

**Krajský úřad Středočeského kraje,
Odbor životního prostředí a zemědělství**
Zborovská 11,
150 00 Praha 5 – Smíchov

**k spis. zn. SZ_046516/2026/KUSK/3
k č.j. 050225/2026/KUSK**

kód záměru: STC2901

v Jílovém u Prahy dne 15. 5. 2026

Obec Vestec
Vestecská č.p. 3
252 50 Vestec
IČO: 005 07 644

zastoupená Tiborem Švecem, starostou obce

právně zastoupená

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

**Vyjádření k dokumentaci záměru „Vestecská spojka II. etapa, MÚK Exit 4“
v rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí.**

- vyjádření k dokumentaci

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

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. Stav věci

Obci Vestec bylo doručeno oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, (dále jen „KUSK“), č.j. 050225/2026/KUSK ze dne 13. 4. 2026, jímž předává dokumentaci vlivů záměru „Vestecká spojka II. etapa, MÚK Exit 4“ na životní prostředí, zpracovanou dle přílohy č. 4 cit. zákona (dále jen dokumentace) k vyjádření obci Vestec ve smyslu § 6 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“).

Obec Vestec je dotčeným územním samosprávným celkem a byla také účastníkem předchozích správních řízení týkajících se nebo přímo souvisejících s výše uvedeným záměrem.

II. Vyjádření k dokumentaci EIA

Ve smyslu ustanovení § 8 odst. 3 zákona EIA v návaznosti na předloženou dokumentaci a s ohledem na identifikované nedostatky v posouzení kumulativních vlivů a ochrany složek životního prostředí, podává výše nadepsaný účastník ke zveřejněné dokumentaci záměru „Vestecká spojka II. etapa, MÚK Exit 4“ (dále též jen “záměr“), který podléhá posuzování vlivů na životní prostředí v zákonem stanovené lhůtě toto

v y j á d ř e n í .

III.

Obec Vestec má za to, že dokumentace v předložené podobě vykazuje zásadní věcné, metodické a právní vady, které znemožňují objektivní posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

1. Absence vyhodnocení kumulativních a synergických (společně působících) vlivů

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Záměr „Vestecká spojka II. etapa, MÚK Exit 4“ je navrhován do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené. Zejména se jedná o vlivy dálnice D1 na hlukové a emisní zatížení lokality. Přesto jsou v oblasti navrhovány i další záměry, které svým rozsahem a charakterem znamenají významné vlivy na životní prostředí, jedná o záměr Vestecká spojka I. etapa (úsek II/603 – Západní komerční zóna), který již částečně realizován jako tzv. „Vestecký přivaděč k Pražskému okruhu“. Dokumentace ji nyní účelově

odděluje jako „stávající stav“, ačkoliv až realizací II. etapy a Exitu 4 dojde k plnému propojení, které bude indukovat tranzitní dopravu mezi D1 a D0. Kumulativní vliv celého tahu (Etapa I + II) nebyl nikdy posouzen jako jeden celek.

Dalšími záměry v dané lokalitě jsou:

- **středočeská část dálnice D3** (ve fázi územního řízení, zatím bez pravomocného rozhodnutí o umístění stavby), ačkoliv dokumentace v kapitole B.I.5 (scénáře C a D) s dálnicí D3 formálně kalkuluje v dopravním modelu, **akustická a rozptylová studie neobsahují výpočet plného synergického působení**. D3 přivede do místa napojení na Vesteckou spojku desítky tisíc vozidel, což dokumentace bagatelizuje jako „vzdálený výhled“, přestože povolovací řízení obou záměrů nyní probíhá paralelně a plánované termíny zahájení realizace obou staveb se téměř překrývají (2028 u SD3, 2029 u II. etapy Vestecké spojky).

- **Rozvoj Západní komerční zóny Průhonice a obslužné komunikace** (realizováno z velké části - obchodní areály, logistika, aktuálně probíhají další dostavby a intenzifikace provozu). Dokumentace naprosto nedostatečně vyčísluje emise z **resuspence prachu** z nákladní dopravy obsluhující tyto zóny, která bude využívat novou MÚK Exit 4. Dokumentace sice deklaruje, že záměr není koncipován pro nákladní dopravu nad 12 tun, pro ZKZP však str. 45 počítá s výjimkou: *“V úseku Vídeňská - výjezd ze zóny ZKZP je řešená komunikace v uspořádání 1+1 jízdní pruh a se zákazem vjezdu vozidel nad 12 t (vyjma cílové dopravy ZKZP).”*, s čímž obec Vestec nesouhlasí (k tomu blíže v námitce č. 8).

- **Rozšíření překladiště Metrans Uhřetěves a JVK (Jižní vnější koridor)** - ve fázi plného provozu s tendencí k další intenzifikaci. Od původní trasy JVK bylo sice v některých koncepcích upuštěno, ale v praxi je nahrazována právě systémem propojovacích komunikací (včetně Vestecké spojky), které plní stejnou funkci. Dokumentace ignoruje vznik souvislého pásu komerčně-logistických areálů od Vestce po Uhřetěves, který vytvoří „tepelný ostrov“ a trvalý zdroj emisí.

- **Bytová výstavba v lokalitě Rozkoš** - došlo k další rezidenční výstavbě v bezprostředním sousedství plánované trasy (např. Administrativní a obytný soubor Praha – Újezd (u ul. Formanské) - znamenal příliv cca 9 462 osob (z toho 7 084 do administrativní části a 2 378 nových obyvatel) a vznik 3 628 parkovacích stání, v obci Vestec narostlo množství rezidentů od roku 2000 o více než 300 procent. To představuje obrovský nárůst dopravy (tzv. doprava v klidu, která se ráno a odpoledne mění v dopravu v pohybu), který bude přímo napojen na MÚK Exit 4 přes plánovanou propojovací komunikaci Formanská. Dokumentace pracuje se zastaralým modelem osídlení (často vycházejícím z HGP z roku 2007!).

- Masivní obytná výstavba v Pitkovicích a Uhřetěvesi (velká část již realizována nebo v pokročilé výstavbě) - Pitkovice (např. projekty Central Group) se fakticky propojily s Uhřetěvesí do jednoho velkého sídelního celku, Uhřetěves je dnes jednou z nejrychleji rostoucích částí Prahy. Obyvatelé těchto čtvrtí využívají dálnici D1 jako hlavní tepnu. Jakmile bude otevřena MÚK Exit 4 a Vestecká spojka, vznikne nový silný dopravní proud mezi Uhřetěvesí/Pitkovicemi a Pražským okruhem právě přes dotčené území. Dokumentace se tváří, že jde o lokální silnici pro Vestec, ale ve skutečnosti bude sloužit jako také jako jižní obchvat pro celou oblast Uhřetěvesi a Pitkovic. Tento tranzitní charakter (včetně dopravy generované tisíci nových bytů) není v rozptylové ani hlukové studii EIA 2026 poctivě přiznán.

Nyní posuzovaný záměr by měl **významně kumulativní a synergické vlivy se všemi výše 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.**

Záměr z výše naznačených důvodů nelze posuzovat izolovaně, neboť tvoří funkční celek s plánovaným propojením směrem k ulici Formanská a dále k Uhříněvsi (původní koridor JVK). Realizace Exitu 4 vyvolá (indukuje) tranzitní vazby mezi Pražským okruhem a severovýchodním sektorem Prahy (Křeslice, Petrovice, Uhříněves), které dokumentace EIA zcela opomíjí. Tento tranzitní proud, včetně těžké nákladní dopravy směřující k areálům Metrans, zásadně ovlivní hlukovou a imisní zátěž v osadě Rozkoš a obci Vestec nad rámec modelů uvedených v dokumentaci. **Požadujeme vyhodnocení vlivu záměru jako součásti tohoto širšího komunikačního systému, nikoliv jako slepého ukončení dálničního přivaděče.**

Vyhodnocení těchto předpokládaných kumulativních a synergických vlivů dokumentace (03/2026) obsahuje pouze zčásti, řadu výše uvedených záměrů neposuzuje (a nezahrnuje do vstupních údajů – zejména Dopravně inženýrských podkladů a na ně navazující rozptylové a akustické studie), byť mají významný dopad ze sledovaných hledisek a jejich realizace je v přímém časovém souběhu se záměrem. Kapitola B.1.4. je v tomto ohledu naprosto nedostatečná a vykazuje znaky formalismu, což je v rozporu s aktuální judikaturou, která vyžaduje posouzení vlivů záměru v jejich komplexnosti a funkční souvislosti. Je třeba uvést, že dokumentace obsahuje pouze pojmenování některých záměrů, bez jakéhokoliv popisu parametrů těchto záměrů či vyčíslení jejich podílu na celkové emisní zátěži. Některé klíčové záměry zcela absentují.

Vyhodnocení kumulativních vlivů přitom musí být dle zákona č. 100/2001 Sb. provedeno na maximální možné (předvídatelné) zatížení daného území, nikoliv pouze na izolovaný segment jedné etapy dopravního propojení.

Obec Vestec upozorňuje v této souvislosti také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 21. 3. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, kterým byl koridor Vestecké spojky zrušen právě pro **nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na lidské zdraví**. Aktuálně předložená dokumentace v kapitole B.1.4. vykazuje identické deficity (ignorování záměru PHA788 a dalších ploch v území), čímž obchází závěry citovaného rozsudku a proces EIA zatěžuje nezákonností.

Obec Vestec upozorňuje v tomto ohledu na další související vady a vnitřní rozpornost dokumentace. Např. technické řešení křižovatky Hole u Průhonic (km 0,520) je navrženo pro obsluhu budoucí komerční zóny. Pokud technické parametry křižovatek už dopředu počítají s rozvojovými zónami, musí být vlivy těchto zón (emise z logistiky) plně zahrnuty do výpočtů EIA. Oddělování "stavby silnice" od "vyvolané dopravy zóny" je opět projevem salámové metody, která dle ustálené judikatury NSS (srovnej např. rozsudek 9 As 159/2024 - 76 ze dne 24.10.2024) cit.: *„představuje účelové obcházení zákona (srov. rozsudky NSS ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301, nebo ze dne 18. 9. 2014, č. j. 2 As 119/2014-31), a bývá tak ve stavebním právu označováno i postupné rozšiřování schválených a (zdánlivě) hotových staveb, případně postupná legalizace nepovolené stavby po částech. Proto judikatura ustáleně setrvává na názoru, že je třeba jednotlivé záměry posuzovat jako jeden celek.“*

oblasti), a – pokud je odpověď na tuto otázku kladná – za druhé, zda taková změna či snížení nevyklučují zachování významných krajinných prvků.

Namítáme, že **záměr bude znamenat neakceptovatelný zásah do krajinného rázu lokality, významných krajinných prvků a prvků ÚSES. Požadujeme přepracovat dokumentaci EIA**, je třeba detailně popsat a posoudit vlivy záměru na krajinný ráz a významné krajinné prvky a prvky ÚSES.

Záměr zasahuje do regionálního biokoridoru R4/42 a lokálních prvků u retenční nádrže Vestec. Tvrzení dokumentace, že funkce těchto prvků bude zachována díky mostním objektům (např. SO 204), napadá obec Vestec řízení jako nepravdivé s ohledem na reálný bariérový efekt stavby.

Studie vlivů na krajinný ráz, která je přílohou B.6 Dokumentace (kap. C.2.8) identifikuje krajinu jako „velkoplošnou a otevřenou“ s dalekými průhledy. Z fotografií v dokumentaci (Obr. 35–40) je patrné, že i nízký násep silnice nebo protihluková stěna budou v tomto rovinatém terénu fungovat jako vizuální bariéra, která rozbije pohledy na horizont Prahy a Benešovska. Podatel namítá, že dokumentace by měla obsahovat vizualizace (fotomontáže) samotné stavby z těchto bodů, nikoliv jen fotografie současného stavu. Je nutné posoudit, zda výška protihlukových stěn neznehodnotí krajinný ráz DKP B a C. Realizace tělesa komunikace v úsecích vedených na násypech či mostních objektech (např. most přes Olšanský potok) hrubě naruší dochovaný krajinný ráz, který je v nulové variantě charakterizován jako „volná otevřená krajina polí bez výraznějších rušivých vlivů“.

Dokumentace neuvádí varianty řešení. Předložená aktivní varianta je konfrontována pouze s variantou nulovou. Podatel má za to, že investor měl posoudit varianty s odlišným trasováním, jiným stupněm zahloubení (např. tunelové řešení v kritických úsecích u zastavěného území) nebo varianty s odlišným dimenzováním MÚK EXIT 4, které by představovaly alternativní řešení šetrnějšího zásahu do krajinného rázu. Absence variantního řešení je hrubou vadou procesu EIA, která brání výběru environmentálně nejvhodnějšího postupu, na což upozornil také NSS ve svém rozsudku č.j. 8 As 71/2024 - 105, ze dne 06.03.2025 cit.:

„Pokud je vliv na krajinný ráz příliš velký, není možné jej vyvážit o to větším ekonomickým přínosem, lze-li najít alternativní řešení zasahující do krajinného rázu méně, a přitom ještě z hlediska hospodárnosti vhodné. Nestanoví tedy povinnost, aby v každém jednotlivém případě, bez ohledu na povahu a rozsah zasažení krajinného rázu, bylo zkoumáno, zda ekonomický přínos stavby nevyvažuje zásah do krajinného rázu. Je však samozřejmě na místě hledání kompromisního řešení“ (rozsudek NSS z 9. 11. 2007, čj. 2 As 35/2007-75, č. 1498/2008 Sb. NSS)“.

Území mezi Vestcem, Rozkoší a Průhonicemi tvoří cenný příměstský krajinný prostor s vysokou rekreační hodnotou pro tisíce obyvatel. Navržená stavba s hlubokými zářezy a velkými zemními valy je nepřiměřeným a nevratným zásahem do krajinného rázu, který tuto oblast promění v dopravně-průmyslový koridor.

Podatel namítá, že předložená dokumentace obecně hrubě podhodnocuje vliv stavby na krajinný ráz a dopouští se právních i metodických pochybení v hodnocení krajinného rázu dle § 12 ZOPK.

Dokumentace například uvádí, že území „*nevykazuje výrazné krajinářské hodnoty*“, že harmonické měřítko „*není přítomno*“, a proto na něj záměr „*nemůže mít vliv*“, opakovaně používá termíny jako „*odpřírodnělý charakter*“, „*méně hodnotné biotopy*“ a „*nefunkční ÚSES*“. V této souvislosti je však třeba uvést, že zákon však chrání krajinný ráz i v „běžné“ krajině, nadto taková argumentace působí účelově. Tím, že se území označí za málo hodnotné, se snižuje význam budoucích negativních dopadů. Ignoruje se fakt, že právě v takto intenzivně využívané krajině mají zbývající prvky (remízky, strouhy) kritický význam pro přežití lokální fauny (39 zjištěných chráněných druhů).

3. Fragmentace krajiny, vytvoření umělé bariéry

Ochrana před fragmentací krajiny je proces zamezování rozpadu souvislých přírodních ploch na menší, izolované části, což je zásadní pro zachování biologické rozmanitosti a migrace živočichů. Pro zajištění podmínek migrační prostupnosti volné krajiny je při předcházení dalšímu zvyšování fragmentace volné krajiny nutné věnovat zvýšenou pozornost dalším rozvojem zástavby, zhoršujícím podmínky migrační prostupnosti.

Stavba dle předložené dokumentace protíná klíčové biokoridory a rekreační zóny, které obec Vestec systematicky rozvíjí a má představovat signifikantní migrační bariéru, která naruší dosud volný pohyb krajinou. I přes navržené biokoridory v km 1,23 a 1,43 dojde k nezvratnému prohloubení fragmentace již tak urbanizované příměstské krajiny.

Dokumentace bagatelizuje fragmentaci krajiny, kterou úplně nová kapacitní komunikace způsobí, když tvrdí, že záměr nepřináší vliv na nefragmentované oblasti (dle metodiky AOPK), a proto je takový vliv přijatelný. Navíc tvrzení, že komunikace II. třídy není „zcela nepřekonatelnou bariérou“, ignoruje realitu provozu a také způsob života a migrace některých druhů živočichů. Intenzivní doprava v noci (světla, hluk) pak pro mnoho dalších druhů představuje nepřekonatelnou bariéru, a to i bez fyzického oplocení.

Lze shrnout, že realizací záměru dojde k přerušení stávajících pěších a cyklistických propojeních.

Podatel žádá doplnění nemotorového propojení přes dálnici D1 u Exitu 4, které je uvedeno i v dokumentaci EIA: „...*ve vazbě na cyklogenerel Prahy, řešit doplnění cyklo/pěšího prostupu přes ulici Brněnskou v rámci výstavby MÚK Exit 4, a to včetně realizace napojení na navazující úseky pěších/cyklistických cest.*“

Přestože dokumentace uvádí, že kácení bude plošně omezené, připouští zásah do „krajinotvorných alejí“ a doprovodné zeleně vodotečí, které mají v jinak unifikované zemědělské krajině nenahraditelný význam. Jedná se o **Alej prince Philipa** vedoucí od Vestce ve směru na Kunratice, **Alej svobody** mezi Hrnčíří a Vesteckým rybníkem a **Alej česko-slovenské státnosti** propojující stávající stezky pro pěší i cyklisty:

- S ohledem na stáří stromů požadujeme v době výstavby posoudit možnost přesazení stromů určených ke kácení.
- V době výstavby v daných lokalitách zcela omezit (pokud to bude možné, pak zcela vyloučit) dočasné zábory, které by generovaly kácení alejotvorných stromů. To se týká všech alejí v území, ne pouze dvou výše uvedených.

Požadujeme rozpracovat projekt náhradních výsadeb dle podmínek uvedených v dokumentaci EIA na straně 270 a 271. Ozelenění u přemostění Olšanského potoka navrhnout ve vazbě na dnešní porosty RN Vestec s podporou biodiverzity krajiny a

zadržování vody v krajině. Obec pro danou lokalitu má již zpracovanou krajinářskou studii. Požadujeme, aby tato studie byla převzata investorem stavby a v relevantních částech a rozsahu byla zapracována do projektu Vestecké spojky a následně současně se stavbou byla realizována.

4. Vliv záměru na hlukové zatížení

Podle § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, **nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.** Podle § 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. Dále § 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. Velmi konkrétně pak míru únosného zatížení území či limity území 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.

Zvýšená hluková zátěž negativně ovlivňuje kvalitu života obyvatel, narušuje krajinu a má nepříznivé dopady na faunu, zejména na druhy citlivé na hlukové rušení. Z tohoto důvodu je hluk jedním z klíčových faktorů, které je nutné v souvislosti s těžebními záměry posuzovat a odpovídajícím způsobem regulovat.

Nová dokumentace EIA (stejně jako původní z roku 2012) stále nedostatečně reflektuje fakt, že v obci Vestec jsou hlukové limity překračovány již v současné době (především u silničního okruhu kolem Prahy - SOKP). Nová komunikace tuto situaci pouze kumuluje a bude ji dále zhoršovat.

Dokumentace naznačuje a Hluková studie z roku 2025 potvrzuje, že stávající stav je kriticky špatný, ale opomíjí zmínit, že Vestecká spojka do tohoto území přivede nový zdroj hluku.

Podle ustálené judikatury NSS je jakékoli další navýšení hlukové zátěže v důsledku zvýšení dopravní zátěže je přitom nepřijatelné. Obec Vestec v tomto směru odkazuje na rozsudek **NSS ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246**, podle kterého cit:

„Z ustanovení § 1 odst. 1 nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, je patrné, že toto nařízení stanoví mj. nejvyšší přípustné hodnoty hluku pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Cit. ustanovení jsou v souladu s premisou, že limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku (taktó rozsudek ze dne 18. 7. 2006, čj. 1 Ao 1/2006 – 74). Zdejší soud plně souhlasí s vyjádřením Ateliéru, že limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce jen nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce.

[44] Jak vyplývá z judikatury zdejšího soudu, veřejnoprávní úprava ochrany před hlukem je na rozdíl od úpravy soukromoprávní vysoce formalizovaná, spojená s exaktními limity. Naproti tomu obtěžování hlukem ve smyslu ustanovení § 127 odst. 1 občanského zákoníku je v zásadě neurčitým právním pojmem bez měřitelných limitů (rozsudek ze dne 30. 3. 2006, čj. 8 As 2/2005 – 32, obdobně nálezy IV. ÚS 451/11 ze dne 11. 1. 2012, „hluk na magistrále v Praze“, bod 17). Není možné, aby správní úřady přistupovaly k závazným a přesně stanoveným veřejnoprávními limitům dle svého uvážení, ne-li dokonce svévolně.

[45] Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem, který slovy Ateliéru (srov. bod [40] shora) zamezuje „salámové“ metodě dalšího zatěžování území, se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. Přírůstek hluku daný sumou všech do území umístěných staveb již zdaleka nevýznamný není; přitom každé jednotlivé územní řízení (a v návaznosti na to i soudní řízení) se vztahuje jen k jedné stavbě, která sama o sobě nepředstavuje významný příspěvek ke stávající hodnotě hluku. Na takovémto závěru nevidí zdejší soud nic protizákonného či, slovy obou stěžovatelek, „formalistického“. Právě naopak. Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí, srov. k tomu bod [40] shora). Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“

Dokumentace zcela opomíjí vliv nízkofrekvenčního hluku, který má prokazatelné negativní dopady na lidské zdraví a psychickou pohodu, zejména v nočních hodinách.

V lokalitách Rozkoš a východní okraj Hrnčírů dojde k nárůstu hlukové zátěže až o 7,3 dB v denní a 7,9 dB v noční době, což obec Vestec řízení považuje za nepřijatelné. Takový nárůst je z hlediska akustiky vnímán jako více než zdvojnásobení hlučnosti a představuje zásadní snížení kvality bydlení v dosud klidových oblastech.

Navržená protihluková opatření (např. u okrajové zástavby Hrnčírů) řeší pouze zákonné limity, nikoliv však objektivní nárůst hlukové imise v dříve tichém území. Hlukové zatížení je v dokumentaci bagatelizováno poukazem na splnění hygienických limitů díky navrženým protihlukovým stěnám (PHS) a zemním valům, nicméně nenabízí žádná efektivní pasivní opatření (např. protihlukové stěny s garantovanou účinností také pro 1. patra budov).

Obec Vestec proto požaduje jako nezbytné podmínky pro další přípravu následující:

- V navazující přípravě důsledně řešit návrh protihlukových stěn a protihlukových valů. Stěny navrhnout jako pohltivé. Zemní valy navrhnout ozeleněné.
- Zajistit plnění všech v dokumentaci EIA navržených opatření pro období výstavby pro minimalizaci hlukového zatížení.
- Dokumentace EIA navrhuje zpracovat Projekt monitoringu hlukové situace. Požadujeme jeho předložení a projednání jak s příslušným orgánem veřejného zdraví, tak se zástupci obce Vestec. Zejména se jedná o výběr měřících (monitorovacích)

bodů. Je nezbytné doložit měření hluku pro stav před realizací stavby, v průběhu výstavby a po zprovoznění.

- Z posouzení v dokumentaci EIA vyplývá v lokalitě Šátalka nutnost alternativních hlukových opatření v podobě dopravních opatření. Konečné řešení požadujeme projednat se zástupci obce Vestec, u dotčených chráněných objektů realizovat měření hluku a doložit předpokládaný účinek přijatých opatření pro plnění hygienického limitu hluku.

Dále je třeba namítnout, že v dokumentaci se v kapitole D.III.1 (str. 195–198) sice formálně připouští, že „*stavební činnost bude zdrojem hlukové zátěže pro nejbližší obytnou zástavbu*“, avšak následně je tato skutečnost bagatelizována odkazem na dočasnost vlivu a obecnou povinnost zhotovitele dodržovat hygienické limity.

Dokumentace postrádá časový harmonogram nasazení těžké mechanizace s ohledem na noční klid a dny pracovního klidu, stejně jako definici tras staveništní dopravy, které by eliminovaly průjezdy těsnou blízkostí obytných budov v obci Vestec. Obec Vestec v tomto postupu spatřuje nepřijatelné přenášení odpovědnosti za ochranu veřejného zdraví do navazujících stupňů řízení a do fáze realizace, což je v přímém rozporu se smyslem procesu EIA i ustálenou judikaturou, podle níž musí být vlivy záměru posouzeny v jejich komplexnosti a včasnosti. Absence mobilních protihlukových stěn či omezení souběhu nejhluchnějších operací v blízkosti chráněných venkovních prostorů činí dokumentaci v této části neúplnou a věcně nesprávnou.

5. Absence kumulativního hodnocení světelného znečištění

Dokumentace neřeší kumulativní vliv osvětlení celého záměru jako celku v dosud tmavém území mezi obcemi. Opatření se soustředí na technický detail svítidla, nikoliv na ochranu živočišných druhů či krajinného rázu v noci jako celku.

Vnímání světelného znečištění zahrnuje jeho negativní dopady na lidské zdraví (narušení spánku a biorytmu hormonem melatoninem), životní prostředí (rušení fauny a flóry, zejména při migraci, lovu a rozmnožování) a zhoršuje se nesprávně směřovaným, příliš intenzivním nebo studeným světlem.

V území se již dnes nachází světelné znečištění z komerční zóny Průhonice a dálnice D1. Dokumentace neřeší, jak se sčítá nové osvětlení křižovatky s budoucím osvětlením dálnice D3 a plánovaných logistických hal. Vzniká tak masivní „světelný ostrov“, který v součtu vyžene světloplaché druhy z celého jihovýchodního segmentu.

V dokumentaci je navrženo osvětlení od Exit 4 až po km 0,720 (včetně středního dělicího pásu) a dále u křižovatek, což prakticky znamená osvětlení dálničního typu v dosud tmavé proluce mezi Rozkoší a Hrnčíří. I když se jedná o osvětlení „pouze“ v počátečním úseku, bude rozptýl světla (vzhledem k výšce stožárů a intenzitě dopravy) vytvářet významný světelný smog. Dokumentace HIA (Veřejné zdraví) tento vliv zcela opomíjí. HIA musí též obsahovat studii světelného smogu.

Požadujeme **přepřerovat dokumentaci EIA** tak, aby zahrnovala popis a posouzení kumulativního vlivu záměru na světelné znečištění zejména ve vztahu ke zdraví obyvatel dotčených obcí. Trváme na tom, aby byla dokumentace doplněna o chybějící provozní kompenzační opatření a světelnou studii.

6. Ke znečištění ovzduší a rozptylové studii

V předložené dokumentaci a zpracované rozptylové studii (ATEM s.r.o., 11/2025, příloha B.3.) lze identifikovat několik zásadních vad, které činí hodnocení vlivů na ovzduší neúplným a věcně nesprávným.

Dokumentace uvádí, že již ve výchozím stavu je v území překročeno a hrozí zvýšené riziko z chronické expozice PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu. Obec Vestec trvá na navržení kompenzační opatření pro provoz (např. výsadba izolační zeleně s filtrační schopností, nákup nízkoemisních vozidel pro technické služby dotčených obcí atd.), která investorovi ukládá zákon. Opatření pouze pro výstavbu jsou nedostatečná.

Rozptylová studie musí sčítat emise ze záměru s tzv. imisním pozadím (stávající znečištění v území). Dokumentace pravděpodobně využívá data z nejbližších měřicích stanic (např. Praha-Libuš), které však mohou být odlišné od mikroklimatických podmínek v údolní nivě u osady Rozkoš. Pokud studie využívá pětileté průměry pozadí, které nezahrnují extrémní suchá období posledních let, je výsledná predikce podhodnocená.

I když dokumentace deklaruje zákaz vjezdu vozidel nad 12 t pro Vesteckou spojku jako celek, v jiné části dokumentace připouští výjimku pro komerční zóno Průhonice. Rozptylová studie však modeluje emise pomocí průměrných emisních faktorů pro „osobní a lehká nákladní auta“. Nákladní vozy obsluhující logistické haly však mají násobně vyšší emise (zejména při rozjezdech a manévrování v křižovatkách), což studie dostatečně nereflektuje.

Dokumentace se stále nedostatečně věnuje frakci jemného prachu PM_{2,5}, která je pro zdraví nejvíce riziková a v lokalitě Vestec-Jesenice je dlouhodobě na hraně či nad limitem.

Přidání nového liniového zdroje znečištění do oblasti, kde jsou hodnoty suspendovaných částic již nyní na 60–65 % limitu, je z hlediska ochrany veřejného zdraví rizikové.

Obec Vestec namítá zásadní metodickou vadu rozptylové studie, která spočívá v **úplné absenci výpočtu emisí z resuspenze částic** (sekundární prašnosti) z povrchu budoucí komunikace. Předložená rozptylová studie se soustředí téměř výhradně na emise z výfukových plynů, čímž hrubě podhodnocuje skutečný dopad záměru na imisní situaci v obci Vestec a osadě Rozkoš. Resuspenze prachových částic, tvořená směsí otěrů brzd, pneumatik, povrchu vozovky a usazených částic, přitom dle aktuálních vědeckých poznatků a metodik MŽP tvoří více než 50 % celkových emisí částic PM₁₀ a PM_{2.5} pocházejících ze silniční dopravy.

7. Absence detailního zhodnocení vlivu záměru na podzemní a povrchové vody

Z hlediska principu předběžné opatrnosti (základní zásada dle zákona č. 17/1992 Sb.) je povinností zpracovatele dokumentace posoudit co nejpodrobněji možné vlivy záměru na povrchové a podzemní vody.

Záměr je situován v hydrogeologicky citlivém území (útvary podzemních vod ID 6250).

Dokumentace připouští riziko havarijního znečištění půdy a vod v období výstavby (úniky ropných produktů, splachy ze stavenišť). Podatel proto považuje za nezbytné zpřísnit monitoring podzemních vod, neboť stávající návrh vychází pouze z předběžných průzkumů a též požaduje zajištění předstihové monitorování stavu studní před zahájením výstavby tak, aby bylo možno určit míru ovlivnění a potřebu zřízení náhradních zdrojů.

Obec Vestec upozorňuje na kritickou zastaralost hydrogeologických podkladů. Využití posudků z roku 2007 pro realizaci v roce 2029 je nepřípustné. Podatel se domnívá, že hluboké zářezy (zejména Z3) ohrozí hladinu podzemní vody a vydatnost studní v obcích Rozkoš a Hrnčiče. Dokumentace navíc přenáší odpovědnost za řešení náhradních zdrojů vody až do dalšího stupně řízení, což je v rozporu s principem předběžné opatrnosti.

Obec ve svých podáních k záměru i v předchozím řízení EIA dlouhodobě upozorňuje na bleskové záplavy v ulici U Hrnčič. Dokumentace EIA sice tyto obavy zmiňuje, ale uzavírá je tvrzením, že stavba ron vody z polí spíše omezí. To však není podloženo nezávislou podrobnou hydrologickou studií, kterou obec požaduje k prověření vlivu zemních valů na změnu odtokových poměrů.

Pro další přípravu stavby dále požadujeme:

- Do technického řešení Vestecké spojky zahrnout dostatečně kapacitní příkopy u zemních valů, které zachytí přívalové srážky a bezpečně je odvedou do Olšanského potoka.
- Kapacity retenčních nádrží musí být navrženy tak, aby neohrožily stávající potoky.

Dle výsledků hydrogeologického posouzení se očekává ovlivnění některých studní. Požadujeme zajistit předstihové monitorování stavu studní před zahájením výstavby tak, aby bylo možno určit míru ovlivnění a potřebu zřízení náhradních zdrojů. V dokumentaci EIA je navrženo zpracování Plánu monitoringu režimu podzemních vod a jímacích objektů. Požadujeme, aby tento plán byl k projednání předložen také zástupcům obce Vestec.

8. K dopravně-inženýrským podkladům a dopravě

Dopravně inženýrské podklady vykazují řadu věcných a formálních nedostatků. Zhodnocení přínosu a významu stavby je silně tendenční a nesprávné, navíc vůbec nevyhodnocují záměr komplexně ve vztahu k cílům udržitelného rozvoje strategických dokumentů jako Dopravní politika ČR či Strategický rámec ČR 2030.

Dokumentace uvádí, že model byl kalibrován na datech TSK z roku 2024, sčítání ŘSD 2020/21 a predikcích pro rok 2035 a 2050. Sčítání 2020/21 je extrémně zkreslené pandemií COVID-19 (lock-downy, omezení pohybu). Používat jej jako základ pro výhled do roku 2050 je metodicky pochybné, pokud nebyl použit masivní korekční koeficient.

Už dřívější námitky obce Vestec v předcházejících řízeních týkajících se Vestecké spojky upozorňovaly na to, že reálný provoz na D1 u Exitu 4 dosahoval již v roce 2018 úroveň 120 tisíc vozidel denně, zatímco modely pracovaly s nižšími čísly. Současná dokumentace přiznává, že výpočty obsahují „určitou míru nejistoty“ ohledně rozsahu rozvojových záměrů a demografického vývoje.

Obec Vestec namítá, že deklarovaný veřejný zájem (odlehčení Vídeňské ulici) nemá oporu v realitě. Zprovoznění kapacitní spojky mezi D1 a D0 povede k masivní dopravní

indukci. Stavba nebude sloužit místní obsluze, ale primárně jako přivaděč ke komerčním zónám, což povede k nárůstu emisí a prachu v území.

Dokumentace nedostatečně reflektuje fakt, že nová kapacitní komunikace generuje novou dopravu (tzv. indukce). Zkrácení jízdní doby povede k zaplnění kapacity do pěti let a k následnému zahlcení návazných komunikací, včetně ulice Vídeňské.

Zprovoznění nové, kapacitní komunikace v blízkosti Prahy z logiky věci indukuje novou dopravu, která v budoucnu dále zatíží MÚK Exit 4 a navazující ulice (např. Formanská).

Obec Vestec požaduje, aby Vestecká spojka nebyla využívána pro nákladní tranzitní dopravu. To je zpracováno i v posouzení dokumentace EIA. Na straně 266 je uvedeno: „Zajistit, aby dle v projektové dokumentaci uvedené definice byla na Vestecké spojnici, II. etapa dopravním značením vyloučena těžká nákladní doprava nad 12 tun. Navrhnout konkrétní pravidla a technický způsob, aby pro těžkou dopravu byl využitelný pouze počáteční úsek od připojení komerční zóny Průhonice k EXITu 4.“

Požadujeme, aby zpracování tohoto omezení bylo zástupcům obce Vestec prokazatelně doloženo v rámci navazujícího povolení stavby.

Je však třeba upozornit na vnitřní rozpornost dokumentace, když sice deklaruje, že záměr není koncipován pro nákladní dopravu nad 12 tun, pro ZKZP však na str. 45 počítá s výjimkou: „V úseku Vídeňská - výjezd ze zóny ZKZP je řešená komunikace v uspořádání 1+1 jízdní pruh a **se zákazem vjezdu vozidel nad 12 t (vyjma cílové dopravy ZKZP).**“

Dopravní značení (zákaz vjezdu nad 12 t) není pevnou součástí stavebního záměru, ale pouze operativním opatřením obecné povahy. Moderní logistické areály (jako plánovaná ZKZP) využívají široké spektrum nákladních vozidel. I vozidla do 12 tun (střední nákladní automobily, rozvážkové vozy) představují významný zdroj hluku a emisí PM10/PM2,5. Dokumentace EIA bagatelizuje vliv této „lehčí“ nákladní dopravy, která bude spojku využívat 24 hodin denně pro obsluhu skladů, čímž dojde k trvalému zasažení hlukového pozadí obce Vestec.

Požadujeme, aby v rámci závazného stanoviska EIA byla stanovena podmínka fyzických zábran (např. výškové brány nebo technické uspořádání křižovatek znemožňující průjezd souprav), pokud investor tvrdí, že tranzit nad 12 t je vyloučen. Pouhá svislá dopravní značka je z hlediska ochrany životního prostředí nedostatečným zmírňujícím opatřením, které v minulosti v jiných lokalitách (např. Praha-Písnice či Šeberov) opakovaně selhalo.

9. Absence vyhodnocení záměru ve variantách (B.I.5.)

Náležitostí dokumentace pod bodem B.I.5. přílohy č. 4 zákona EIA je zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně **přehledu zvažovaných variant** a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí. Jedním z požadavků pro přepracování předchozích verzí dokumentace EIA byl požadavek na hodnocení jiných aktivních variant záměru.

Dokumentace však v rozporu s bodem B.I.5. přílohy č. 4 obsahuje pouze jednu aktivní variantu záměru, kterou porovnává s variantou nulovou, a předkládá namísto toho pouze „Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s

uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí". Další argumentace spočívá v návaznosti na plánovanou dálnici D3 ve středočeském úseku, která je však stále ještě v procesu přípravy, čelí četným soudním sporům a její realizace je v horizontu deseti a více let nejistá. Budovat kapacitní přivaděč (Vestecskou spojku) k neexistující dálnici je nevhodné a nekonceptní.

Zdůvodňování tohoto nedostatku dokumentace (variantní posouzení) odkazem na územně plánovací dokumentaci (ÚPD) je nezákonné. Posuzování variant záměru nemůže být fixováno na stav územně plánovací dokumentace (ÚPD), tyto dva nástroje spolu vůbec nesouvisí. Není možné zdůvodnit jedinou variantu řešení odkazem na platnou územně plánovací dokumentaci.

V této souvislosti je třeba upozornit na rozsudek NSS č.j. 6 As 26/2024-132 ze dne 10.10.2025, v němž soud uvedl cit.:

„(69) Skutečnost, že Pražský okruh je existující variantou dopravního napojení na dálnici D1, je z obsahu správního spisu zjevná. Proč se nejedná o řešení uspokojivé, již patrné není a souvisí to s nedostatečným vymezením veřejného zájmu na realizaci Vestecské spojky. Pokud by Vestecská spojka měla představovat řešení konkrétního, aktuálního a dostatečně významného problému a takový závěr by měl oporu v konkrétních podkladech rozhodnutí, bylo by možné jedním dechem dodat, že aktuální dopravní infrastruktura evidentně tento problém neřeší. Jestliže však problém není vymezen dostatečně konkrétně, nelze posoudit, nakolik je potřeba alternativního řešení oproti stávající dopravní infrastruktuře naléhavá a zda tedy není stávající dopravní infrastruktura řešením stále ještě uspokojivým.

(70) Samotné vymezení koridoru Vestecské spojky v zásadách územního rozvoje neznámá, že záměr v následných správních řízeních splní všechny zákonné podmínky pro realizaci. Zásady územního rozvoje proto ani nezavazují orgán ochrany přírody ke konkrétnímu postupu v řízení o výjimce a bez dalšího neznámá, že jakákoliv jiná varianta záměru je vyloučená. Spíše na okraj lze dodat, že v případě varianty již existující a v zásadách územního rozvoje taktéž zakotvenou lze stěží hovořit o tom, že by šlo o variantu zásadami územního rozvoje již vyloučenou.“

Tzv. „nulová varianta“ (nestavět) je popsána pouze formálně, bez reálného srovnání benefitů zachování klidové a retenční zóny oproti dopravnímu přínosu. Nebyly posouzeny varianty s jiným technickým řešením křižovatky (např. prostorově úspornější typy), které by minimalizovaly zábor nejkvalitnější zemědělské půdy (I. a II. třída ochrany). Dokumentace tak stále reálně neposuzuje nulovou variantu (nerealizace stavby) jako legitimní alternativu k řešení dopravní situace, čímž porušuje principy procesu EIA.

V. Závěr

Obec Vestec trvá na tom, že záměr v předložené podobě je nepřijatelný a v rozporu se zájmy ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel obce Vestec.

Na základě výše uvedeného ve smyslu ustanovení § 8 odst. 5 zákona EIA obec Vestec požaduje, aby dokumentace EIA záměru „Vestecská spojka II. etapa, MÚK Exit 4“ byla vrácena k přepracování a doplnění.

Obec Vestec

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

Příloha:
- *plná moc advokáta*