

5

## Vokounova Katerina - Obec Vestec

**Od:** Vokounova Katerina - Obec Vestec <katerina.vokounova@vestec.cz>  
**Odesláno:** čtvrtek 29. února 2024 16:33  
**Komu:** ---  
**Předmět:** RE: Žádost o poskytnutí informace podle zákona 106/1999 Sb. - odpověď  
**Přílohy:** Vestecka spojka\_Vestec\_námítky do ÚŘ\_AKDB\_obec.pdf

Dobrý den,

k žádosti o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, kterou dne 01. 02. 2024 pod č.j. 00471/2024/OU, a stížnosti ze dne 19. 02. 2024 č.j. 00590/2024/OU, podala , týkající se se podání informace viz následující e-mail, obec Vestec zasílá a sděluje k bodu:

- 1) obec Vestec nevydala ke zjišťovacímu řízení stanovisko.
- 2) obec Vestec podala námítky k zahájenému územnímu řízení – námítky v příloze.

S pozdravem

**Ing. Kateřina Vokounová**  
tajemnice  
tel.: 313 035 506  
mob.: 724 090 907



**Obecní úřad Vestec**  
Vestecká 3, 252 50 Vestec  
tel.: 313 035 501  
e-mail: [podatelna@vestec.cz](mailto:podatelna@vestec.cz), <http://www.vestec.cz>



**Obec Vestec**  
Vestecká 3, 252 50 Vestec  
tel.: 313 035 501  
e-mail: [podatelna@vestec.cz](mailto:podatelna@vestec.cz), <http://www.vestec.cz>

---

**From:** ---  
**Sent:** Thursday, February 1, 2024 12:05 PM  
**To:** [podatelna@vestec.cz](mailto:podatelna@vestec.cz)  
**Subject:** Žádost o poskytnutí informace podle zákona 106/1999 Sb.

Dobrý den,

ráda bych požádala o vyjádření/stanovisko obce Vestec:

1. ke zjišťovacímu řízení vlivu záměru na životní prostředí "Pantonni business park"
2. k územnímu řízení "Vestecká spojka II. etapa vč. napojení na D1"

Lze zaslat e-mailem

Děkuji za vyřízení

**Městský úřad Černošice**  
**odbor stavební úřad**  
Karlštejnská 259  
252 28 Černošice

v Jílovém u Prahy dne 29.1.2024

**ke sp.zn. výst.: 48857/2019/To**  
**k č.j. MUCE 230124/2023 OSU**

*prostřednictvím datové schránky*

**Obec Vestec**  
IČO 005 07 644  
se sídlem Vestecká 3  
252 50 Vestec

zastoupena Tiborem Švecem, starostou

právně zastoupena

**JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D.**, ev.č. ČAK 14936  
advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.  
se sídlem Klokotská 103, 390 01 Tábor, IČO: 018 25 666  
ID DS: 2j5wqrg

*adresa pro doručování:*  
Masarykovo náměstí 20, 254 01 Jílové u Prahy

**Řízení o žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nazvané  
„Vestecká spojka, II. etapa včetně napojení na D1“ na pozemcích  
v katastrálních územích Chodov, Zdiměřice u Prahy, Písnice, Hole u  
Průhonic, Šeberov, Újezd u Průhonic, Vestec u Prahy a Hodkovice u  
Zlatníků**

— **námítky účastníka řízení**

*Přílohy: dle textu*

---

Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.  
zapsaná v OR u Krajského soudu v Českých Budějovicích, oddíl C, vložka 21923 • IČO: 018 25 666  
č. ú.: 211 864 546/0600 • tel: +420 381 253 990 • e-mail: office@dohnalbernard.cz  
[www.dohnalbernard.cz](http://www.dohnalbernard.cz)

Sídlo a kancelář Tábor  
Mgr. Vítězslav Dohnal, ev. č. ČAK 12191  
Klokotská 103, PSČ 390 01 Tábor  
tel.: +420 776 834 534 • e-mail: dohnal@dohnalbernard.cz

Pobočka Jílové u Prahy  
JUDr. Michal Bernard, Ph.D., ev. č. ČAK 14936  
Masarykovo nám. 20, PSČ 254 01 Jílové u Prahy  
tel.: +420 773 991 250 • e-mail: bernard@dohnalbernard.cz

## I.

Středočeský kraj, IČO 708 91 095, se sídlem Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5, zastoupený Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvkovou organizací, IČO 000 66 001, se sídlem Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5, dále zastoupenou společností TUBES spol. s r.o., IČO 250 62 255, se sídlem Nad Zátíším 345/12, 142 00 Praha 4 (dále jen „žadatel“), podal dne 29.7.2019 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Vestecská spojka, II. etapa včetně napojení na D1“ na pozemcích v k.ú. Chodov, Zdiměřice u Prahy, Písnice, Hole u Průhonic, Šeberov, Újezd u Průhonic, Vestec u Prahy a Hodkovice u Zlatníků (dále jen „záměr“ nebo „stavba“).

Jako účastník předmětného řízení **s žádostí o vydání územního rozhodnutí shora nadepsaný účastník zásadně nesouhlasí** a podává k výše uvedené žádosti tyto

## n á m í t k y.

## II.

### **Skutečnosti zakládající postavení účastníka**

Dle § 85 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řízení (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), je účastníkem územního řízení **obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn.**

Předmětný stavební záměr má být uskutečněn na území obce Vestec u Prahy, obec je povinna dle zákona o obcích pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů při plnění svých úkolů chránit veřejný zájem.

## III.

### **Důvody podání námitek**

Námítky k žádosti žadatele podává účastník z důvodů nepřípustného zásahu do charakteru území (pohoda bydlení) a z důvodu obav o zvýšení hlukové a imisní zátěže v lokalitě. A to jak v době výstavby záměru stavby, tak po dobu jejího následného trvalého užívání, kdy dojde k významnému trvalému zvýšení dopravního zatížení lokality automobilovou dopravou. Námítky k žádosti o umístění stavby podává účastník též z důvodu obav o zhoršení dopravní bezpečnosti v lokalitě z důvodu zmíněného významného trvalého nárůstu osobní i nákladní automobilové dopravy v lokalitě. Námítky podává i z důvodu zásahu do práva na ochranu životního prostředí, zejména zásahu do krajinného rázu a ohrožení zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“).

Účastník řízení namítá, že význam Vestecké spojky, která sice je schválená v platném územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, je pro řešení dopravních problémů nulový. Naopak Vestecká spojka by velké dopravní problémy přinesla. Je to součást dříve navržené varianty dálničního okruhu označované jako JVK (jihovýchodní krátká) a má

význam jen pro obsluhu zamýšlených komerčních areálů na vykoupených pozemcích privátními společnostmi kolem navrhované křižovatky Exit 4. Realizací záměru by došlo k dalšímu zásadnímu nárůstu individuální automobilové dopravy cílové i zdrojové, kterou by záměr vytvářel na dnes již přetížených komunikacích - dálnici D1 mezi km 0 až 11.

Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na Pražský okruh v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 **by napojení na Exit 4 a Vesteckou spojku** (coby nezaplatněnou silnici II. třídy) **sloužilo též jako přivaděč pro cílovou dopravu z dálnice D3 do hlavního města Prahy včetně dopravy těžké nákladní a kamionové; přičemž by se toto propojení stalo souběžným, paralelním spojením dálnic vedle Pražského okruhu. V mnoha dopravních směrech by bylo toto dopravní spojení zkratkou k Pražskému okruhu.** Vestecká spojka tak by suplovala Pražský okruh v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“.

#### IV.

#### Námítky proti umístění stavby

##### 1. Neplatné závazné stanovisko orgánu územního plánování

Účastník řízení namítá, že závaznému stanovisku Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu, č.j. 090960/2019/KUSK (sp.zn. SZ 083534/2019/KUSK ÚŘ/Kro) ze dne 2.7.2019 uplynula platnost, neboť bylo platné do 2.7.2021.

Stejně tak uplynula platnost závaznému stanovisku Městského úřadu Černošice, odboru územního plánování, č.j. MUCE 27008/2020 UP (sp.zn. uup:40278/2019/He) ze dne 7.5.2020, jemuž uplynula platnost dne 7.5.2022.

Podle § 96b odst. 5 stavebního zákona cit. „(5) Závazné stanovisko platí 2 roky ode dne vydání, nestanoví-li orgán územního plánování v odůvodněných případech lhůtu delší, nejdéle však 3 roky.“.Podle § 96b odst. 7 cit:

- „(7) Závazné stanovisko nepozbývá platnosti,*
- a) bylo-li na základě žádosti podané v době jeho platnosti vydáno územní rozhodnutí, společné povolení nebo jiné obdobné rozhodnutí podle jiného zákona a toto rozhodnutí nabylo právní moci,*
  - b) byla-li na základě návrhu veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí nebo společné povolení podaného v době jeho platnosti uzavřena veřejnoprávní smlouva a tato veřejnoprávní smlouva nabyla účinnosti, nebo*
  - c) nabyli-li právních účinků územní souhlas nebo společný územní souhlas anebo souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru vydaný k oznámení stavebního záměru učiněného v době platnosti závazného stanoviska.“*

V době platnosti závazného stanoviska nebylo vydáno územní rozhodnutí.

V řízení tedy absentuje zásadní podklad pro vydání rozhodnutí.

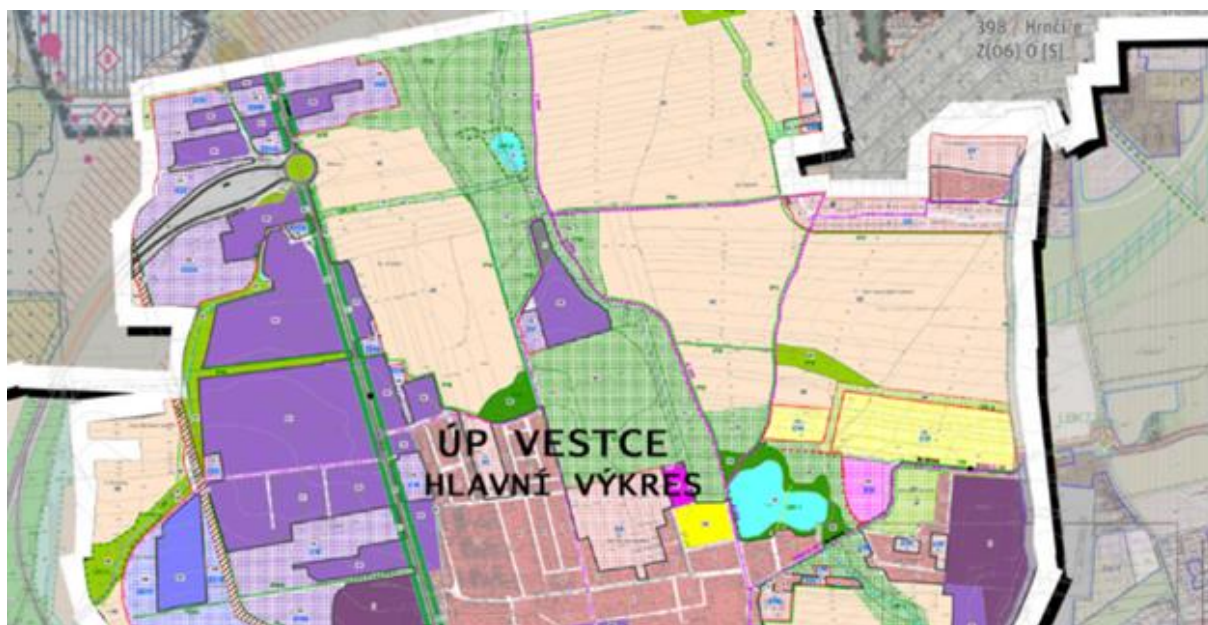
S ohledem na výše uvedené by měl tedy stavební úřad řízení přerušit a vyzvat žadatele k doložení nových závazných stanovisek OUP, se kterými musí seznámit účastníky řízení a dát jim možnost se k nim vyjádřit.

Současně lze pochybovat, že byla vydána na základě stejné dokumentace, jaká byla předložena dalším dotčeným správním orgánům, neboť je zřejmé, že od podání žádosti v roce 2019 dochází k opakovaným změnám projektové dokumentace.

Stanovisko OUP musí být vydáno k aktuální projektové dokumentaci, která bude podkladem pro vydání rozhodnutí o umístění stavby.

## **2. Nesoulad s územním plánem obce Vestec**

Účastník řízení namítá, že v územním plánu Vestce není koridor Vestecké spojky zapracován. Pozemky v k.ú. Vestec u Prahy, na nichž má být záměr umístěn, se nacházejí v plochách s odlišným způsobem využití – NZ - plochy zemědělské, NK - plochy smíšené nezastavěného území krajinný plán, NP - plochy přírodní, přičemž je plochách přípustné umísťování pouze související dopravní infrastruktury, což předmětný záměr rozhodně není.



## **3. Zásah do pohody bydlení, rozpor s charakterem území**

Umístění staveb musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí.

Lze uvést, že předmětná stavba má vést nedaleko obytné zástavby, to jak v obci Hrnčíře, tak v Jesenice, ve Vestci u Prahy, tak i v Průhonicích.

Umístění navrhované stavby bude v důsledku enormního nárůstu individuální automobilové dopravy a všech jejích důsledků (viz ostatní námitkové body) znamenat nepřipustný zásah do práva účastníků řízení na zachování pohody bydlení. Nejvyšší správní soudu ve své konstantní judikatuře (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 27/2012 – 113 nebo č.j. 2 As 44/2005) definuje pohodu bydlení jako „souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů,

resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, **např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.**; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech“.

Současně je podle názoru NSS dle uvedeného rozhodnutí třeba přihlížet i k subjektivním hlediskům daným způsobem života osob, jichž se má stavba dotýkat, pokud tyto subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality, a také k případné památkové ochraně území.

Jak uvedeno výše, posuzovaný záměr je na samém okraji zástavby, na hranici volné krajiny. Stavba a její trvalý provoz přinesou významný nárůst dopravní zátěže, zanikne volná zelená plocha, orná půda nejvyšší kvality (značná část orné půdy I. a II. třídy ochrany má být znehodnocena jak na stavbu, tak na terénní úpravy spočívající ve výstavbě „protihlukových“ valů).

#### 4. Nezákonné prodloužení stanovisek EIA

Účastník namítá, že došlo k nezákonnému prodloužení stanovisek EIA.

Podle ust. § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) cit:

„(4) Platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo **ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí**. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.

(5) Nelze-li platnost stanoviska prodloužit z důvodu změn podle odstavce 4 věty druhé, které se vztahují pouze k určité části nebo etapě záměru, je taková část nebo etapa předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. h). Oznamovatel k takové části nebo etapě záměru předloží oznámení podle § 6 ve lhůtě stanovené příslušným úřadem. Dojde-li k vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží. Nepředloží-li oznamovatel oznámení ve stanovené lhůtě nebo je-li vydán odůvodněný písemný závěr podle § 7 odst. 5, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží jen částečně, a to v rozsahu, ve kterém se jej nedotýkají změny podle věty první.“ (zvýrazněno účastníkem).

Účastník je přesvědčen, že od doby vydání původního stanoviska EIA **před více než deseti (!) lety došlo ke změnám podmínek v dotčeném území a též poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí**. Účastník zdůrazňuje, že pro neprodloužení stanoviska EIA je dle



závažného textu § 94 a odst. 4 zákona EIA dostačující potenciál dosud neposouzených významných vlivů na životní prostředí (srovnej „mohl mít“ nikoliv „má“). Toto ustanovení je třeba vykládat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 2. 2020, čj. **6 As 104/2019-70** cit:

*„[27] Nejvyšší správní soud na tomto místě zdůrazňuje, že správní orgán musí odbornou úvahu o tom, že záměr nebude mít významný negativní vliv, učinit s jistotou. **Tak mu velí princip předběžné opatrnosti zakotvený v § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.** Ten stanoví, že „lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“ **Tento princip se musí uplatnit ve všech (zejména správních) procesech dotýkajících se životního prostředí.** Jestliže má tedy správní orgán sebemenší pochybnosti v tom směru, že by snad záměr významný negativní vliv na životní prostředí mít mohl, měl by vždy dát přednost provedení zjišťovacího řízení. Pochybnosti přitom mohou vyvěrat jak z nedostatečných nebo nejasných údajů poskytnutých oznamovatelem, tak i z nedostatku vědeckých informací ohledně dopadů určitých činností na životní prostředí. **Pochybnosti může do posuzovacího procesu vnést „zvnějšku“ i záměrem dotčená veřejnost v podobě výhrad a připomínek,** jestliže je nebude správní orgán schopen s využitím svých odborných znalostí přesvědčivě vyvrátit.“ (zvýrazněno účastníkem).*

Shora judikovaný princip předběžné opatrnosti se tak uplatní i v úvahách o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Vydaná prodloužení platnosti obou stanovisek EIA (záměry MZP214 a MZP208) jsou dle účastníka nezákonná a měla by být zrušena. Neprovedení nového procesu EIA zkrátilo veřejnost na právu účastnit se rozhodování o záměru v dostatečně raném stadiu, kdy může být taková účast ještě účinná, což je **v rozporu s Aarhuskou úmluvou**. K tomu odkazujeme na **nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 2239/07 a I. ÚS 59/14**).

Výše uvedené účastník vyvozuje zejména z níže uvedených skutečností:

#### **Zastaralé podklady, změny dokumentace, změna situace:**

Hlukové posouzení v rámci původního stanoviska EIA je zpracováno na základě **údajů z roku 2011**. Hluková studie použitá v procesu projektové EIA, zpracované 6/2011, MERTL AKUSTIKA s.r.o., **zcela opomíjí vyhodnocení hluku pro vnitřní chráněný prostor**, byť se jedná též o závazné hygienické limity. Dokumentace EIA odkazuje na **již neplatný právní předpis** (nařízení vlády č. 148/2006 Sb.). Tato skutečnost má s ohledem na platný právní předpis, konkrétně pak ustanovení § 20 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., významný vliv pro řešení **nejistot měření** (musí být započítány k tíži záměru).

Posouzení stavu kvality ovzduší bylo zpracováno na základě údajů **z roku 2011**. Rozptylová studie použitá v procesu projektové EIA, zpracovaná 6/2011, Ing. Pavel Šinágl, však **vůbec nevyhodnocuje pro dopravu naprosto klíčové znečišťující látky – PM 2,5** (v RS je jen zmínka o platnosti imisního limitu) a **benzo(a)pyren**, který je dopravou emitován

zásadním způsobem **a v daném místě byly a stále jsou limity pro tuto znečišťující látku překračovány.**

Dopravní podklady, které jsou klíčové pro posuzování vlivů na ovzduší a hlukovou situaci, jsou převzaty z **celostátního sčítání dopravy v roce 2010**, tj. na podkladě údajů z roku 2009, které jsou nyní již 10 let neaktuální.

K žádosti o prodloužení stanovisek EIA však žadatel doložil posouzení z roku 2019. Je tedy zřejmé, že veřejnost byla zkrácena na právu účastnit se rozhodování o záměru v dostatečně raném stadiu, kdy může být taková účast ještě účinná, neboť neměla možnost se vyjádřit k novým podkladům. K tomu viz nálezy Ústavního soudu **sp. zn. IV. ÚS 2239/07 a I. ÚS 59/14.**

**Účastník uvádí, že byť žadatel doložil zmíněná „aktualizovaná“ posouzení z roku 2019 reálná aktuální situace a podmínky v území jsou zcela odlišné, a to především z důvodu provozu jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) od roku 2010, realizace obchvatu Jesenice a z důvodu dynamicky se rozvíjejícího regionu jižní pražské suburbie.** Vliv stavby jižního segmentu SOKP nebyl v procesu EIA nikdy posouzen, stejně tak vliv obchvatu Jesenice.

Co se týče objemu dopravy, rozptylová studie pracuje pro rok 2030 v tab. VII s intenzitou dopravy na D1 (dle DIP str. 24) před Exitem 4 s počty 51.000 + 50.900. DIP předpokládaly (str. 18) situaci bez záměru s provozem 49.700+49.900 vozidel denně. Ve skutečnosti je však dnes v inkriminovaném úseku (bez záměru) **provoz na úrovni 120 tis. vozidel, jak vyplývá z měření dopravy provedeného v říjnu 2018** a citovaného v dopise starostů dotčených obcí Ministru dopravy.

V roce 2019 byla zpracována tzv. „Aktualizace dopravně inženýrských podkladů“ (dále „DIP 2019“), ve které jsou ovšem vstupní předpoklady objednatelem zásadně změněny oproti původnímu zadání z dopravně inženýrských podkladů z dokumentace EIA. Konkrétně spočívá změna ve svévolném zásahu do zadání „aktualizace“ DIP 2019, jak je popsán na str. 9: *„Oproti předchozím výpočtům nebyla, na základě požadavku objednatele, obsažena rozvojová oblast Újezd a obytná výstavba západně od Průhonic (rozvoj Rozkoš).“* Tímto svévolným a nijak neodůvodněným zásahem objednatele (developer) došlo k optické redukci objemu dopravy generované „rozvojovými projekty“, jejichž realizace je přímo vázaná na výstavbu Vestecké spojky, a to o desítky procent.

Konkrétně tedy došlo z „požadavku objednatele“ **k neodůvodněnému snížení vstupního odhadu provozu o 8 tisíc (tzn. o čtvrtinu) jednosměrných pojezdů za den (Rozkoš 3.100 + Újezd 4.900),** které budou generovány projekty přímo dopravně obsluhovanými Vesteckou spojkou a Exitem 4 a jejich vypuštění z výpočtů je nutné považovat za zjevně chybné a neopominutelné proto, že na základě takto redukovaných objemů dopravy jsou počítány mj. „aktualizované“ dopady do hlukové a rozptylové situace.

Z porovnání původního DIP a DIP 2019 lze vyčíst, že oproti roku 2010 **došlo k dramatickému nárůstu provozu na D1 a D0, tedy k zásadní změně výchozích podmínek.** Konkrétně na D1 před Exitem 2 došlo k nárůstu provozu o 17 % na 108 tis. vozidel denně a na D0 u Jesenice a Vestce došlo k nárůstu dopravy o více než 40 % na zaznamenaných více než 60 tis. vozidel denně. **Hodnoty reálně zaznamenané v roce 2019 již překonaly objemy dopravy původně v roce 2011 modelované pro rok 2030,** konkrétně to platí např. pro D1 u Exitu 2 (108 tis. vs. 102 tis.) a na D0 u Jesenice (53 tis. vs.



49 tis.). Co se týče dálnice D1 v úseku mezi Exitem 2 a 4, realizace záměru Vestecké spojky **znamená ve všech uvažovaných scénářích nárůst dopravy oproti stavu bez záměru**, naopak propočty bez realizace ukazují pokles objemu dopravy oproti výchozímu stavu.

Právě katastrofický výhled situace na D1 představuje pravděpodobně hlavní důvod, proč musely být z modelu vyloučeny některé projekty, takže provoz na Vestecké spojnici u Exitu 4 již není modelován na úrovni 35 tis. vozidel denně jako v roce 2011, ale pouze na úrovni 25 – 29 tis. vozidel, což představuje snížení o 29, resp. 16 %. **Toto svévolné, avšak nedůvodné snížení předpokládaného provozu na Vestecké spojnici pak v modelu pochopitelně vyústí v nižší nárůst a potažmo i pokles provozu na některých navazujících komunikacích.**

Kromě projektů záměrně vypuštěných při „aktualizaci“ DIP v roce 2019, **není do výpočtů zahrnut ani minimálně jeden další velký záměr, který bude generovat dopravu v řádu mnoha tisíc vozidel denně.** Konkrétně se jedná o výstavbu připravovanou podél Vestecké spojky na území Šeberova.

Také v mezidobí došlo k **masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám územně plánovacích dokumentací obcí Jesenice, Vestec u Prahy, Průhonice a dalších, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch v blízkosti koridoru Vestecké spojky.**

S tím souvisí významný nárůst dopravního zatížení v celé oblasti jižně od Prahy, která však má svůj cíl v Praze (dojíždění do práce a škol jako jeden ze standardních projevů suburbanizace), a tedy plánovaná Vestecká spojka obcím od této dopravy v žádném případě nepomůže, ale naopak.

Míru únosného zatížení území či limity území v oblasti ochrany zdraví před hlukem stanoví **předpisy o ochraně veřejného zdraví**, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

**Již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného vyústění koridoru Vestecké spojky na silnici II/603 překračovány závazné hygienické limity hluku.** To ostatně potvrzuje i prodloužení stanoviska EIA cit:

*„kontrolní body KB 1, KB 9, KB 11, KB 12 a KB 14UP, ve kterých jsou hygienické limity (60 dB pro den, 50 dB pro noc) překročeny.“* (str. 5, zvláště účastníkem).

Další navýšení již nadlimitní hlukové zátěže v důsledku realizace záměru je přitom nepřijatelné (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246).

Imise **rakovinotvorného benzo(a)pyrenu** (zejména naftovými motory) jsou na území jižního okraje Prahy již dnes stabilně překračovány.

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, **nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení**. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Podle Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí, Ministerstvo životního prostředí, musí též analýza stavu území obsahovat aktuální stav složek životního prostředí.

Podle této metodiky cit. „Oznámení koncepce tak bude obsahovat základní charakteristiku **aktuálního stavu a vývoje životního prostředí** v dotčeném území dle jednotlivých složek životního prostředí a vybraných indikátorů se zaměřením na vztah životního prostředí a veřejného zdraví ve vztahu k předmětu řešení koncepce, která bude využita i pro účely vyhodnocení SEA.“ a cit: „Základní analýza spočívající mimo vymezení dotčeného území v přehledu **aktuálního stavu a trendů vývoje klíčových složek životního prostředí** v dotčeném území se zaměřením k předmětu řešení koncepce.“

V rozsudku č.j. **2 As 81/2016 – 157** NSS ke starým podkladům uvádí cit.: „Nejvyšší správní soud současně přisvědčuje názoru městského soudu, že pojem „nové podklady“ [kapitola 4. Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy] nelze vykládat přepjatě formalisticky tak, že by v rámci procesu pořízení AZÚR nesměly být použity podklady již dříve vypracované, pokud údaje v nich obsažené zůstaly nadále v platnosti, resp. jsou v daném čase a místě (stále) reálně myslitelné, a tedy nebyly zásadním způsobem zpochybněny či dokonce vyvráceny. **Podstatnou je zde skutečnost, že „staré podklady“, případně jisté konkrétní údaje v nich uvedené, nebyly překonány a zůstaly tak nadále nosnými.**“ (bod 81, zvýrazněno účastníkem).

### **Vliv záměru na hlukové zatížení**

Jak uvedeno výše pod bodem 1, již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného vyústění koridoru Vestecké spojky na silnici II/603 překračovány závazné hygienické limity hluku. To ostatně potvrzuje i prodloužení stanoviska EIA.

V této souvislosti odkazujeme na **Odborný posudek Ing. Karla Šnajdra ze dne 27.6.2019**, podle jehož závěru cit:

„Zpracovatel dokumentu „**VESTECKÁ SPOJKA, AKUSTICKÁ STUDIE**“ uvádí pouze malou část informací umožňujících posoudit validitu provedeného hodnocení očekávané hlukové situace v okolí záměru „**Vestecské spojky II. Etapa včetně napojení na D1**“ (nejsou uvedeny všechny vstupní podklady sestavených výpočtových modelů ani vstupní parametry

modelovaných zdrojů hluku). Provedené výpočty, jejich výstupy a provedené vyhodnocení a porovnání výstupů s hygienickými limity hluku neprokazují, že hluková situace o okolí Záměru po jeho uvedení do provozu bude vyhovovat požadavkům na ochranu zdraví před nepříznivými účinky hluku.

Z výše uvedených připomínek vyplývá, že budoucí hluková situace v okolí řešené silniční stavby je ve výpočtech hlukové studie, a tudíž i v Dokumentu hodnocena spíše velmi optimisticky, než realisticky. Tento přístup obecně vede k tomu, že po realizaci stavby je reálná hluková zátěž ve sledovaném území vyšší než ta, která byla v rámci projektu očekávána. Nejzávažnější dopad tohoto přístupu však je na rozsah a případně i parametry navržených protihlukových opatření, která se po provedení stavby často ukáží jako nedostatečná (viz například okolí stavby SOKP).

Proto doporučuji celé posouzení budoucí hlukové situace provést znovu. S využitím software s plnou podporou výpočtu šíření hluku v 3D s využitím podkladů o stávajícím reliéfu krajiny (IMIP a DMR5G ZABAGED® ČUZK), s využitím pokročilých možností modelování reliéfu budoucího terénu v okolí dopravní stavby. Dále je nutné provést výpočet podle metodiky plně podporující výpočty v jednotlivých pásmech spektra hluku z automobilové dopravy například s využitím nové metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy CNOSSOS tak, aby bylo minimalizované budoucí riziko, že navržená protihluková opatření se po realizaci stavby ukáží jako nedostatečná.“

**Z něj vyplývá jasné doporučení provést opětovně budoucí hlukové zatížení pro naprostou nedostatečnost hlukového posouzení, na které odkazuje MŽP v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA.**

Důkaz:

- Odborný posudek Ing. Karel Šnajdr, 27.6.2019

### **Záměr není ve veřejném zájmu**

Po zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a spojení dálnic D5 s dálnicí D1 se **koridor Vestecké spojky stává ekonomicky nevýhodnou a dopravně zcela zbytečnou stavbou**. Transitzní dopravu je třeba vést na kapacitní SOKP mimo obytnou zástavbu, přičemž zdrojovou a cílovou dopravu místní dopravu uspokojí též SOKP jako tangenta mezi jednotlivými radiálními komunikacemi (I/2, D1, II/603, D3, D4).

Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy) sloužila též jako nechtěný přivaděč pro cílovou dopravu z dálnice D3 do hlavního města Prahy včetně dopravy těžké nákladní a kamionové; dále by se Vestecká spojka stala souběžným, paralelním spojením dálnic vedle Silničního okruhu kolem Prahy a z tohoto pohledu je nadbytečná. **V mnoha dopravních směrech by byla Vestecká spojka zkratkou k Silničnímu okruhu kolem Prahy. Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Miličovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK.** Tak by tato komunikace zcela suplovala Silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. Stavba na tyto logické důsledky však není koncipována, a s ohledem na blízkost zástavby ani nemůže být.

Vestecká spojka by byla postupně obsazována komerčními, skladovými a

industriálními objekty, případně obytnými celky s levnými byty a tím by její dopravní zatížení ještě několikanásobně narostlo. **Mnoho obchodních společností zabývajících se výstavbou uvedených objektů skoupilo kolem navrženého koridoru Vestecké spojky rozsáhlé pozemky.** Jedná se o stavbu v silném soukromém zájmu investorů, kteří usilují o zástavbu rozlehlého a zejména z hlediska ochrany ZPF cenného území (k tomu viz další námitky). Zavlečení tranzitní a těžké nákladní dopravy v předpokládaném objemu do obytných čtvrtí je naprosto nepřipustné.

Případnou výstavbou záměru Vestecké spojky ve schváleném koridoru budou jeho občané zasaženi tím, že dojde ke zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší, a zvýšení hluku (a to nad limity stanovené právními předpisy), výraznému narušení krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot území obce. Ochrana těchto hodnot je ve veřejném zájmu a v souladu se zásadou trvale udržitelného rozvoje. Účastník je přesvědčen, že ochrana těchto hodnot je součástí jeho práva na samosprávu a dokonce se jedná o její povinnost vůči jeho občanům, vyplývající ze zákona o obcích (§ 2). Možnost rozvoje obce bude umístěním kapacitní liniové dopravní stavby zcela zásadně narušena. Na území obce dojde rovněž k poklesu hodnoty nemovitostí ve vlastnictví města a občanů města a tím k dalším ekonomickým ztrátám.

Negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života (trvalé zatížení hlukem i přes protihluková opatření, prašnost, rušivé světlo, omezení pohybu v krajině, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy aj.) je zjevný.

U stavby Vestecké spojky zcela absentuje posouzení ekonomických nákladů a přínosů dané stavby, stejně jako posouzení dopravní potřeby. Důkladná studie nákladů a přínosů investice pro ČR, resp. Středočeský kraj, resp. pro dotčený region zatím chybí. Je nezbytně nutné její vypracování skutečně nezávislou institucí a na základě aktuálních dat.

Stavba bude mít též výrazný negativní dopad na životní prostředí, který lze očekávat prostřednictvím dalšího významného zhoršení dopravní situace na jižním okraji Prahy i díky zastavění obrovských dnes zemědělsky obdělávaných ploch. Zatímco nárůst dopravy povede **ke zvýšení hlukové a imisní zátěže**, která je v dané oblasti již dnes mnohdy za legálními limity, zastavění orné půdy bude mít **důsledky ve zrychlení odtoku povrchových vod a potažmo zvýšení rizika povodní, zvýšení odparu, prašnosti a průměrné teploty, omezení území pro vsakování vody a v neposlední řadě i redukci životního prostoru mnoha druhů živočichů, zvláště chráněné nevyjímaje.**

Účastník řízení odkazuje na stanovisko Ministerstva zemědělství k návrhu usnesení vlády č. 369/2017, že přípravou Vestecké spojky jde především o naplnění soukromého zájmu investorů, kteří skoupili okolní pozemky. Mnoho obchodních společností zabývajících se výstavbou komerčních, skladových a industriálních objektů skoupilo kolem navrženého koridoru Vestecké spojky rozsáhlé pozemky. Jedná se o stavbu v silném soukromém zájmu investorů, kteří usilují o zástavbu rozlehlého a zejména z hlediska ochrany ZPF cenného území. Celý projekt má jediný účel. Umožnit realizovat Exit 4 pro účely zprovoznění Komerční zóny Průhonice, která je ve vlastnictví soukromé společnosti.

Zavlečení tranzitní a těžké nákladní dopravy v předpokládaném objemu do obytných čtvrtí bude mít výrazně negativní vliv na obyvatele přilehlých obcí.

#### **Možné kumulativní a synergické vlivy s dalšími záměry v oblasti**

Záměr Vestecké spojky by měl významné kumulativní a synergické vlivy se všemi níže uvedenými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, které z důvodu značného nárůstu dopravního zatížení (individuální osobní i nákladní dopravou) by všechny uvedené záměry přinesly.

- **provoz Silničního okruhu kolem Prahy:** koridor Vestecké spojky se má přivaděčem a křížením se silnicí II/603 přímo napojit na Silniční okruh kolem Prahy, a to v hustě osídlené oblasti jižně od Prahy (Jesenice, Vestec). V okolí SOKP jsou překračovány hlukové limity již v současné době (především v obci Jesenice a v místě křížení II/603 s plánovanou Vesteckou spojkou);
- **koridor D055 - obchvat Jesenice:** tato stavba je situována v hlukově velmi exponované oblasti plánovaného napojení dálnice D3 na Silniční okruh kolem Prahy, přičemž v jejím okolí jsou opět překračovány hlukové limity;
- **záměr Exit 4 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice** (kód záměru MŽP 208);
- **záměr Západní komerční zóna Průhonice;**
- **záměr Bydlení - Újezd u Průhonic, k.ú. Újezd u Průhonic** (kód záměru Pha 1018);
- **záměr Obytná zóna Průhonice včetně jejího připojení na Vesteckou spojku** dle územního plánu obce Průhonice;
- **záměr výstavby Tesco Šeberov a**
- **záměry masivní obytné výstavby** ve Vestci, Jesenici, Šeberově a Průhonicích (dle územních plánů, územní, příp., stavební řízení) atd.

S těmito záměry a s již existujícími (provozovanými) záměry **bude mít předmětný záměr kumulativní a synergické vlivy, které v původním posuzování vlivů na životní prostředí nebyly hodnoceny.**

**Změna poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.**

Stanoviska EIA byla vydána dne 28.1.2013, resp. 15.10.2012 na základě dokumentace zpracované v roce 2011. **Posuzováno tedy bylo podle znění zákona EIA platného a účinného do 31.12.2012, před nabytím účinnosti významné novely – zákona č. 350/2012 Sb.**

**Náležitosti oznámení EIA a dokumentace EIA, tedy zákonné požadavky na jeho obsah** (příloha č. 3, příloha č. 4 zákona EIA) byly velmi odlišné ve znění zákona EIA do roku 2013 v porovnání s okamžikem, kdy došlo k prodloužení stanovisek EIA (2018, resp. 2023 a 2020).

V důsledku těchto změn záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.



Dále je třeba upozornit, že stanovisko EIA k záměru MZP208 s názvem „EXIT 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice“ bylo vydáno dne 15.10.2012 a bylo prodlouženo stanoviskem ze dne 21.3.2020 a stanoviskem ze dne 16.6.2023. Došlo tedy k opakovanému prodloužování závazného stanoviska EIA, a to v rozporu § 9a odst. 4 zákona EIA, který opakované prodloužení platnosti stanoviska vylučuje.

#### **5. Rozpor s § 4 odst. 2 stavebního zákona – absence stanoviska dotčených orgánů, resp. neplatnost**

Podle ustanovení § 4 odst. 2 stavebního zákona stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány chránícími veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Dotčené orgány vydávají a) pro vydání rozhodnutí podle tohoto zákona závazná stanoviska na základě zvláštních právních předpisů, která nejsou samostatným rozhodnutím ve správním řízení, nestanoví-li tyto zvláštní právní předpisy jinak, b) pro postupy podle tohoto zákona, které nejsou správním řízením, stanoviska, která nejsou samostatným rozhodnutím ve správním řízení, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak; stanoviska jsou závazným podkladem pro politiku územního rozvoje a pro opatření obecné povahy vydávaná podle tohoto zákona. Závazná stanoviska dotčených orgánů pro potřeby správních řízení podle tohoto zákona a stanoviska dotčených orgánů, která jsou závazným podkladem pro potřeby jiných postupů podle tohoto zákona, uplatňují dotčené orgány podle zvláštních právních předpisů a podle tohoto zákona.

Závazné stanovisko orgánů územního plánování Městského úřadu Černošice č.j. MUCE 27008/2020 UP (sp.zn. uup:40278/2019/He) ze dne 7.5.2020, jemuž uplynula platnost dne 7.5.2022. A závazné stanovisko orgánu územního plánování Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 090960/2019/KUSK (sp.zn. SZ 083534/2019/KUSK ÚSŘ/Kro) ze dne 2.7.2019, jemuž uplynula platnost dne 2.7.2021.

#### **V řízení tedy chybí závazná stanoviska podle § 96b stavebního zákona.**

Ve správním spisu dále **absentuje závazné stanovisko Policie ČR k předmětné stavbě**, neboť ve spisu obsažené stanovisko Policie ČR vydané v roce 2019 již pozbylo platnosti. Vzhledem k tomu, že došlo ke změně přetřídění původní dálnice D1 v úseku km 0,00 – 5,20 na místní komunikaci I. třídy, je příslušným orgánem k vydání závazného stanoviska Policie ČR. Takové stanovisko však žadatelem doloženo nebylo.

Účastník řízení dále namítá, že závazné stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 24.7.2019 je věcně nesprávné a nezákonné. Zmíněné závazné stanovisko je bez adekvátního věcného odůvodnění ve vztahu k předmětnému záměru, který je nepochybně velmi rozsáhlý. Závazná stanoviska musí být adekvátně odůvodněna, aby byla zajištěna jejich přezkoumatelnost.

Dle konstantní judikatury správních soudů i na stanoviska, jež jsou podkladem pro vydání navazujících rozhodnutí, dopadá povinnost přiměřeného odůvodnění. Ostatně, i § 149 odst. 1 a 2 správního řádu vyžaduje řádné odůvodnění.

Účastník řízení odkazuje např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 21/2009-150, podle kterého cit: „*Při vydávání závazného stanoviska podle § 149 správního řádu z roku 2004, jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu, je třeba na základě § 154 správního řádu přiměřeně použít ustanovení o obsahu, formě a*

*náležitostech rozhodnutí (§ 67 a § 68 správního řádu z roku 2004).“*

Účastník řízení dále namítá, že závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, ze dne 27.3.2020 je nezákonné a věcně nesprávné. K tomu účastník řízení uvádí, že jako podklad pro posouzení daného záměru byly využity poklady z roku 2011 (!), tedy zcela neaktuální poklady, na jejichž základě nelze posoudit skutečný stav věci. Lze dodat, že dotčený správní orgán nesprávně zhodnotil, že stavba nezasáhne do významných krajinných prvků a systému ekologické stability.

Žadatel dále předložil závazné stanovisko Ministerstva obrany ze dne 5.9.2019, jež však pozbylo platnosti po 2 letech, tj. 5.9.2021.

Účastník namítá, že závazné stanovisko Ministerstva vnitra, generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, ze dne 21.8.2019 je bez adekvátního věcného odůvodnění ve vztahu k předmětnému záměru. Závazná stanoviska musí být adekvátně odůvodněna, aby byla zajištěna jejich přezkoumatelnost.

Dle konstantní judikatury správních soudů i na stanoviska, jež jsou podkladem pro vydání navazujících rozhodnutí, dopadá povinnost přiměřeného odůvodnění. Ostatně, i § 149 odst. 1 a 2 správního řádu vyžaduje řádné odůvodnění.

Účastník řízení odkazuje např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 21/2009-150, podle kterého cit: „*Při vydávání závazného stanoviska podle § 149 správního řádu z roku 2004, jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu, je třeba na základě § 154 správního řádu přiměřeně použít ustanovení o obsahu, formě a náležitostech rozhodnutí (§ 67 a § 68 správního řádu z roku 2004).“*

## **6. Absence hydrogeologického posouzení**

Účastník řízení namítá, že v žadatelem předložené dokumentaci zcela absentuje podrobné hydrologické posouzení nebo hydrologický posudek.

K tomu účastník řízení považuje za účelné uvést, že lokalita Hrnčír, konkrétně ulice U Hrnčír bývá pravidelně zasažena záplavami způsobenými bouřkami či průtržemi mračen, přičemž voda přitéká z přilehlých polí a luk. V důsledku klimatických změn jsou tyto záplavy daleko častější. V zaplavovaných oblastech dochází nejenom k znehodnocení a úbytku zemědělské půdy, ale i poškození nebo a zničení nemovitostí a ohrožení lidského zdraví. Nejvíce zasaženou oblastí v předmětné lokalitě je obytná zóna ulice U Hrnčír v obci Vestec, viz fotodokumentace. Samotná stavba Vestecké spojky je přímo umístěna v lokalitě, která je uvedenou rizikovou oblastí, protíná zemědělský pozemek, který je na mírném svahu směřující k obci Vestec k nové zástavbě v ulici U Hrnčír. Uvedená nová zástavba obytných rodinných domů je umístěna od plánované stavby Vestecké spojky cca 250 metrů vzdušnou čarou. Vznikem nahrnuté odpadní zeminy ze stavby, kterou nazývají v projektu chybně protihlukové valy u Vestecké spojky, kdy má dojít ještě ke zvednutí Vestecké spojky v místě u čističky odpadních vod z mírného svahu vznikne prudší svah, a tedy i větší riziko záplav, ohrožení celé bytové zástavby v ulici U Hrnčír.

**Dle podrobné analýzy erozní události v k.ú. Vestec zpracované Výzkumným ústavem meliorací a ochrany půdy z roku 2019 vyplývá, že na tomto území opakovaně hrozí erozní události se záplavami. Dne 1.10.2019 proběhla terénní rekognoskace s**

pedologickým průzkumem. Půda ve zmiňovaném území dle charakteristiky půd, spadá do kategorie půdy se střední rychlostí infiltrace zahrnující jílovitohlinitou půdu. Bez účinných protierozních opatření, vzhledem k záměru stavby Vestecké spojky bude stavba velkým ohrožením dané lokality. V projektu předmětného záměru není tato skutečnost nijak řešena.

Níže účastník řízení přikládá fotodokumentaci záplav v lokalitě U Hrnčář, Vestec, z června 2019, které se vyžádaly zásah hasičských jednotek ze širokého okolí.



S ohledem na výše uvedené účastník řízení považuje za nezbytné, aby prověřena rizika umístění a realizace stavby Vestecké spojky ve vztahu k dané lokalitě ohrožené záplavami a aby byl zpracován hydrologický posudek, který posoudí tato rizika.

Současně účastník řízení požaduje, aby byla přijata taková opatření a úpravy projektové dokumentace záměru, která by takovým záplavám a zhoršení stavu v souvislosti s realizací předmětného záměru zabránila.

S ohledem na výše uvedené je účastník přesvědčen, že žadatelem předložená dokumentace neodpovídá skutečnému stavu, přičemž zcela jistě nedošlo ze strany dotčených orgánů státní správy k posouzení stavu, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozporu s § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, neboť veřejným zájmem je bezpochyby zájem na ochraně zdraví obyvatel a zájem na ochraně přírody a též zájem na ochraně ZPF.

Účastník řízení současně považuje za důležité zmínit, že i v závazném stanovisku Městského úřadu Černošice, odboru životního prostředí, ze dne 24.2.2020 je mj. uvedeno, že navrhované vedení komunikace ochranným pásmem vodního zdroje (vodní zdroj mezi osadami Rozkoš a Drazdy) **musí být doloženo kladným hydrogeologickým posudkem**. Takový posudek však žadatelem předložen nebyl.

## **7. Zásah do ÚSES, nesprávnost předložené dokumentace**

Účastníci řízení namítají, že v závazném stanovisku Městského úřadu Černošice, odboru životního prostředí, ze dne 24.2.2020 je uvedeno, že předmětná stavba zásadně ovlivní systém ekologické stability, jehož projednané a závazné vymezení je součástí platných územních plánů. Ve zmíněném stanovisku je mj. uvedeno: „*Předmětný záměr, který je veřejně prospěšnou stavbou, představuje významný zásah do závazně vymezeného systému ekologické stability, zvláště bude degradována funkce místní úrovně. Systém ekologické stability v dané silně urbanizované krajině představuje kostru přírodě bližších ploch zajišťujících potřebnou výměnu informací, látek a energie. Systém je funkční, pokud je spojitý. Stavba představuje významnou bariéru volnému pohybu – migraci.*“

Dotčený orgán dále konstatuje, že závěry uvedené v kapitole B.6 (Souhrnné technické zprávy) Popis vlivů stavby na životní prostředí, tj. že funkce dotčeného lokálního biocentra L2/425 bude po dokončení stavby prakticky nezměněna, jsou nepravdivé, neboť realizací předmětné stavby zcela objektivně dojde k omezení funkčnosti uvedeného biocentra, stejně jako dalších dotčených lokalit.

Účastníci v této souvislosti namítají, že z výše uvedeného je zřejmé, že žadatelem byla předložena neúplná a zmatečná dokumentace, podle níž není možné posoudit, resp. zjistit stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

Závazné stanovisko Městského úřadu Černošice, odboru životního prostředí, ze dne 24.2.2020 je tak nezákonné a věcně nesprávné.

## **8. Propadlá stanoviska správců sítí a zastaralá závazná stanoviska**



Účastník řízení namítá, že **řada stanovisek správců sítí předložených žadatelem již pozbyla platnosti a nelze je tedy v daném řízení použít.** Některá stanoviska jsou s omezenou platností, tato platnost již uplynula nebo v nejbližší době jim uplyne jejich platnost.

**Účastník tedy namítá nedodržení požadavku § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona.** K této námitce musí stavební úřad přihlížet z úřední povinnosti.

Účastník řízení dále považuje za důležité upozornit, že drtivá většina žadatelem předložených závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy je z roku 2019, z čehož lze dovodit, že správní orgány nemohly posoudit záměr s ohledem na stav, o němž jsou důvodně pochybnosti. Proto lze důvodně pochybovat o jejich věcné správnosti a zákonnosti. K tomu účastník řízení upozorňuje na § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, přičemž lze dodat, že veřejným zájmem je zájem na ochraně přírody a krajiny a též zájem na ochraně veřejného zdraví či příznivého životního prostředí.

#### **9. Zastaralé podklady – hluková studie, rozptylová studie, geologický průzkum a hydrogeologický průzkum**

Účastník řízení namítá, že žadatelem doložené poklady jsou zastaralé a nereflktují aktuální stav v daném území. Předně je třeba uvést, že hluková studie i rozptylová studie je z roku 2019, přičemž dle názoru účastníka více jak 5 let stará studie nemůže být pokladem pro rozhodnutí o stavbě takového rozsahu.

Jak již účastník výše namítal, ve spisu absentuje hydrologické posouzení, které by zohlednilo problematiku dané lokality s ohledem na vážné nebezpečí zhoršení záplav v oblasti Hrnčářů.

Dle názoru účastníka je nutné výše zmíněné posouzení předložit, aby bylo možno ze strany stavebního úřadu posoudit, zda je vhodné a bezpečné předmětný záměr v území umístit.

Tato skutečnost brání vydání rozhodnutí ve věci i z pro rozpor s § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu, podle kterého je stavební úřad povinen zjistit všechny okolnosti pro ochranu veřejného zájmu, zde veřejného zájmu na ochraně životního prostředí, zejména složce ochrany vody (nakládání s povrchovými vodami jako prevence sucha a naopak povodní).

#### **10. Nesouhlas s vynětím ze ZPF**

Účastník řízení uvádí, že pozemky, na nichž má být předmětná stavba umístěna, jsou součástí zemědělského půdní fondu (ZPF), a jejich podstatná část je evidována je v I. a II. třídě ochrany ZPF, je tedy nejpřísněji chráněna. Stavba je v rozporu s § 4 odst. 3 a § 7 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“). Zábor trvalého odnětí činí 50, 1557 ha a zábor dočasného odnětí činí 5,0229 ha.

Podle ustanovení § 4 odst. 3 cit. „(3) Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.“



Podle ustanovení § 7 odst. 1 a 2 cit: *(1) Dokumentace pro vydání povolení záměru podle stavebního zákona, který vyžaduje souhlas podle § 9, musí být zpracována se zohledněním zásad plošné ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4), umístění stavby musí být navrženo tak, aby z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů došlo k co nejmenším ztrátám zemědělského půdního fondu, a zároveň musí být vyhodnoceny důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond.*

*(2) Alternativy umístění se vypracují vždy, jde-li o umístění stavby mimo zastavěné území, s výjimkou případů umístění stavby v souladu s platnými zásadami územního rozvoje nebo platným územním plánem. (zvýrazněno účastníkem).*

Ministerstvo životního prostředí vydalo pod č.j. MZP/2020/500/350 (sp.zn. ZN/MZP/2019/500/203) ze dne 3.7.2020 souhlas k trvalému i dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF. Dle názoru účastníka řízení je zmíněné závazné stanovisko MŽP ze dne 3.7.2020 nezákonné a věcně nesprávné. Účastník řízení namítá, že odnětí půdy není ve veřejném zájmu, jak je uvedeno výše (viz námitka nezákonnosti stanovisek EIA). Dle názoru účastníka řízení nelze jako veřejný zájem převažující na veřejným zájmem na ochraně ZPF uvádět zcela nepotřebnou silnicí duplikující SOKP, která v konečném důsledku mít pouze samé negativní vlivy, a to jak na přírodu a krajinu, tak i na obyvatele dané lokality.

## **11. Překračování hygienických limitů hluku**

Účastník řízení předně namítá, že žadatelem předložená akustická studie je zastaralá a neodpovídá současnému stavu. Akustická studie je z roku 2019, přičemž pro řízení vedené v roce 2024 je nepoužitelná. Lze uvést, že objem dopravy se během let znásobil, přičemž již původní žadatelem předložená Hluková studie z roku 2011 konstatovala stávající překročení limitů hluku. Je s podivem, že by po značném nárůstu automobilové dopravy v průběhu let, předmětná stavba ovlivnila stávající stav (z roku 2019) minimálně, resp. jak je uvedeno v závěru: „*Nikde, kde je překročena hranice hygienického limitu, nedojde k dalšímu navyšování hlukové zátěže a zároveň nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienických limitů.*“ Takový závěr považuje účastník za zcela zavádějící a nepravdivý a požaduje vypracování nové, aktuální hlukové, resp. autistické studie, která zohlední skutečný stav věci.

Podle akustické studie jsou hygienické limity hluku pro výstavbu na samé hranici. Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

Limitem v oblasti hluku jsou hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

Podle § 2 písm. n) nařízení vlády č. 272/2001 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací starou hlukovou zátěží hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby. Podle § 12 odst. 4 citovaného nařízení vlády stará hluková zátěž LAeq,16h pro denní dobu a LAeq,8h pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy. Hygienický limit stanovený pro starou hlukovou zátěž se vztahuje na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy.

Korekce staré hlukové zátěže podle stanoviska Národní referenční laboratoře **nesmí být aplikováno, pokud dojde ke změně skladby dopravního proudu, ke změně počtu exponovaných osob či ke změně hodnoty hlukového zatížení.**

Z výše uvedených důvodů odvolatel v rámci tohoto odvolání též napadá vydané závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy ze dne 10.6.2019 a 25.9.2019 a závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ze dne 6.9.2019 jako nezákonná a věcně nesprávná.

Z předložené hlukové studie vyplývá, že lze očekávat „nárůst i pokles hlukové zátěže“, což je dle účastníka zcela nepřipustné. Např. pod bodem 16. hlukové studie je uvedeno, že nárůst pro denní dobu bude 14 dB a nárůst pro noční dobu bude 16 dB, což je enormní nárůst. V této souvislosti účastník řízení připomíná, že nárůst hluku je exponenciální, což znamená, že se nárůst hluku násobí. Již v současné době je daná lokalita zasažena hlukem z provozu SOKP, přičemž realizací Vestecké spojky by došlo k jeho mnohonásobnému navýšení.

Účastník řízení namítá, že navržená protihluková opatření, konkrétně zemní valy, které mezi protihlukovými opatřeními dominují, tj. 15 zemních valů v celkové délce 4800 m, jsou neefektivní a danou lokalitu před hlukem vůbec neochrání.

## **12. Kácení**

Účastník řízení nesouhlasí s kácením dřevin dle návrhu žadatele a napadají tímto jako nezákonná závazná stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny. Účastník řízení namítá, že jednotlivá závazná stanoviska týkající se kácení jsou z roku 2019, tedy zcela neaktuální, přičemž zcela jistě nezahrnují všechny dřeviny, které by bylo k realizaci záměru potřeba pokácet. Je třeba vydat nová, aktuální závazná stanoviska, která budou vycházet ze skutečného stavu věci v souladu s § 3 správního řádu.

## **13. Rozpor s vyhláškou č. 499/2006 Sb., nedostatky dokumentace**

V předložené dokumentaci nejsou v souladu s Přílohou č. 1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších změn (dále jen „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), částí D.3 základní pohledy včetně **pohledů dokumentujících začlenění stavby do stávající zástavby nebo krajiny.**

S ohledem na výše uvedené účastník řízení uvádí, že žadatel k žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby předložil neúplnou, vnitřně rozpornou dokumentaci, která nesplňuje požadavky vyhlášky č. 499/2006 Sb.

Účastník řízení dále namítá, že dle vyjádření Institutu rozvoje a plánování hlavního města Prahy ze dne 25.10.2019 je nutné dokumentaci k předmětnému záměru doplnit, resp. přepracovat, a to je v poměrně velkém rozsahu. Žadatel však dokumentaci nedoplnil, ani nepřepracoval, přičemž nelze podmíněný souhlas IPRu v řízení použít.

Žadatelem předložená dokumentace obsahuje značné nepřesnosti a je zmatečná, na což ostatně upozorňují i správní orgány.

## **V. Závěr**

**Se shora uvedených důvodů účastník řízení navrhuje, aby stavební úřad řízení o žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby „Vestecská spojka, II. etapa včetně napojení na D1“ na pozemcích v k.ú. Chodov, Zdiměřice u Prahy, Písnice, Hole u Průhonic, Šeberov, Újezd u Průhonic, Vestec u Prahy a Hodkovice u Zlatníků zamítl, popřípadě přerušil do doby vyřešení výše uvedených námitek.**

obec Vestec u Prahy

zastoupena Tiborem Švecem, starostou

právně zastoupena JUDr. Michalem  
Bernardem, Ph.D., advokátem

*Příloha:*

- *plná moc advokáta*
- *Odborný posudek Ing. Karel Šnajdr, 27.6.2019*