



Obec Sedlec

Praha – východ

Vyřizuje:
Mgr. Luboš Kuklík
Mob.: 721 023 986

Naše zn.:
OÚ-16-2026

Datum:
21. 05. 2026

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

elektronicky do datové schránky ID: 9gsaax4

K č. j.: MZP/2026/910/3769

kód záměru MZP535

V Sedleci dne 21. května 2026

Podatel námitek: **Obec Sedlec**
se sídlem Sedlec 60
250 65 Sedlec

NÁMITKY K DOKUMENTACI EIA

„D8 MÚK Zdiby – MÚK Kostelecká“

Přílohy:

PŘÍLOHA 1 – POSUDEK HLUK

PŘÍLOHA 2 – PŘEPIS VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ ZKAPACITNĚNÍ D8

PŘÍLOHA 3 – CLEAN AIR

PŘÍLOHA 4 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KLIMA

PŘÍLOHA 5 – KLASTR K1

1. Rekapitulace a návrh

- 1.1. Předkládáme tímto námítky v řízení o posouzení vlivů zpracované podle § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon EIA“) záměru „D8 MÚK Zdiby – MÚK Kostelecká“, kód záměru MZP535, na životní prostředí (dále jen „Záměr“), k dokumentaci EIA zveřejněné pod č. j. MZP/2026/910/3769 (dále také jako „Dokumentace“).
- 1.2. Záměr přímo prochází katastrem naší obce a svojí dopravní zátěží, hlukem a emisemi významně přímo naši obec ovlivní.
- 1.3. Jde o Záměr Kategorie I dle Zákona EIA (záměry posuzované vždy), bod č. 47 – Dálnice I. a II. Třídý. Tj. posouzení EIA se vyžaduje vždy.
- 1.4. Záměr je posuzován v rámci EIA jako samostatný celek, přičemž severní část (MÚK Zdiby) navazuje na předchozí zjišťovací řízení (kód OV1229) a na jeho závěry. Přesto, dokumentace je v řadě klíčových aspektů v rozporu se závazným stanoviskem MŽP – Závěrem zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/1769, sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/213 k záměru MÚK Zdiby, kód OV1229 (dále jen „Závěr zjišťovacího řízení“).
- 1.5. **Dokumentace nesplňuje požadavky Zákona EIA ani EU směrnice EIA 2014/52/EU, je neúplná a v klíčových oblastech postrádá důvěryhodné, aktuální a odborně způsobilé podklady pro posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.**
- 1.6. **Žádáme proto, aby byla Dokumentace vrácena Oznamovateli k přepracování, resp. aby na jejím základě bylo vydáno nesouhlasné stanovisko EIA.**

ODŮVODNĚNÍ:

2. Absence a nedostatečnost variantního řešení záměru

- 2.1. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a přílohy IV bodu 3 Směrnice EIA je oznamovatel povinen popsat a posoudit rozumné alternativy (varianty) záměru z hlediska umístění, velikosti, kapacity, technologie a provozu záměru a uvést hlavní důvody pro výběr zvolené varianty s ohledem na vlivy na ŽP a veřejné zdraví. Stejnou povinnost zakotvuje § 8 odst. 2 písm. d) a e) zákona EIA ve spojení s bodem D.I. přílohy č. 4 pro záměry kategorie I (dálnice).
- 2.2. Přesto, dokumentace je zpracována jako invariantní – oznamovatel předložil jedinou trasu, jedinou niveletu a jedno dopravní uspořádání MÚK Zdiby, ačkoli se nabízí alternativních řešení lépe oddělujících tranzitní a místní dopravu (zejm. pokud jde o doplnění přímých rampy mezi D8 a budoucím okruhem D0 a přímé napojení logistického areálu (např. Point Park Prague D8)

bez zatěžování silnic nižších tříd a obytné zástavby), aby došlo omezení či úpravě napojení na I/9 a II/608 tak, aby tranzitní doprava nevedla **přes okolní obce.**

- 2.3. **Podatel žádá, aby Dokumentace byla vrácena k přepracování a doplněna o návrh a posouzení reálných variant záměru (včetně výše uvedených), přičemž pro každou variantu musí být samostatně vyhodnoceny dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a dopravní zátěž.**

3. Nedostatečné kumulativní a synergické posouzení vlivů

- 3.1. Podle čl. 3 a 5 Směrnice EIA a § 2 a § 6 zákona EIA musí Dokumentace posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru se všemi relevantními existujícími a plánovanými záměry.
- 3.2. Závěr zjišťovacího řízení k MÚK Zdiby výslovně požadoval, aby byly zohledněny kumulativní vlivy se známými záměry v širším území, včetně:
- (i) nové vzletové (tzv. „paralelní“) dráhy letiště Václava Havla,
 - (ii) letiště Vodochody,
 - (iii) skládky odpadů Ďáblice,
 - (iv) rozsáhlých logistických a skladových areálů (CTPark Prague North D8.2–D8.6, Prologis DC3 a DC4 Úžice, komerční a skladový areál Postřižín–sever, PRAGUE NORTH VOLVO TRUCKS, areály v Odoleně Vodě aj.).
- 3.3. Dokumentace tato kumulativní hodnocení provádí pouze fragmentárně a formálně; kritická místa – zejména obce Sedlec a Bašť – jsou posouzena jen velmi obecně, bez souhrnných výpočtů kumulativního dopadu na hluk, imise, kvalitu ovzduší a klimatickou odolnost území.
- 3.4. V rozporu se Závěrem zjišťovacího řízení nejsou v odpovídající míře zohledněny:
- (i) kumulativní vlivy s připravovanou D0 519 a 520,
 - (ii) zkapacitněním D8 a I/9,
 - (iii) VRT Podřipsko včetně terminálu Sever,
 - (iv) dalšími liniovými stavbami a záměry okolí.

3.5. **Podatel žádá, aby Dokumentace byla vrácena k přepracování a doplněna o řádné synergické a kumulativní hodnocení vlivů, zejména na kritických místech Sedlec a Bašť, a to včetně všech výše uvedených záměrů a dalších záměrů uvedených v Závěru zjišťovacího řízení.**

4. **Podmínka předchozího zprovoznění severní části Pražského okruhu D0 518 – 519 a 520 a zkapacitnění I/9**

4.1. Dokumentace nehodnotí reálný scénář, že severní segment Pražského okruhu (D0 519 a 520) nebude realizován ani k roku 2050, přestože tuto eventualitu nelze vzhledem k dosavadnímu průběhu přípravy vyloučit.

4.2. Závěr zjišťovacího řízení i stanovisko hl. m. Prahy přitom požadovaly, aby:

- (i) výstavbě MÚK Zdiby předcházelo zprovoznění severní části Pražského okruhu,
- (ii) byly předloženy úplné a konsolidované modely dopravních intenzit v různých scénářích (včetně scénářů bez D0),
- (iii) byl vyhodnocen nepřímý vliv záměru na nežádoucí urbanizaci okolí Prahy.

4.3. Dokumentace tato požadovaná hodnocení neprovádí. Samostatné zprovoznění MÚK Zdiby a zkapacitnění D8 bez dokončení D0 519/520 a bez zkapacitnění I/9 však představuje „předčasný článek řetězce“, který:

- (i) přetíží D8 v okolí Zdib a Sedlce,
- (ii) přivede tranzit na silnici I/9 v okolí Sedlece, Baště a Líbeznice
- (iii) výrazně zvýší dopravní zátěž na II/608, II/243 a dalších místních komunikacích v obytné zástavbě.

4.4. **Podatel žádá doplnění Dokumentace o posouzení scénáře, že D0 519 a 520 nebudou realizovány ani v roce 2050, včetně komplexního vyhodnocení dopadů na dopravu, ŽP a veřejné zdraví, a uložení závazné podmínky, že záměr nesmí být zprovozněn dříve (nejpozději současně) než severní segment D0 a zkapacitnění I/9.**

5. **Nedůvěryhodné dopravně-inženýrské podklady (DIP) a jejich dopady**

5.1. Obě DIP (dlouhodobý výhled IPR i DIP TSK pro EIA) vycházejí z kalibrovaných intenzit roku 2019 – „posledního necovidového roku“ – a nebyly aktualizovány na výsledky Celostátního sčítání dopravy 2025, ačkoli po covidu došlo k výrazné změně dopravního chování.

5.2. V úseku Praha–Zdiby došlo dle CSD 2025 k nárůstu dopravních intenzit z cca 59 325 na 75 466 vozidel/den, tj. o 27,2 %. S tímto nárůstem Dokumentace nepracuje, což vede k podhodnocení budoucích dopravních intenzit pro roky 2030 a 2050.

5.3. Jelikož na DIP přímo navazují:

- (i) hluková studie,
- (ii) rozptylová studie,
- (iii) posouzení vlivů na veřejné zdraví,
- (iv) posouzení klimatické odolnosti,

jsou i jejich výsledky systematicky zkreslené a podhodnocují reálné riziko.

5.4. Modely DIP jsou navíc předloženy pouze v nepřezkoumatelné podobě (PDF), což znemožňuje nezávislý odborný audit; je přitom již z předložených dat zřejmé, že některé intenzity jsou zjevně podhodnoceny.

5.5. V rozporu se Závěrem zjišťovacího řízení nebyly dopravní modely zpracovány jako komplexní model širšího území, který by zahrnoval všechny projednávané záměry EIA a nárůst dopravy ze zastavitelných ploch pro výrobu, skladování a bydlení.

5.6. **Podatel proto žádá:**

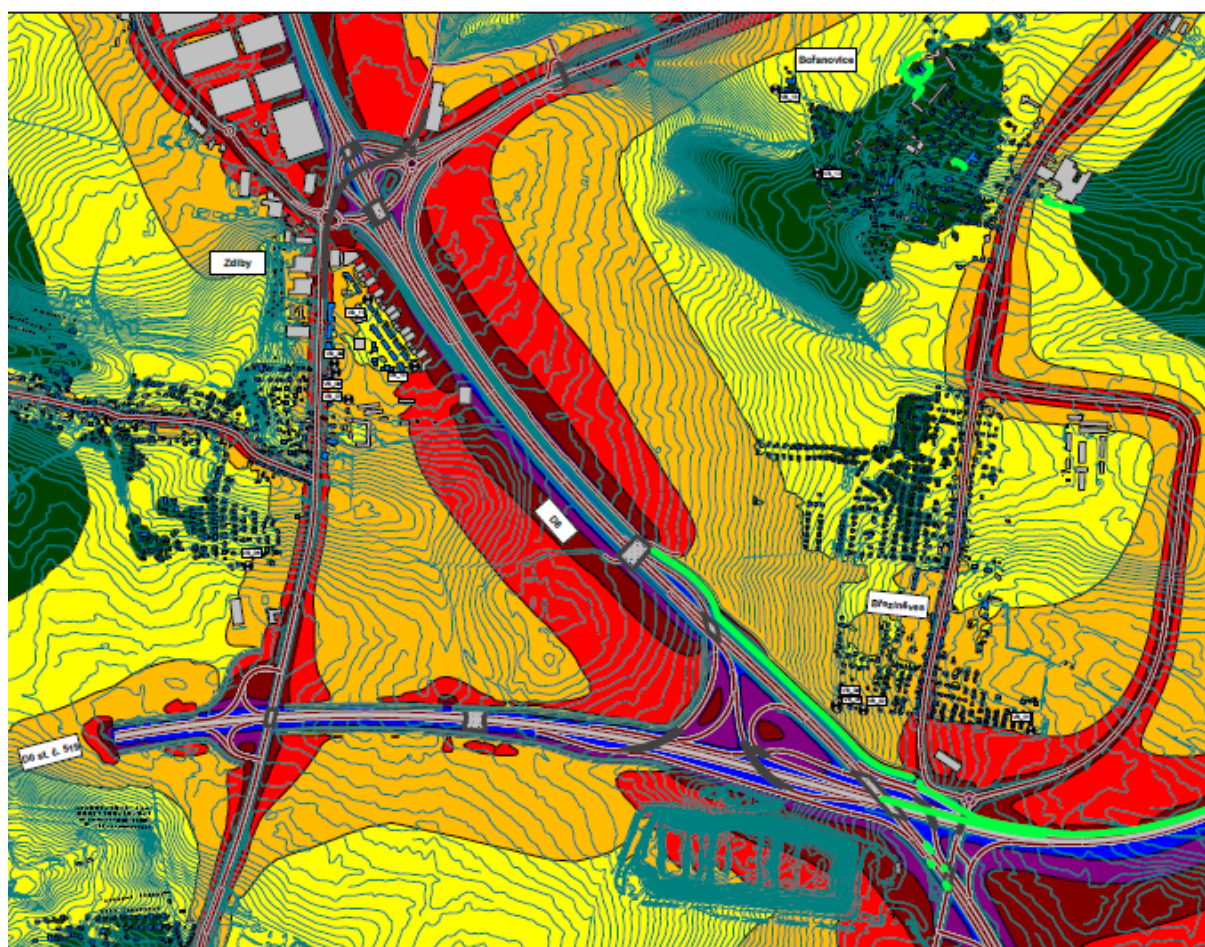
- (i) **aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025,**
- (ii) **zpracování komplexního dopravního modelu území (včetně scénáře bez D0),**
- (iii) **nové zpracování hlukové, rozptylové studie a posouzení veřejného zdraví,**
- (iv) **předložení modelů v elektronické podobě pro nezávislý audit.**

6. **Nedostatečná ochrana před hlukem**

6.1. Podle § 6 odst. 2 zákona EIA a čl. 5 odst. 1 Směrnice EIA musí být Dokumentace zpracována se zohledněním současného stavu vědeckého poznání a metod posuzování.

6.2. Doporučení WHO pro hlukové zatížení ($L_{den} < 53$ dB, $L_{night} < 45$ dB) vyjadřují současný vědecký konsensus o zdravotních rizicích hluku; negativní zdravotní účinky se projevují i při dodržení zákonných limitů a tím spíše při kumulaci z více zdrojů (doprava po D8, D0, I/9, regionální komunikace, železnice, letecký provoz).

- 6.3. Závěr zjišťovacího řízení požadoval posouzení kumulativních hlukových účinků včetně leteckého provozu a nové vzletové dráhy 24L na letišti Václava Havla. Dokumentace se tímto požadavkem nezabývá v potřebném rozsahu a neprovedla:
- (i) součtové hodnocení hluku ze všech relevantních zdrojů,
 - (ii) posouzení kumulativního vlivu s aktuálním letovým provozem a plánovanou novou dráhou,
 - (iii) posouzení na základě strategických hlukových map a akčních plánů dle směrnice 2002/49/ES a vyhlášky č. 315/2018 Sb.
- 6.4. Podle odborného posudku Revita Engineering PŘÍLOHA 1 – POSUDEK HLUK stojí hluková studie na podhodnocených DIP (viz výše), čímž je zatížena systémovou nepřesností a podhodnocuje reálnou hlukovou zátěž pro roky 2030 a 2050. Přesto i tak sama hluková studie dokládá rozsáhlé překračování limitů pro posuzovaný rok 2050, se Záměrem a D0, v noční době, jak dokazuje zobrazení rizikového nadlimitního území:



- 6.5. Hygienické limity podle nařízení vlády č. 433/2022 Sb. (60/50 dB den/noc) byly novelou zvýšeny, čímž se snížila úroveň ochrany obyvatel. Hrozí, že stávající protihluková opatření budou považována za „nadbytečná“ a odstraněna či nenahrazena adekvátními opatřeními, přestože reálná zátěž (v kombinaci s leteckým hlukem) již nyní obyvateli území vnímána jako neúnosná.
- 6.6. Tato otázka byla diskutována při veřejném projednání záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“, viz přepis uvedený jako PŘÍLOHA 2 – PŘEPIS VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ ZKAPACITNĚNÍ D8, následovně:

7. Vyjádření oznamovatele (ŘSD) a zpracovatelů k hlavním tématům

Hlukové limity a legislativa

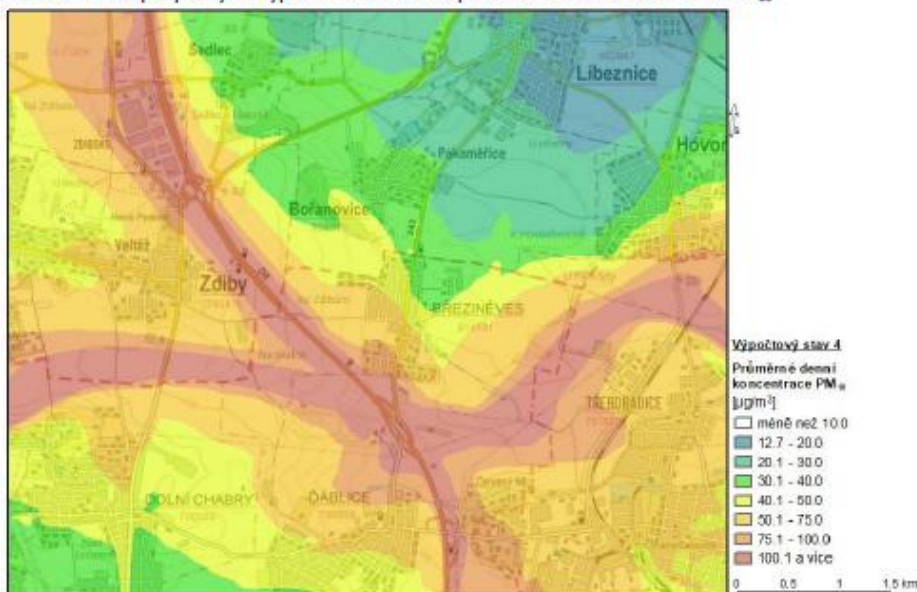
- **Téma:** Aplikace limitů 58/68 dB namísto obcemi požadovaných 50/60 dB.
- **Vyjádření:** Ing. Gresl vysvětlil aplikaci **písmene Q** novely nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Pro zkapacitnění při zachování směrového vedení se zákonně uplatňují limity pro starou hlukovou zátěž (58/68 dB). Oznamovatel je těmito hodnotami vázán. **Garance protihlukové ochrany**
- **Téma:** Budou stávající stěny nahrazeny méně účinnými?
- **Vyjádření:** ŘSD deklaruje **garanci zachování rozsahu stávajících protihlukových opatření** i v nové kategorii komunikace. Rozsah ochrany nebude snižován; stěny budou v případě kolize posunuty či nově vybudovány v adekvátních parametrech.

- 6.7. Podatel proto požaduje, aby tento závazek byl dodržen a protihlukové opatření byly nastaveny na limity před novelizací nařízení vlády č. 433/2022 Sb. S ohledem na to jsou navržené protihlukové opatření kolem MÚK Zdiby zcela nedostatečné.
- 6.8. Podatel žádá, aby:
- (i) protihluková opatření byla dimenzována minimálně na úroveň ochrany odpovídající limitům před novelizací nařízení vlády č. 433/2022 Sb.;
 - (ii) Dokumentace byla přepracována tak, aby obsahovala:
 - (iii) součtové hodnocení hluku ze všech relevantních zdrojů (D0, D8, I/9, II.–III. třída, VRT, letecký provoz),
 - (iv) posouzení kumulace s aktuálním letovým provozem a novou vzletovou dráhou,
 - (v) posouzení na základě strategických hlukových map a akčních plánů dle směrnice 2002/49/ES,
 - (vi) návrh účinných a kontrolovatelných protihlukových opatření s pravidelným monitoringem po zprovoznění záměru.

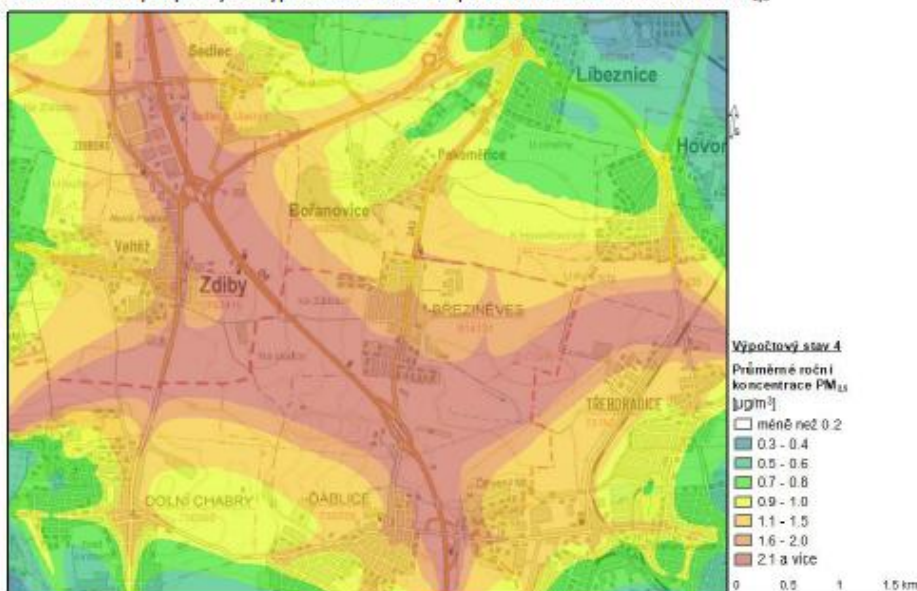
7. Nedostatečná ochrana před imisemi a nerespektování nových limitů EU

- 7.1. Rozptylová studie vychází z nedostatečných a zastaralých dat, která neodpovídají skutečnému měření v území. Přesto dokládá významné porušování limitů v roce 2050, např. pro karcinogenní PM₁₀ a PM_{2,5}:

Obr. 29: Imisní příspěvky ve výpočtovém stavu 4 - průměrné denní koncentrace PM₁₀



Obr. 30: Imisní příspěvky ve výpočtovém stavu 4 - průměrné roční koncentrace PM_{2,5}



- 7.2. Podatel předkládá datový model za rok 2024 z projektu CleanAir D8 (měření PM₁₀, vyhodnocení VŠB-TU Ostrava) jako PŘÍLOHU 3 – CLEAN AIR, z něhož vyplývá, že imisní situace

je již nyní, bez Záměru velmi nepříznivá, nepříznivější než dokládá rozptylová studie v Dokumentaci.

- 7.3. Nová směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu zavádí od 1. 1. 2030 významně zpřísněné limity pro PM10 a PM2.5 (např. denní limit pro PM10 45 µg/m³ s max. 18 dny překročení, roční průměr 20 µg/m³). Jde o látky s bezprahovým účinkem, s významným zdravotním rizikem (karcinogeny).
- 7.4. Model CleanAir D8 pro rok 2024 již nyní ukazuje, že splnění těchto přísnějších limitů je v zájmovém území obtížně dosažitelné i bez realizace záměru a souvisejících staveb (D0 518–520, zkapacitnění D8 a I/9). Řada obcí (včetně Sedlce a Baště) se nachází v nejrizikovější kategorii.
- 7.5. Rozptylová studie v Dokumentaci však:
- (i) nehodnotí riziko rozsáhlého nedodržování limitů PM10 a PM2.5 po zprovoznění záměru,
 - (ii) neprověřuje kumulaci emisí se všemi souvisejícími záměry (D0, D8, I/9, logistické areály),
 - (iii) nenavrhuje účinná eliminační a kompenzační opatření ke snížení stávajícího imisního pozadí.
- 7.6. Závěr zjišťovacího řízení přitom ukládal povinnost doplnit kompenzační opatření ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší, včetně vegetačních bariér u obytné zástavby. Dokumentace taková opatření prakticky neobsahuje.
- 7.7. **Podatel požaduje přepracování rozptylové studie na základě skutečných měření (včetně dat CleanAir D8) se zohledněním limitů PM10/PM2.5 platných nejpozději od roku 2030, komplexní kumulační posouzení se záměry D0 518–520, zkapacitněním D8 a I/9 a návrh konkrétních eliminačních a kompenzačních opatření s pravidelnou verifikací po zprovoznění záměru.**

8. Nezajištěná klimatická odolnost a vodní režim území

- 8.1. Klimatická část dokumentace sice identifikuje řadu klimatických rizik, avšak selhává v jejich promítnutí do konkrétních, technicky podložených a závazných adaptačních opatření – viz. PŘÍLOHA 4 – ODBORNÉ VYJÁDRĚNÍ KLIMA, čímž porušuje požadavky přílohy č. 4 (D.I.2, D.IV, D.V) zákona EIA
- 8.2. Zásadní nedostatky:

- (i) přímý zásah do záplavového území Mratínského potoka (Q5, Q20, Q100, včetně aktivní zóny) bez transparentního zdůvodnění odolnosti mostních objektů a odvodnění vůči extrémním srážkám,
- (ii) významné přesměrování odtoku (snížení povodí Mratínského potoka o cca 34 % ve prospěch Přemyšlenského potoka) bez dostatečného hydrologického posouzení dopadů při přívalových srážkách,
- (iii) absence konkrétních technických parametrů retenčních a čistících objektů (DUN/RN) – retenční objemy, návrhové průtoky, scénáře selhání,
- (iv) pouze obecná doporučení ohledně rizika znečištění chloridy ze zimní údržby (bez závazných limitů, monitoringu a reakčních mechanismů),
- (v) neexistence návrhů konkrétních opatření pro sucho, extrémní teploty a vítr (druhové složení vegetace, materiálové standardy, režimy údržby).

8.3. Studie zároveň v rozporu s vlastní identifikací rizik (povodně, přívalové srážky) označuje dopady klimatické změny jako „většinou nevýznamné až nízké“, aniž by byla předložena transparentní metodika hodnocení.

8.4. Závěr zjišťovacího řízení požadoval koordinaci vodohospodářského řešení s dalšími plánovanými stavbami v území (D0, D8, I/9). K takové koordinaci nedochází a není ani metodicky popsána.

8.5. **Podatel proto žádá přepracování klimatického a vodohospodářského posudku tak, aby:**

- (i) byl koordinován se záměry D0 518–520, zkapacitněním D8 a I/9,
- (ii) obsahoval hydrotechnické výpočty pro budoucí klimatické scénáře,
- (iii) specifikoval technické parametry retenčních a odvodňovacích systémů včetně scénářů selhání,
- (iv) zavedl závazný monitoring chloridů s definovanými limity a reakcemi,
- (v) navrhl konkrétní adaptační opatření na sucho, extrémní teploty a vítr,
- (vi) obsahoval transparentní metodiku hodnocení rizik a zdůvodnění závěrů.

8.6. **Vlivy na krajinný ráz, přírodu a udržitelný rozvoj území**

8.7. Dokumentace nezohledňuje dostatečně klíčové strategické a odborné podklady:

- (i) Územní studii Pražského metropolitního regionu 1,
- (ii) Územní studii regionu Podřipsko a Adaptační strategii Podřipsko,
- (iii) nezávislé odborné posouzení viz PŘÍLOHA 5 – KLASTR K1 (Analytická mapa zátěží v území, Katalogové listy KD8).

8.8. Z těchto podkladů vyplývá, že záměr se nachází v extrémně zatíženém území s vysokou koncentrací existujících i plánovaných liniových staveb (D8 v režimu 3+3, D0 3+3, VRT Podřipsko, atd.) a že krajina je již nyní silně fragmentována a destabilizována.

8.9. Dokumentace:

- (i) podhodnocuje synergické účinky všech liniových staveb na krajinný ráz, ÚSES a prostupnost území,
- (ii) nedostatečně řeší zásah do regionálních a lokálních biokoridorů a biocenter (RBK 1146, LBK 3, LBK 5 aj.),
- (iii) nenavrhuje funkční řešení kompenzačního napojení přerušovaných prvků ÚSES,
- (iv) neobsahuje koncepční pozemkové úpravy a krajinářská opatření, která by území stabilizovala a zlepšila jeho rekreační a ekologickou funkci.

8.10. V rozporu s požadavkem přílohy č. 4 bod D.I. zákona EIA a se zásadou udržitelného rozvoje záměr nepřináší pro území přiměřená kompenzační a adaptační opatření; naopak dále prohlubuje fragmentaci a „uvěznění“ obytných struktur mezi dopravní koridory a logistické plochy.

8.11. **Podatel požaduje doplnění Dokumentace zejména o:**

- (i) **zohlednění výše uvedených územních a odborných studií,**
- (ii) **návrh kompenzačních opatření v silniční síti během výstavby,**
- (iii) **návrh rozsáhlých krajinářských, eliminačních a kompenzačních opatření (pozemkové úpravy, zemní valy s vegetací, zelené pásy, ekodukty, funkční biokoridory),**
- (iv) **prokázání, že záměr – ve spojení s ostatními liniovými stavbami – nepřekračuje únosnou zátěž území dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.,**
- (v) **předložení podkladových dat v otevřeném elektronickém formátu pro nezávislý audit.**

9. Závěrečný návrh

9.1. S ohledem na:

- (i) absenci a nedostatečnost variantního posouzení,**
- (ii) chybějící či formální kumulativní a součtové hodnocení hluku a imisí,**
- (iii) nedůvěryhodné a zastaralé dopravně-inženýrské modely,**
- (iv) nedostatečné klimatické a vodohospodářské posouzení,**
- (v) nerespektování Závěru zjišťovacího řízení a strategických územních a adaptačních studií,**
- (vi) nedostatečná ochranná a kompenzační opatření,**

je předložená Dokumentace v této podobě neprojednatelná a nesplňuje zákonné požadavky na komplexnost, aktuálnost a spolehlivost hodnocení.

9.2. Realizace záměru bez koordinace s dostavbou severní části Pražského okruhu a bez přepracování klíčových podkladů by vedla k nepřijatelnému zhoršení životního prostředí a k vážným dopravním problémům v severní části Prahy a přilehlých obcích.

9.3. Podatel proto žádá, aby:

- (i) Dokumentace byla podle § 8 odst. 2 zákona EIA vrácena oznamovateli k přepracování tak, aby plně vypořádala požadavky a námitky uvedené v dílčích závěrech B–I tohoto podání, a současně respektovala Závěr zjišťovacího řízení;**
- (ii) pokud by zásadní vady Dokumentace nebylo možné odstranit, aby MŽP podle § 9a zákona EIA vydalo k záměru „D8 MÚK Zdiby – MÚK Kostelecká“ nesouhlasné stanovisko EIA.**

S úctou,

.....
Starosta obce Sedlec
Mgr. Luboš Kuklík