace dopravy v této oblasti zavedeny až po vybudování vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na komunikaci Horoměřická, který by zajistil odpovídající preferenci veřejné hromadné dopravy a dlouhodobé systémové řešení. Jeho stavba by dle hl. m. Prahy měla být dokončená v roce 2028. Navrhovatelé tak nezpochybňují legitimní zájem obyvatel Vokovic na ochraně rezidenčního území před nadměrnou tranzitní dopravou. Namítají však, že tímto do jisté míry překvapivým řešením odpůrce problém řeší izolovaně, bez koordinace s okolními obcemi, bez současného zavedení funkční preference veřejné dopravy a bez dostatečného posouzení dopadů na širší dopravní síť.
33. Odůvodnění napadeného Přechodného opatření uvádí, že vycházelo ze Studie ČVUT, jež v rámci analytické části zahrnovala průzkum zaměřený na množství dopravy, procentuální zastoupení její tranzitující části a statistiku nehodovosti. V odůvodnění je uvedený podíl tranzitu (tzn. musela být posuzována komunikace Na Krutci), odůvodnění k nehodovosti řeší „horní třetinu lesního úseku“, tedy rovněž komunikaci Na Krutci. Z odůvodnění však nevyplývá, zda ÚMČP6 před vydáním Přechodného opatření posuzoval dopad zvoleného řešení v širším okruhu, tzn. zejména na komunikaci Horoměřická a další okolní komunikace, které jsou přesměrováním dopravy zejména dotčeny. Odůvodnění Přechodného opatření nasvědčuje opaku, když se má v určitém smyslu jednat o „zkušební opatření“, na základě kterého bude takto zavedený dopravní režim teprve v budoucnu analyzován a vyhodnocen. ÚMČP6 tak sám potvrzuje, že v okamžiku vydání Přechodného opatření nedisponoval úplnými podklady pro posouzení všech důsledků zvoleného řešení na dopravní síť, tedy i na dotčené okolní komunikace. Každý správní úřad je přitom podle § 3 správního řádu povinen před svým úkonem zjistit stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro soulad úkonu s požadavky § 2 správního řádu.
34. Dle odůvodnění ÚMČP6 projednal Přechodné opatření s Policií České republiky a s Magistrátem hl. m. Prahy, přičemž oba subjekty vydaly k záměru souhlas. Z odůvodnění Přechodného opatření nicméně není patrné, zda byl dopravní systém posouzen komplexně a zda byl zohledněn zájem na plynulosti dopravy a na provozování veřejné hromadné dopravy. Úvahy k tomuto nejsou v odůvodnění obsaženy.
35. Navrhovatelé namítají, že za situace, kdy ÚMČP6 Přechodné opatření neposoudil jako součást uceleného dopravního systému a toto dostatečně v odůvodnění nevysvětlil, **neprokázal, že zvolený rozsah a časové vymezení regulace odpovídají požadavkům podle § 78 odst. 2 a 3 ZSP**.

36. Nedostatek řádného odůvodnění je o to závažnější, že samotná **výroková část napadeného Přechodného opatření přitom časové vymezení provozního stavu 1, tedy klíčový parametr celé regulace, neobsahuje**. Výrok pouze popisuje umístění jednotlivých svislých a vodorovných dopravních značek v rámci proměnného značení, aniž by stanovil, v jakém čase se která z nich prostřednictvím proměnného značení aktivuje. Údaj, že provozní stav 1 (jednosměrný provoz) platí v pracovní dny od 7:00 do 9:00 hodin, je uveden výlučně v odůvodnění Přechodného opatření. Takto konstruovaný výrok není bez seznámení se s odůvodněním sám o sobě určitý a vykonatelný, což je v rozporu s požadavky na náležitosti opatření obecné povahy a **příspěvá k jeho nepřezkoumatelnosti** podle § 101d odst. 1 s. ř. s.

Ad (C) Neprokázání nezbytnosti opatření podle § 78 ZSP a nezohlednění vlastních dřívějších zjištění

37. Podle § 78 odst. 2 ZSP lze tam uvedené dopravní značení užívat mimo jiné s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu. Statistické vyhodnocení nehodovosti z databáze Jednotné dopravní vektorové mapy Ministerstva dopravy za období 2007–2019 pro úsek Na Krutci mezi ulicemi Na křídle a Vokovická¹² zaznamenalo celkem 7 dopravních nehod, z nichž žádná neměla následky na zdraví a žádná nevedla ke zranění osob. Rovněž v odborné studii zpracované samotnými zaměstnanci a komisí Odboru dopravy a životního prostředí ÚMČP6 ze dne 15. 4. 2019¹³ je výslovně konstatováno, že nehodovost na sledovaném komunikačním tahu „*není významná a jedná se o statisticky podprůměrné hodnoty*“. Tento závěr potvrzuje i Studie ČVUT¹⁴, podle které bylo za aktuálnější pětileté období od 1. 1. 2020 až 31. 12. 2024 na úseku Na Krutci zaznamenáno celkem 19 dopravních nehod, z toho 17 nehod bez následků na zdraví osob a pouze 2 nehody s lehkým zraněním. ÚMČP6 tuto skutečnost při odůvodňování nezbytnosti Přechodného opatření z hlediska bezpečnosti provozu nijak nezohlednil. Dle názoru navrhovatelů statistická data nepodporují závěr o bezpečnostní nezbytnosti napadeného Přechodného opatření
38. Ani data týkající se dodržování rychlosti vozidel v ulici Na Krutci neukazují na bezpečnostní problém plynoucí z překračování povolené rychlosti. Z měření systémem GEMOS¹⁵ v období 16. až 31. 12. 2018 vyplývá, že z celkového počtu 14 594 projíždějících vozidel překročilo povolenou rychlost 50 km/h méně než 1 % vozidel (85 vozidel, tj. 0,58 %) a žádné vozidlo nepřekročilo rychlost 80 km/h. Tento závěr potvrzuje i aktuálnější Studie ČVUT¹⁶, podle které statistické měření rychlosti provedené radarem v období 18. až 24. 11. 2024 zjistilo, že rychlostní limit 30 km/h v ulici Na Krutci dodrželo 70 % projíždějících vozidel, 25 % vozidel překročilo limit o méně než 5 km/h a pouze 5 % vozidel o více než 5 km/h. Průměrná rychlost na měřeném úseku tak činila 32 km/h a nejvyšší zjištěná rychlost byla 56 km/h. Tyto údaje tedy rovněž zpochybňují argument o tom, že Přechodné opatření bylo třeba zavést z důvodu bezpečnosti. Přitom mírnější alternativy – jako další omezení rychlosti nebo stavební zklidňovací prvky – nebyly správním orgánem adekvátně zvažovány.
39. Pokud jde o hlukovou zátěž v ulici Na Krutci je třeba poukázat na skutečnost, že Hygienická stanice

¹² Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 3 Nehodovost - Na Krutci (mezi ul. Na Křídle - Vokovická).pdf

¹³ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Odborné vyhodnocení Na krutci Vokovicka FINAL.pdf

¹⁴ Viz [Studie organizace dopravy v ulici na Krutci v městské části Praha 6 zpracované v lednu 2025 Českým vysokým učením v Praze, Fakultou dopravní](#) (kap. 3., Tab. 2)

¹⁵ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 1 Grafy překročení rychlosti a počtu vozidel.pdf

¹⁶ Viz [Studie organizace dopravy v ulici na Krutci v městské části Praha 6 zpracované v lednu 2025 Českým vysokým učením v Praze, Fakultou dopravní](#) (kap. 2. 1.)

hl. m. Prahy ve svém vyjádření ze dne 11. 3. 2019, č.j. 12923/2019¹⁷ výslovně konstatovala, že autorizovaným měřením hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru stavby Na Krutci 805/15 nebylo zjištěno porušení povinnosti stanovené § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, přičemž naměřená hladina hluku dosahovala v denní době pouze 55,5 dB při hygienickém limitu 70 dB a v noční době 44,9 dB při limitu 60 dB. Hlukový důvod regulace tak nebyl objektivně prokázán. Jedná se sice o starší data, ale ÚMČP6 prokazatelně nedoložil, že by v tomto směru došlo ke zhoršení.

- 40. Přechodné opatření je proto v rozporu se zákonem ve smyslu § 101d odst. 2 s. ř. s., neboť ÚMČP6 orgán nesplnil zákonné požadavky dle § 78 odst. 2 ZSP, tedy neprokázal, že zavedení jednosměrného provozu nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.**

Ad (D) Nedostatečné posouzení přiměřenosti opatření a opomenutí mírnějších alternativ

41. ÚMČP6 v odůvodnění Přechodného opatření popsal problém tranzitní dopravy v ulici Na Krutci, její podíl na provozu a bezpečnostní rizika úzkého lesního úseku. Zároveň však pouze obecně uzavřel, že „*pečlivě zvážil proporcionalitu*“ a že „*regulace je důvodná a odůvodněná z hlediska ochrany bezpečnosti provozu, zdraví a veřejného pořádku, a odpovídá zásadě proporcionality*.“ Takové obecné prohlášení však nenahrazuje uvedení konkrétních podkladů a hodnotících úvah správního orgánu. Odůvodnění neobsahuje konkrétní posouzení, jak byly proti legitimnímu cíli ochrany bezpečnosti a snížení tranzitu v ulici Na Krutci poměřeny negativní dopady přesměrování dopravy na komunikaci Horoměřická, zejména dopady na plynulost dopravy jako takové.
42. Přechodné opatření tedy neobsahuje žádné údaje, jak velké zahuštění provozu se na komunikaci Horoměřická očekává, zda se dají očekávat dopravní zácpy (přitom je třeba se speciálně zaměřit na období školního roku, který bude v průběhu faktické aplikace Přechodného opatření zahájen), jaké bude mít zvolené řešení dopad na zpoždění pravidelných linek PID atp. Z odůvodnění tedy není, a za této situace logicky ani nemůže být patrné, zda očekávané přínosy převáží nad negativními dopady regulace Přechodným opatřením.
- 43. Pokud ÚMČP6 dopady regulace zatím určit neumí či nemůže, pak konstatování, že regulace odpovídá zásadě proporcionality nemůže obstát.** Aby mohl ÚMČP6 toto osvědčit, má povinnost poměřit předvídatelné důsledky opatření již před jeho vydáním.
44. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu¹⁸ platí, že veřejný zájem na bezpečnosti provozu může být legitimní, avšak opatření samo o sobě neobstojí, není-li doloženo, zda daného cíle (tj. de facto zájmu) není možné dosáhnout mírnějšími (méně invazivnějšími) prostředky. Test proporcionality, který soud v takovém případě provádí, je složen ze čtyř kroků: posouzení vhodnosti (tj. způsobilosti opatření dosáhnout sledovaného cíle), posouzení potřebnosti (tj. existence logické vazby mezi opatřením a cílem a toho, zda cíle nelze dosáhnout jiným, mírnějším prostředkem), posouzení minimalizace zásahu (tj. toho, zda opatření omezuje dotčené subjekty co nejméně) a konečně posouzení přiměřenosti v užším smyslu (tj. toho, zda jsou negativní následky opatření úměrné sledovanému cíli). V dané věci soud zohlednil, že z opatření obecné povahy ani podkladů pro jeho vydání nevplynulo, zda nepříznivá situace na předmětné komunikaci nemohla být řešena jinými prostředky, jako například výrazným omezením rychlosti či rekonstrukcí vozovky.
45. Uvedený závěr se plně uplatní i v projednávané věci, jelikož podle navrhovatelů samotná

¹⁷ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 9 Hygienická stanice hl.m.P(1)_A.pdf.

¹⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 5. 2016, čj. 7 As 39/2016-47.

skutečnost, že jednosměrný provoz v ulici Na Krutci v ranní dopravní špičce **může omezit průjezd tranzitní dopravy touto ulicí, ještě neznamená, že jde o opatření nezbytné, resp. splňuje zejména měřítko potřeby a minimalizace zásahu.**

46. Pokud má být Přechodné ustanovení stručně analyzováno z hlediska testu proporcionality, lze se zohledněním výše uvedeného konstatovat, že (i) ochrana obyvatel Vokovic před tranzitní dopravou je legitimní cíl, byť tento cíl nelze posuzovat izolovaně od ostatních veřejných zájmů, (ii) přičemž Přechodné opatření může tento cíl za určitých podmínek naplnit, (iii) **v daném případě nicméně ÚMČP6 neporovnával jiné varianty (například regulaci tranzitu podle typu vozidel, časově odlišný režim, navigaci dopravy, zklidňovací prvky nebo jiná řešení průjezdu) a (iv) UMPČ6 neprokázal, proč očekávaný přínos pro obyvatele Vokovic převáží nad dopady na komunikaci Horoměřická, resp. související veřejnou dopravu, a v konečném důsledku i na obyvatele sousedních obcí.**
47. Navrhovatelé netvrdí, že každé přeměrování dopravy nutně činí regulaci nepřiměřenou. Problematické je, že ÚMČP6 nepředložil přezkoumatelnou úvahu založenou na relevantních podkladech, která by umožnila ověřit, zda lokální přínos v ulici Na Krutci není vyvážen stejným nebo větším zhoršením na komunikaci Horoměřická a navazující dopravní síť. Navrhovatelé jednali **Přechodné opatření je proto v části týkající se posouzení přiměřenosti nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů ve smyslu § 101d odst. 2 s. ř. s.**

IV.

SOUVISEJÍCÍ DOPADY PŘECHODNÉHO OPATŘENÍ NA DOPRAVU

A) Dopad na veřejnou hromadnou dopravu

48. Dopravní režim v ulici Na Krutci, jak jej upravuje napadené Přechodné opatření, se odráží nejen zahuštěním dopravy na ulici Horoměřická, ale má dopad i na okolní komunikace, kterými si řidiči osobních vozidel zkracují cestu skrze tvořící se kolony. Týká se to nejenom území Městské části Praha 6, ale i přilehlých obcí v rámci Středočeského kraje. Po Horoměřické ulici jezdí ke stanici metra A Bořislavka příměstské autobusové linky PID č. 312, 316 a 356. Tyto linky obsluhují lokalitu Horoměřic¹⁹, Statenic²⁰, Černého Vola²¹, Tuchoměřic²², Velkých Přílep²³, Turska²⁴ a Holubic²⁵, jejichž souhrnný počet obyvatel v současnosti přesahuje 13 000. Tito občané nemají jinou přiměřenou alternativu, jak cestovat do hl. m. Prahy veřejnou dopravou, než právě za využití autobusových linek vedených komunikací Horoměřická k metru A a tramvajovým linkám 20 a 26 na zastávce Bořislavka.
49. Podle údajů ROPID z 2. čtvrtletí 2025 přepraví autobusy linek 312²⁶, 316²⁷ a 356²⁸ během ranní špičky, tedy v čase od 5.00 do 9.00 hod., kdy nastupuje účinnost změny dopravního režimu v ulici Na Krutci, dohromady 1 700 osob směřujících do centra. Objem přepravovaných osob dále stoupá úměrně s rozrůstáním počtu obyvatel okolních obcí.

¹⁹ Horoměřice – 4534 obyvatel (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/1911/horomerice/pocet-obyvatel/>)

²⁰ Statenice – 1480 obyvatel (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/3629/statenice/pocet-obyvatel/>)

²¹ Součást Statenic.

²² Tuchoměřice – 1464 (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/4025/tuchomerice/pocet-obyvatel/>)

²³ Velké přílepy – 3161 (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/4030/velke-prilepy/>)

²⁴ Tursko – 875 (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/4026/tursko/pocet-obyvatel/>)

²⁵ Holubice – 1977 (zdroj: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/1898/holubice/pocet-obyvatel/>)

²⁶ [312 linka.pdf](#)

²⁷ [316 linka.pdf](#)

²⁸ [356 linka.pdf](#)

50. Data z odboru kvality dopravy Integrované dopravy středočeského kraje potvrzují, že autobusy linek 316 a 356 na úseku Jenerálka – Bořislavka vykazují zpoždění při vjezdu do hl. m. Prahy oproti minulému roku již v období letních prázdnin²⁹.

Přílohy:

- *Dana o zpoždění Jenerálka - Bořislavka*

51. U linky 316 se ve srovnatelném srpnovém týdnu zvýšilo průměrné zdržení vzniklé na tomto krátkém úseku z přibližně 14 sekund v roce 2025 na 57 sekund v roce 2026. Ještě výraznější je rozdíl v samotné ranní špičce. Mezi 7. a 8. hodinou byla v roce 2025 jízdní doba v průměru dokonce o 6 sekund kratší než jízdní řád, zatímco v roce 2026 se prodloužila v průměru o 71 sekund. Mezi 8. a 9. hodinou vzrostlo průměrné prodloužení ze zhruba 110 na 164 sekund.
52. Stejný, a dokonce ještě výraznější vývoj je patrný u linky 356. Průměrné zdržení vzniklé mezi Jenerálkou a Bořislavkou stoupl z přibližně 9 sekund v roce 2025 na 72 sekund v roce 2026. Mezi 7. a 8. hodinou byl rozdíl mimořádný: z průměrných 8 sekund v roce 2025 na více než 2 minuty v roce 2026. V roce 2026 se v tomto časovém pásmu prodloužila jízdní doba u 85 % sledovaných spojů.
53. Výmluvný je také počet výrazných zdržení. U linky 316 se počet jízd, při nichž se cesta Jenerálka–Bořislavka prodloužila alespoň o dvě minuty, zvýšil ze 7 na 15, u linky 356 z 5 na 16. Současné data ukazují, že kolem 6. hodiny, tedy před hlavním dopravním zatížením, je rozdíl mezi roky malý. Nárůst se koncentruje právě do období 7:00–9:00, tedy do času, kdy dopravní opatření v ulici Na Krutci omezuje průjezd. Z předložených dat se tedy dá předpokládat, že **omezení průjezdu ulicí Na Krutci v ranní špičce v roce 2026 významně zhoršilo průjezd autobusů směrem na Bořislavku**. Dá se přitom předpokládat, že kritické období, tedy začátek školního roku, kdy se obnovují pravidelné cesty za prací a do škol, tuto situaci výrazně zhorší.
54. Kritický stav přetížení komunikace ul. Horoměřická v ranní dopravní špičce a z toho plynoucí zpoždění autobusových linek PID je přitom doložen i provozními daty Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., již z let 2017–2018³⁰. Z těchto vyplývá, že k největším nepravidłnostem dochází stále v období ranní přepravní špičky, v roce 2018 je zaznamenáno drobné zhoršení i v období odpolední špičky. Jakékoli další navýšení intenzity provozu na komunikaci ul. Horoměřická v důsledku přesměrování osobních vozidel z ul. Na Krutci proto hrozí prohloubením již existujících kritických zpoždění autobusových linek PID a dalším zhoršením dojezdnosti cestujících z dotčených obcí ve Středočeském kraji a také sousedících městských částí do hl. m. Prahy, čímž dojde ke zhoršení kvality života obyvatel dotčených oblastí.
55. Přímou věcnou souvislost mezi průjezdností pozemní komunikace ulice Na Krutci a plynulostí provozu autobusových linek PID na pozemní komunikaci v ulici Horoměřická přitom potvrzuje i vyjádření organizace ROPID ze dne 27. 3. 2019, č.j. MČP6 066891/2019³¹. V tomto vyjádření ROPID výslovně konstatoval, že nepřímý vliv uzavření ulice Na Krutci na provoz PID by bylo zcela zásadního charakteru, neboť tato ulice odlehčuje kapacitnímu hrdlu křižovatky Horoměřická × Evropská, které propustí odhadem pouze okolo 500 automobilů za hodinu. Dále uvedl, že při dřívějším zkušebním omezení průjezdu ulicí Na Krutci se počet spojů se zpožděním vyšším než 60 sekund zvýšil přibližně o 45 %.

²⁹ Klíčové pro posouzení dopadů Přečhodného opatření je sledovat nikoli celkové zpoždění autobusu na Bořislavce, protože část zpoždění si autobus přivádí už na Jenerálku, ale změnu zpoždění přímo na úseku Jenerálka–Bořislavka.

³⁰ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 8 DPP_A.pdf

³¹ Viz [DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI | Praha 6](#), Příloha 7 ROPID_A.pdf

56. Všechna dříve provedená měření a analýzy prokazují, že jednostranné omezení dopravy v komunikaci Na Krutci může mít dalekosáhlé dopady na okolní dopravní síť. Z vyjádření odborníků přitom vyplývá, že řešením není regulovat dopravu způsobem, který ÚMČP6 realizovalo prostřednictvím Přechodného opatření. Řešení musí být komplexní, které nabídne únosné alternativy tak, aby nedošlo k dalšímu zhoršení situace.

B) Dopad na individuální dopravní dostupnost a průjezdnost komunikace ul. Horoměřická

57. Ulice Na Krutci plní v rámci stávajícího dopravního systému severozápadní části Prahy funkci alternativní trasy k dlouhodobě kapacitně přetížené křižovatce Horoměřická × Evropská a k navazujícím komunikacím v oblasti Bořislavky a Veleslavína. Tato tranzitní funkce není nahodilá, nýbrž je přímým důsledkem kapacitního omezení a pravidelně se opakujících kongescí na hlavním dopravním koridoru. Znemožnění průjezdu ulicí Na Krutci v ranní přepravní špičce ve směru od ul. Horoměřické proto nepředstavuje pouhou lokální úpravu provozu, ale zásah do mechanismu, který umožňuje části vozidel objet přetíženou hlavní trasu. Vozidla, jimž Přechodné opatření dosavadní průjezd znemožňuje, jsou nucena využít opět komunikaci ul. Horoměřická a křižovatku ulic Horoměřická × Evropská, čímž dochází k dalšímu navýšení intenzity dopravy v již kapacitně omezeném úseku. Tím se vytvářejí podmínky pro vznik nebo prodloužení kolon, které se přímo dotknou nejen řidičů osobních automobilů [tedy i každodenních dojíždějících občanů navrhovatelů 1) až 12)], ale zejména autobusů veřejné hromadné dopravy, jejichž průjezd kolonou nelze na rozdíl od osobního automobilu alternativně přesměrovat. Prodloužení cestovní doby v důsledku Přechodného opatření se tak dotýká nejen uživatelů veřejné dopravy, ale rovněž individuálních uživatelů komunikace ul. Horoměřická z řad občanů navrhovatelů 1) až 12), kteří jsou na této komunikaci jako jediné přímé příjezdové trase do hl. m. Prahy závislí a jimž uzavření alternativy přes ul. Na Krutci prodlužuje dojezdovou dobu.

C) Dopad na dostupnost zdravotnických zařízení a průjezdnost vozidel integrovaného záchranného systému

58. Komunikace ul. Horoměřická a na ni navazující komunikační síť rovněž tvoří jednu z klíčových příjezdových tras pro obyvatele navrhovatelů 1) až 12) do zdravotnických zařízení umístěných na území hl. m. Prahy. Jedná se zejména o Ústřední vojenskou nemocnici a o Fakultní nemocnici v Motole. Prodloužení jízdní doby v ranní přepravní špičce způsobené navýšením dopravní zátěže na komunikaci Horoměřická jako přímý důsledek zavedení jednosměrného provozu v ulici Na Krutci se proto projevuje nejen zhoršením každodenní dojížděky za prací a vzděláváním, ale rovněž zhoršením dopravní dostupnosti těchto zdravotnických zařízení pro občany navrhovatelů 1) až 12). Tato újma má přímý dopad na právo občanů na ochranu zdraví, jehož zajišťování je rovněž součástí samostatné působnosti navrhovatelů 1) až 12).
59. Samostatnou kategorií újmy dále představuje hrozba zhoršení průjezdnosti vozidel integrovaného záchranného systému, především záchranné zdravotní služby, hasičského záchranného sboru a Policie České republiky v oblasti komunikace Horoměřická a navazující dopravní sítě. Vozidla integrovaného záchranného systému jsou v situacích nouze povinna dosáhnout místa zásahu v nejkratší možné době. Vznik nebo prohloubení kolon na komunikaci ul. Horoměřická jako přímý důsledek přesměrování části tranzitní dopravy z ulice Na Krutci zvyšuje riziko, že vozidla integrovaného záchranného systému budou zdržena v kolonách individuální automobilové dopravy, a to v kritickém ranním intervalu od 7:00 do 9:00 hodin, kdy je frekvence provozu nejvyšší. Komunikace ul. Horoměřická přitom slouží jako přístupová trasa k zastávce Horoměřic a okolních obcí. Vozidla integrovaného záchranného systému jsou při výjezdu závislá právě na průjezdnosti

tohoto koridoru. Přechodné opatření tuto skutečnost v odůvodnění nevyhodnocuje jako relevantní dopad přijatého řešení. ÚMČP6 byl přitom povinen při posuzování přiměřenosti regulace zohlednit i dopad na průjezdnost bezpečnostních složek státu, neboť průjezdnost komunikací pro vozidla integrovaného záchranného systému je hodnotou veřejného zájmu na bezpečnosti osob a majetku, která není méně závažná než zájem obyvatel části Vokovic na snížení tranzitní dopravy v ulici Na Krutci.

V. SHRNUTÍ

60. Z výše uvedených důvodů rozvedených konkrétně v kapitole III. tohoto návrhu dovozují navrhovatelé **nezákonnost a nepřezkoumatelnost napadeného Přechodného opatření.**
61. Odůvodnění Přechodného opatření je jako celek nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů, neboť neobsahuje srozumitelnou a vnitřně konzistentní úvahu, na jejímž základě by bylo možné ověřit zákonnost zvoleného řešení.
62. Přechodnému opatření lze dále vytknout, že ÚMČP6 před jeho vydáním nezjistil skutkový stav v rozsahu potřebném pro posouzení dopadů opatření na pozemní komunikaci ul. Horoměřickou, a to ani z hlediska dopadů na další zahuštění již tak zahlcené komunikace, ani z hlediska dopadů na síť PID, tzn. neposoudil jej součást uceleného dopravního systému, jak to vyžaduje § 78 odst. 1 ZSP. ÚMČP6 současně neprokázal, že pevné omezení provozu ve zvoleném rozsahu a čase nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý veřejný zájem. Dále nevysvětlil, jakým způsobem ÚMČP6 v rámci testu přiměřenosti poměřil zájmy obyvatel Vokovic na realizaci omezení veřejné dopravy v ulici Na Krutci způsobem uvedeným v Přechodném opatření proti veřejnému zájmu na plynulosti provozu včetně zajištění bezproblémového fungování PID na komunikaci ul. Horoměřická. V tomto kontextu také ÚMČP6 nezvažil jiné možnosti řešení, jimiž mohlo být sledovaného cíle dosaženo s menším rizikem negativních dopadů na veřejnou dopravu, Přechodné ustanovení je také ve výrokové části neurčité, když neobsahuje časové vymezení Provozního stavu 1, podle kterého jednosměrný provoz platí v pracovní dny od 7:00 do 9:00 hodin. Tyto vady přitom mají podstatný vliv na zákonnost Přechodného opatření a dopad do právní sféry všech navrhovatelů.

VI. ZÁVĚREČNÝ NÁVRH

63. S ohledem na výše uvedené navrhovatelé navrhují, aby zdejší soud vydal následující

r o z s u d e k:

- I. Opatření obecné povahy Městské části Praha 6 - Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, Oddělení státní správy, ze dne 9. 6. 2026 č. j. MCP6 0324532/2026–DZ 059/26, sp. zn. SZMCP6 0324532/2026, o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci Na Krutci se zásahem do Horoměřické se zrušuje v celém rozsahu dnem nabytí právní moci tohoto rozsudku.
- II. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení do třiceti dnů od právní moci rozsudku.

VII. NÁVRH NA VYDÁNÍ PŘEDBĚŽNÉHO OPATŘENÍ

A) Právní základ a podmínky pro vydání předběžného opatření

64. Podle § 38 odst. 1 s. ř. s. platí, že „*byl-li podán návrh na zahájení řízení a je potřeba zatímně upravit poměry účastníků pro hrozící vážnou újmu, může usnesením soud na návrh předběžným opatřením účastníkům uložit něco vykonat, něčeho se zdržet nebo něco snášet. Ze stejných důvodů může soud uložit takovou povinnost i třetí osobě, lze-li to po ní spravedlivě žádat.*“
65. Pro vydání předběžného opatření musí být kumulativně splněny následující podmínky: (A) existence podaného návrhu na zahájení řízení ve věci samé, (B) podání návrhu na vydání předběžného opatření a (C) potřeba zatímně upravit poměry účastníků pro hrozící vážnou újmu.³² Navrhovatelé podávají tento návrh na vydání předběžného opatření současně s návrhem na zrušení Přechodného opatření podle § 101a odst. 1 s. ř. s., čímž jsou podmínky (A) a (B) splněny. Splnění podmínky (C) je odůvodněno níže.
66. Navrhované předběžné opatření směřuje pouze proti provoznímu stavu č. 1, tedy proti jednosměrnému provozu v ulici Na Krutci ve směru od křižovatky Na Křídle k ulici Horoměřická v pracovních dnech od 7:00 do 9:00 hodin. Jeho účelem je dočasně vyloučit účinky části napadeného opatření, jejichž zákonnost je předmětem tohoto řízení.
67. Mezi navrženou zatímní úpravou a předmětem řízení ve věci samé je přímá věcná souvislost. Tvrzená újma vzniká právě aplikací napadeného provozního stavu a navrhované předběžné opatření ji může po dobu soudního přezkumu odvrátit.
68. Důvodnost návrhu podporují i vážné pochybnosti o zákonnosti a přezkoumatelnosti napadeného Přechodného opatření rozvedené v kapitole III tohoto návrhu. Posouzení pravděpodobnosti úspěchu ve věci samé sice není samostatnou podmínkou pro vydání předběžného opatření, nelze však přehlédnout, že nejde o návrh zjevně nedůvodný.

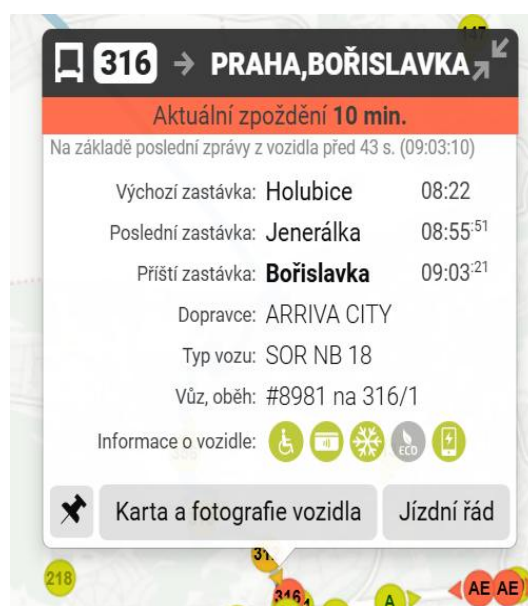
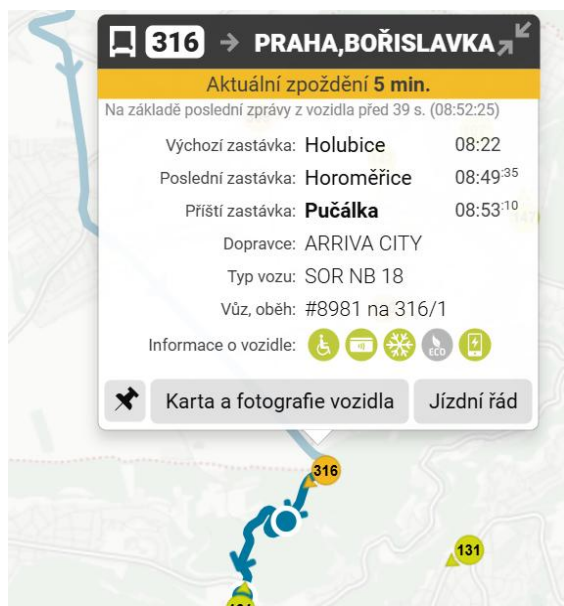
B) Hrozící vážná újma na veřejných subjektivních právech navrhovatelů

69. Nejvyšší správní soud vykládá vážnou újmu ve smyslu § 38 odst. 1 s. ř. s. jako tak intenzivní zásah do právní sféry účastníka, že po něm nelze spravedlivě požadovat, aby jej, byť jen dočasně, snášel; typicky může jít o zásah do subjektivních práv ústavně zaručených. Jde o „*takový zásah do právní sféry účastníka (resp. pokyn či donucení s obdobnými důsledky), který – v případě, že by byl v řízení ve věci samé shledán sám o sobě nezákonným či shledán součástí nezákonného komplexnějšího postupu správního orgánu – představuje natolik zásadní narušení této jeho sféry, že po účastníkovi nelze spravedlivě požadovat, aby jej, byť dočasně, snášel. Vážnou újmu tedy budou zejména intenzivní zásahy do intimní sféry navrhovatele, do jeho vlastnických práv či do jiných jeho subjektivních práv, zejména těch, která mají povahu práv ústavně zaručených.*“³³
70. Taková újma navrhovatelům bezprostředně hrozí. Uplatňování provozního stavu č. 1 v ranní dopravní špičce přeměňuje dopravu do již zatíženého koridoru ulice Horoměřické. Tím se pravidelně zhoršuje dopravní obslužnost území dotčených obcí a městských částí, provoz příměstské autobusové dopravy i dostupnost služeb v hlavním městě Praze. Konkrétní dopady na provoz linek 312, 316 a 356, dojíždění obyvatel a průjezdnost pro složky integrovaného záchranného systému jsou popsány v kapitole IV. tohoto návrhu.

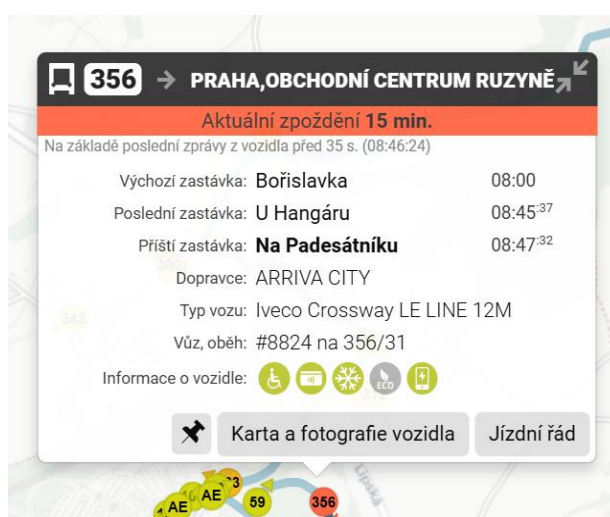
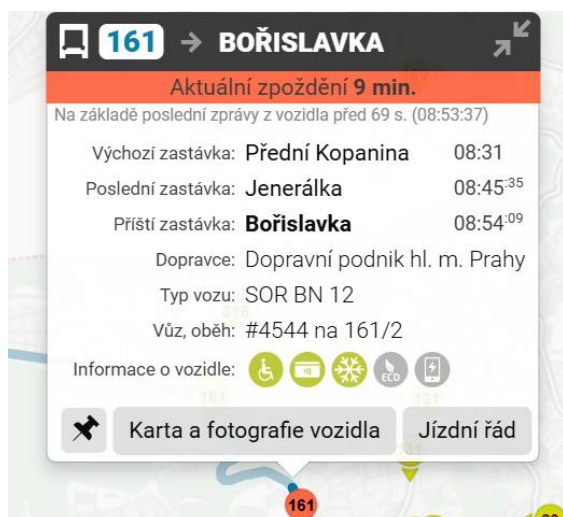
³² Blažek, T., Jirásek, J., Molek, P., Pospíšil, P., Sochorová, V., Šebek, P., *Soudní řád správní. Komentář*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016 [§ 38 s. ř. s.].

³³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2006, č. j. Na 112/2006-37.

71. U obcí a městských částí [navrhovatelé 1) až 12)] se tyto účinky promítají do výkonu ústavně zaručeného práva na samosprávu podle čl. 8 a čl. 100 a násl. Ústavy. Povinnost obce pečovat v samostatné působnosti o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, mimo jiné v oblasti dopravy a spojů, jí ukládá § 35 odst. 2 zákona o obcích. Jestliže opatření orgánu jiné obce podstatně omezuje dopravní obslužnost jejího území a každodenní život jejích obyvatel, zasahuje tím přímo do prostoru, v němž má dotčená obec samosprávně plnit své zákonné úkoly. K tomuto zásahu přitom došlo ze strany ÚMČP6 jednostranně, bez jakékoliv přechodí konzultace s navrhovateli. Je zjevné, že pro budování funkční dopravní sítě v rámci PID je třeba navzájem spolupracovat a koordinovat se. Jednostranný krok ÚMČP6 zásadně ohrozil schopnost navrhovatelů 1) až 12) jejich působnost v této oblasti řádně vykonávat. Nejde o hypotetický budoucí zásah, nýbrž o opakující se, každodenní a časově konkrétně vymezené omezení, které trvá po celou dobu faktické aplikace Předběžného opatření, tj. do 31. 12. 2026.
72. U individuálního navrhovatele [navrhovatel 13)] se újma projevuje v každodenním omezení dopravní dostupnosti bydliště a v důsledcích zvýšené dopravní zátěže. V rozsahu, v němž se opatření promítá do hlukové a emisní zátěže a do podmínek bydlení, má věc též rozměr ochrany zdraví a příznivého životního prostředí podle čl. 31 a čl. 35 Listiny základních práv a svobod.
73. Již v srpnu 2026, tzn. ještě před začátkem školního roku, zaznamenávaly v důsledku faktické aplikace Přechodného opatření autobusy PID významná zpoždění, a to právě při dojezdu do hl. m. Prahy. Z uvedených záznamů mimo jiné vyplývá, že čím více se autobus blíží ul. Horoměřickou do cílové zastávky v hl. m. Praze, tím větší zpoždění v důsledku zahuštěné dopravy nabírá. Záznamy byly pořízeny v intervalu mezi 7 – 9 h ráno dne 25. 8. 2026, kdy je Přechodné opatření účinné. Uvedená data jsou dohledatelná na internetových stránkách PID³⁴. Dá se předpokládat, že se začátkem školního roku, kdy se obnovují pravidelné dojezdy obyvatel z obcí navrhovatelů 1) – 12) do hl. m. Prahy za prací či do školy se situace dále dramaticky zhorší.



³⁴ <https://mapa.pid.cz/?filter=&zoom=13.1&lon=14.3737&lat=50.1059&stops=false>



74. Současné navrhovatelé pozorují, že se v důsledku tohoto opatření začínají zahušťovat i okolní alternativní přístupové cesty, které původně sloužily pouze jako spojnice mezi obytnou zástavbou, po kterých se nicméně za této situace snaží řidiči problematickou oblast objíždět.
75. V souvislosti s tím je nutné zmínit, že i tyto trasy jsou postupně uzavírány z důvodů plánovaných rekonstrukcí. Jedním z příkladů je úplná uzavírka silnice III/2404 v Horoměřicích a ulice Do Horoměřic na území Prahy – Nebušice, která v období od 3. 9. 2026 do 15. 12. 2026 zcela uzavře spojení Horoměřic a D7 v úseku od konce obce do křižovatky s odbočkou na Nebušice. Jako objízdná trasa je nařízena právě trasa linek autobusové dopravy, která je již dnes v ranní špičce u kruhového objezdu na Jenerálce neprůjezdná. Z dalších příkladů lze uvést rekonstrukci v ulici Roztocká. Bylo sice avizováno, že hlavní fáze prací rekonstrukce se zkrátí, nicméně aktuálně se prověřují možnosti opatření, jak práce dokončit.³⁵
76. Za dané situace se navrhovatelé důvodně obávají dalšího zhoršení v důsledku začátku školního roku, s čímž souvisí prokazatelné další navýšení pravidelné dopravy, a to zejména v ranních hodinách, tedy v době, na kterou míří Přechodné opatření, při dojezdu obyvatel dotčených oblastí do práce či školy.
77. Újma je aktuální a opakovaná: vzniká každého pracovního dne v ranní špičce po dobu účinnosti napadeného provozního stavu. Její následky nelze plně napravit případným pozdějším zrušením Přechodného opatření. Zpoždění veřejné dopravy, zmařené či podstatně ztížené cesty do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení a omezení výkonu samosprávných úkolů již zpětně odstranit nelze.
78. Navrhovatelé si jsou vědomi toho, že předběžné opatření nesmí nahrazovat meritorní rozhodnutí soudu. Navrhované předběžné opatření nepředjímá výsledek řízení ve věci samé, nýbrž pouze zatímne upravuje poměry účastníků. Přechodná povaha Přechodného opatření s pevně stanoveným koncem účinnosti k 31. 12. 2026 přitom zvláště naléhavě odůvodňuje bezodkladné přiznání předběžné ochrany: bez ní hrozí, že dopady Přechodného opatření budou nenávratně způsobeny dříve, než soud ve věci rozhodne.

C) Přiměřenost navržené zatímní úpravy

79. Navržené předběžné opatření je úzce vymezené. Týká se výlučně provozního stavu č. 1 v pracovní dny od 7:00 do 9:00 hodin a nedotýká se ostatních složek napadené přechodné úpravy provozu,

³⁵ [Práce na Roztocké a Kamýcké se zkrátí. Hlavní dopravní omezení skončí nejpozději 6. září | Praha 6](#)

včetně případných omezení tranzitní nákladní dopravy. Nezasahuje tedy nepřiměřeně do práv třetích osob.

80. Navrhovatelé si jsou vědomi, že účelem Přechodného opatření je rovněž ochrana obyvatel lokality Vokovic před tranzitní dopravou v ulici Na Krutci a nezpochybňují legitimitu tohoto zájmu jako takového. Vydáním navrhovaného předběžného opatření by se však dočasně obnovil pouze stav, který v ulici Na Krutci trval bezprostředně před počátkem faktické aplikace Přechodného opatření, tedy režim s omezením vjezdu rozměrných vozidel, nikoli stav zcela bez jakékoli regulace tranzitní dopravy. Zájem obyvatel Vokovic na snížení tranzitu by tak byl i po dobu trvání předběžného opatření chráněn, zatímco negativní dopady napadeného režimu jednosměrného provozu na navrhovatele a na veřejnou hromadnou dopravu by se do doby rozhodnutí ve věci samé nadále neprohlubovaly. Za této situace převažuje zájem na předejití hrozící vážné újmy na straně navrhovatelů nad zájmem na okamžitém zachování napadeného režimu.
81. Dočasné nevykonávání ranního jednosměrného režimu proto nepředstavuje nepřiměřený zásah do zájmů chráněných odpůrcem. Naopak odvrací hrozící vážnou újmu navrhovatelů do doby, než soud posoudí zákonnost napadeného opatření ve věci samé.

D) Naléhavost a lhůta pro rozhodnutí

82. Podle § 38 odst. 4 s. ř. s. rozhodne soud o návrhu na předběžné opatření bez zbytečného odkladu. Není-li tu nebezpečí z prodlení, rozhodne do 30 dnů od jeho podání. Přechodné opatření přitom podle vlastního odůvodnění předpokládá vyhodnocování dopadů na komunikaci Horoměřická a veřejnou dopravu právě až v září a říjnu 2026. Se zahájením školního roku v září 2026 přitom nastává nejkritičtější období, kdy se negativní dopady Přechodného opatření projeví naplno. Každý den účinnosti Přechodného opatření v této kritické době proto přináší novou, hůře reparovatelnou újmu na veřejných subjektivních právech navrhovatelů. Navrhovatelé proto žádají soud, aby o návrhu na předběžné opatření rozhodl pokud možno co nejrychleji, aby byly negativní dopady na dotčené osoby minimalizovány.

VIII.

Závěrečný návrh

83. S ohledem na výše uvedené navrhovatelé navrhují, aby zdejší soud vydal následující

u s n e s e n í :

- I. Odpůrci se ukládá, aby se až do pravomocného skončení řízení ve věci samé zdržel provádění provozního stavu č. 1 spočívajícího v zavedení jednosměrného provozu v ulici Na Krutci ve směru od křižovatky Na Křídle k ulici Horoměřická v pracovních dnech v době od 7:00 do 9:00 hodin, stanoveného opatřením obecné povahy Městské části Praha 6 - Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí, oddělení státní správy, ze dne 9. 6. 2026, č. j. MCP6 0324532/2026 – DZ 059/26, sp. zn. SZ MCP6 0324532/2026.**
- II. O náhradě nákladů řízení o návrhu na předběžné opatření bude rozhodnuto v konečném rozhodnutí ve věci samé.**

Za navrhovatele

Mgr. František Korbel, Ph.D., advokát
na základě plné moci