

**Krajský úřad Středočeského kraje**  
Odbor územního plánování a krajský stavební úřad  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

**k č.j. 126881/2024/KUSK**  
**k sp.zn. SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št**

*prostřednictvím datové schránky*

v Jílovém u Prahy dne 4.11.2024

**Městská část Praha - Lysolaje**

se sídlem Kovářenská 8/5  
165 00 Praha 6  
IČO: 002 31 207

zastoupená Ing. Danou Malečkovou, starostkou

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

*adresa pro doručování:*

Masarykovo náměstí 20, 254 01 Jílové u Prahy

**V řízení o vydání rozhodnutí o umístění stavby nazvané „paralelní  
dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“**

**- námítky účastníka řízení**

Přílohy:

- *Plná moc advokáta*
- *Dále dle textu*

## I.

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a krajského stavebního řádu (dále jen „stavební úřad“), oznámil vyvěšením na úřední desce dne 25. 9. 2024 pod č.j. 126772/2024/KUSK informaci podle § 9b zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), o žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby dopravní infrastruktury uvedené v § 1 odst. 2 písm. c) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále též „liniový zákon“), pro stavbu nazvanou „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně (dále též jen „stavba“ nebo „záměr“).

Následně stavební úřad oznámil pod č.j. 126881/2024/KUSK ze dne 30.9.2024 zahájení řízení o žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění předmětné stavby.

Shora nadepsaná městská část se přihlásila ve smyslu ustanovení § 9c odst. 3 zákona EIA do předmětného navazujícího správního řízení.

Podle shora uvedeného ustanovení, pokud se podáním písemného oznámení přihlásí správnímu orgánu, který navazující řízení vede, do 30 dnů ode dne zveřejnění informací podle § 9b odst. 1 zákona EIA, stává se účastníkem navazujícího řízení též a) obec dotčená záměrem, nebo b) dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2.

Shora nadepsaná městská část splňuje podmínky dle ustanovení § 9c odst. 3 písm. a) zákona EIA, a proto se tedy tímto prostřednictvím svého právního zástupce přihlásila do předmětného řízení o umístění stavby „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“.

## II.

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.**

## III.

### **Skutečnosti zakládající postavení účastníka, důvody podání námitek**

Podatel těchto námitek je městskou částí, která bude předmětnou stavbou dotčena. Městská část je dle ust. § 2 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hl.m. Praze, ve znění pozdějších předpisů, povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, a při plnění svých úkolů chránit veřejný zájem.

Provoz stavby tak, jak je nyní navržena, může mít významné negativní vlivy na existující zástavbu. Stavba tak svými vlivy může zásadně zasáhnout do pohody bydlení obyvatel městské části, případně též zasáhnout do jejich zdraví a práva na příznivé životní prostředí, a to zejména enormně zvýšeným hlukem a imisní zátěží, světelným smogem atd. v okolí stavby v důsledku letecké dopravy a v souvislosti s tím generované osobní a nákladní

automobilové dopravy. Stavba je rozšířením a zkapacitněním letiště, což bude generovat navýšení a rozšíření hlukové a imisní zátěže, navíc v části dané lokality jsou již v současnosti překračovány hlukové limity. Stavba z důvodu svých celoročních negativních vlivů bude mít též negativní vliv též na tržní cenu nemovitostí. Stavba bude znamenat zásah do jednotlivých složek životního prostředí, zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany ZPF a ochrany podzemních a povrchových vod.

Stavba bude mít výše popsané negativní vlivy též na nemovité věci ve vlastnictví hl.m. Prahy, které jsou ve správě městské části.

Městská část tedy své účastenství v řízení dovozuje jednak z § 9c odst. 3 zákona EIA, ale též z ust. § 85 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) cit: „*b) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno.*“

Námítky k žádosti žadatele podává účastník z důvodů nepřípustného zásahu do charakteru území (pohoda bydlení) v podobě enormního zvýšení a rozšíření hlukové a imisní zátěže v městské části Užíváním předmětné stavby dojde k významnému trvalému neodstranitelnému zvýšení hlukové zátěže leteckou dopravou i většinu dopravnímu zatížení lokality automobilovou dopravou. Námítky k žádosti o umístění stavby podává i z důvodu zásahu do práva na ochranu životního prostředí, zejména zásahu do ochrany podzemních a povrchových vod podle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, a krajinného rázu a ohrožení zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“). V neposlední řadě pak účastník řízení podává námítky z důvodu zásahu do vlastnických práv, a to zejména užívací složky v důsledku výše popsaných imisí hlukového zatížení a imisí znečišťujících látek do ovzduší, a z důvodu zásadního poklesu hodnoty nemovitostí vlastníků na území městské části, včetně nemovitostí hl. m. Prahy v jeho správě.

#### IV.

#### Námítky proti umístění stavby

Účastník řízení k žádosti podává níže uvedené konkrétní námítky.

##### 1. Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Úkolem územního plánování, jehož nástrojem je i územní rozhodnutí, je mimo jiné stanovovat, resp. posuzovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, na umístění, uspořádání a řešení staveb a stanovení podmínek pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území.

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje

společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků.

Předmětný záměr je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, neboť je v rozporu s § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v rozhodném znění (dále jen „stavební zákon“), podle kterého je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Předmětný záměr však předpoklady pro udržitelný rozvoj nespĺňuje, když ve svém širším okolí podstatně zhoršuje životní prostředí. Je třeba uvést, že rozšiřování letiště není nezbytné a nemůže převážit nad veřejným zájmem na ochraně zdraví a přírody. Podle § 19 odst. 1 stavebního zákona patří mezi úkoly územního plánování mj. stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání, vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem, stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení, prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území a vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území.

**Soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování však není ve vztahu k záměru splněn, neboť jeho umístění by bylo v rozporu s požadavky na udržitelný rozvoj území, v rozporu s veřejným zájmem na jeho provedení a mělo by zásadní vliv na veřejné zdraví a životní prostředí.** Soulad s cíli a úkoly územního plánování zároveň nebyl ze strany orgánu územního plánování řádně posouzen.

Účastník řízení uvádí, že Politika územního rozvoje ČR (dále jen „PUR“) je koncepčním strategickým dokumentem. Stanoví zejména cíle, které se mají sledovat a naplňovat. Slouží ke koordinaci při naplňování strategických dokumentů s tím, že přímo uvádí Strategii regionálního rozvoje ČR.

Podle bodu 2 PUR *„Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování<sup>1</sup> v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.“* Udržitelný rozvoj území je tedy základním úkolem PÚR.

Bod 3 PUR stanoví, že *„Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR (dále jen „územní rozvoj“). Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních*

úřadů, PÚR ČR vychází mj. i z aktuálně platné Strategie regionálního rozvoje (SRR) ČR, a slouží ke koordinaci územního plánování a strategického plánování. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu<sup>3</sup> a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů (dále jen „rozvojové záměry“).

Bod 5 PUR pak stanoví, že „Politika územního rozvoje ČR slouží rovněž **ke koordinaci dalších nástrojů veřejné správy** ovlivňujících územní rozvoj, kterými jsou např. **program rozvoje územního obvodu kraje a program rozvoje územního obvodu obce**. Při shora uvedené koordinaci PÚR ČR vychází mj. z dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje a podkladů a dokumentů veřejné správy, které mají v mezinárodních a republikových souvislostech vliv na využívání území státu, např. **politik, strategií, koncepcí, plánů, programů, generelů a zprávy o stavu životního prostředí** – viz Podklady a východiska.“

Účastník řízení dále namítá, že PUR v prioritách územního rozvoje např. v čl. 24a uvádí cit.: „**Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.**“

Dále lze odkázat na čl. 16a, 23, 27 či 28, přičemž ze všech je zřejmé, že prioritou územního rozvoje je předcházení negativním vlivům dopravy na veřejné zdraví, zlepšovat podmínky pro rozvoj obcí nebo zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že celorepublikovou prioritou je, aby nedocházelo k dalšímu zhoršování hlukové a imisní zátěže, což v případě daného záměru rozhodně nelze splnit. Žádost o umístění záměru paralelní vzletové dráhy je v zásadním rozporu se sledovanými veřejnými zájmy. Nedošlo k naplnění požadavků PUR, které vyžadují před umístěním paralelní dráhy zkoordinovat v souladu s cíli udržitelného rozvoje potřeby obcí a městských částí na severu hl. m. Prahy a v metropolitní oblasti.

Plánovaná paralelní vzletová a přistávací dráha nepřináší takový prokazatelný přínos pro občany hl. m. Prahy a přilehlé metropolitní oblasti, který by odůvodnil její negativní vlivy. Je prokazatelně v zásadním rozporu s cíli Strategického rámce ČR i Strategií regionálního rozvoje. Tyto dokumenty musí dle požadavků PUR sledovat všechny orgány veřejné správy k zajištění konsensuálního rozhodování.

Z hlediska Zásad územního rozvoje Středočeského kraje lze uvést, že plocha pro záměr nové paralelní dráhy byla vymezena v rámci Aktualizace č. 2, vydané dne 26. 4. 2018, jako plocha veřejně prospěšné stavby D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Předmětná část Aktualizace č. 2 ZÚR SČK byla následně zrušena jako nezákonná rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, č. j. 54 A 68/2019-123, právě kvůli vadám posouzení vlivů na životní prostředí (SEA). Následně byl zmíněný rozsudek zrušen Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS“) ze dne 24. 2. 2023, č. j. 8 As 98/2020-235, a věc byla vrácena krajskému soudu k dalšímu řízení. Krajský soud následně svým druhým

rozsudkem ve věci návrh na zrušení Aktualizace č. 2 ZÚR SČK zamítl, přičemž proti jeho rozsudku byla podána kasační stížnost.

V současné době se vede řízení o výše uvedené kasační stížnosti pod sp.zn. 8 As 215/2023, přičemž je nesporné, že probíhající řízení u NSS by mohlo mít vliv na stav územně plánovací dokumentace jakožto podkladu pro územní řízení. Dle názoru účastníka se bezesporu jedná o předběžnou otázku ve smyslu § 57 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Podle jeho názoru by tedy předmětné řízení mělo být přerušeno, do doby vydání rozhodnutí Nejvyšším správním soudem.

### **Nezákonnost 2. AZUR SK**

Účastník řízení dodává, že dle jeho názoru 2. Aktualizace Zásad Středočeského kraje (dále jen „2. AZUR SK“) ze dne 26.4.2018, v části, v níž je vymezena plocha pro záměr veřejně prospěšné stavby D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně je nezákonná a věcně nesprávná.

Účastník nesprávnost 2. AZUR SK spatřuje v tom, že byly pořizovatelem, resp. zpracovatelem nesprávně vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na jejich povahu a rozsah, anebo v důsledku zjištění učiněných v rámci řádně prováděného procesu pořizování zásad územního rozvoje, konkrétně se jedná o vyhodnocení kumulativního vlivu hluku ze záměrů D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) (dále též jen „záměr D300“) a D010 – koridor dálnice D7. Záměry D208 – koridor železniční tratě č. 120 úsek Jeneč – letiště Ruzyně a záměr D010 mohou mít relevantní kumulativní vlivy se záměrem D300, spočívající v hlukové zátěži zastavěného území, resp. chráněných objektů ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. Tyto vlivy přitom nebyly ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro 2. AZUR SK řádně vyhodnoceny.

Účastník má za to, že 2. AZUR SK dostatečně koncepčně neproověřila realizovatelnost záměru D300 s ohledem na zákonné limity, stanovené na ochranu lidského zdraví před hlukem a znečištěním ovzduší. Vlivy záměru D300 se projeví v již nyní nadlimitně zatížených oblastech, přičemž Aktualizace zároveň neobsahuje prokazatelně účinná kompenzační opatření. V důsledku toho je Aktualizace v části vymežující záměr D300 v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Proto je Aktualizace dle názoru účastníka v části nezákonná i pro rozpor s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť ze strany pořizovatele nebyla splněna povinnost prověřit reálnost a proveditelnost záměru D300 vyjádřeného v PÚR.

Dále je 2. AZUR SK nezákonná a věcně nesprávná z důvodu nedostatečného posouzení kumulativních a synergických vlivů. Městská část je přesvědčena, že (mimo jiné) záměry D208 a D010 mohou mít relevantní kumulativní vlivy se záměrem D300, spočívající v hlukové zátěži zastavěného území, resp. chráněných objektů ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb. Tyto vlivy přitom nebyly ve VVURÚ pro 2. AZUR SK řádně vyhodnoceny.

Podle názoru městské části ve VVURÚ pro 2. AZUR SK nebyly dostatečně hodnoceny relevantní kumulativní a synergické vlivy mezi tímto záměrem a (minimálně) plochami a koridory pro záměr D 208 (Koridor železniční tratě č. 120: úsek Jeneč – letiště Ruzyně – dále jen „záměr D208“); záměr D 209 (Koridor železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně – Kladno - dále jen „záměr D209“) a záměr D010. Především měly být takto vyhodnoceny kumulativní vlivy hlukové zátěže, vznikající při provozu všech těchto záměrů. Součástí hodnocení kumulativních

vlivů hlukové zátěže měl ve vztahu k ploše pro záměr D300 dále být i vliv dopravy osob a nákladů z letiště a na něj, protože se jedná o vlivy přímo vyvolané rozšířením provozu letiště.

Podle názoru městské části z VVURÚ též nelze zjistit jakýkoliv, alespoň hrubý, kvantitativní odhad výsledné hlukové zátěže, které by byly chráněné objekty v dotčeném území vystaveny v důsledku současné realizace záměru D300 a dalších záměrů, které by byly zdrojem hluku. Ačkoliv jsou hlukové limity stanoveny samostatně ve vztahu k jednotlivým zdrojům hluku, je i v tomto případě povinností VVURÚ vyhodnotit a alespoň hrubě odhadnout výslednou celkovou zátěž. I z tohoto hlediska je tedy vyhodnocení kumulativních vlivů hluku ze záměru D300 a z dalších záměrů nedostatečné.

Stavba nemůže být umístěna, pakliže je záměr umísťován na základě územně plánovací dokumentace, která je nezákonná a věcně nesprávná.

## **2. Není prokázán převažující veřejný zájem na stavbě, kapacita záměru**

U předmětného záměru zcela absentuje aktuální posouzení ekonomických nákladů a přínosů dané stavby, stejně jako posouzení jeho reálné potřeby. Skutečnost, že je stavba zanesena jako veřejně prospěšná stavba, sama o sobě nezakládá její reálnou potřebnost, stejně tak nemůže převážit nad konkurujícími veřejnými zájmy, zejména veřejným zájmem na ochraně zdraví, životního prostředí a ochrany majetku.

Stavba je nepotřebná, s neúměrnými ekonomickými náklady a především externalitami, a má zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí a městských částí hl.m. Prahy.

Městská část je přesvědčena, že už stávající jedna dráha spolu s tzv. příčnou dráhou dokáže zajistit kapacitu na úrovni 21 mil. cestujících ročně, a to při změně letového řádu o pouhou 1 hodinu. Závazná kapacita záměru dle stanoviska EIA je stanovena na 21,2 mil. cestujících ročně. Tato kapacita byla určující pro vstupní podklady do procesu EIA. Dodržení maximální kapacity požadovalo i MŽP v rámci procesu EIA.

Kapacita letiště je zcela klíčovým údajem pro posouzení vlivů na životní prostředí. Na ni jsou nastaveny vstupní údaje a podkladové posudky z jednotlivých oblastí životního prostředí a ochrany zdraví. Při překročení této kapacity by muselo být provedeno nové řízení EIA.

Schválení výstavby nové RWY by podle názoru účastníka bylo plýtváním veřejných prostředků a zejména neodůvodněným poškozováním práv a oprávněných zájmů obyvatel městské části, jejich zdraví a životního prostředí.

Při tak výrazném dopadu záměru na životní prostředí, zdraví obyvatel a vlastnická práva vlastníků nemovitostí v území zasaženém nadlimitním hlukem, emisemi a dalšími negativními dopady nebylo prokázáno, že záměr výstavby paralelní dráhy je veřejným zájmem, výrazně převažujícím nad zájmy vlastníků nemovitostí a dotčených obyvatel v území obecně. Městská část v této souvislosti upozorňuje na nález Ústavního soudu Pl. ÚS 24/08 č. 124/2009 Sb., kde Ústavní soud zrušil zákon č. 544/2005 Sb., o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R - 24L letiště Praha Ruzyně, ve kterém byl veřejný zájem na stavbě zakotven v ust. § 1 zrušeného zákona.

S tím přímo souvisí námitka invariantnosti záměru.

### 3. Invariantnost záměru

Záměr byl posuzován pouze v jedné aktivní variantě. Protiprávnost procesu EIA spočívá též v absenci posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy a jejího následného provozu. Dokumentace EIA pouze popsala stavy s a bez paralelní dráhy v roce 2020. Žádné varianty výstavby dráhy ani varianty provozu na novém dráhovém systému nebyly z hlediska posouzení vlivu na zdraví vyhodnocovány, na což upozornila Městská část Praha – Suchdol již ve svém vyjádření k posudku EIA. Byly posouzeny pouze „varianty“ 2020-A a 2020-B, které se liší nikoliv v záměru, ale pouze v předpokládaném počtu obyvatel v území, které jsou porovnávány se stavem provozu a území v roce 2006. Rok 2006 navíc není stavem v době oznámení záměru, jak požaduje zákon. „Varianta“ 2020-A je navíc pro hodnocení zjevně zcela zbytečná - pracuje se stavem obyvatelstva k roku 2006 i pro rok 2020, tedy se situací, která již nikdy nemohla v roce 2020 nastat. Pokud pak je ve vyhodnocení v příloze č. 5 posudku - Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví – uveden pojem „varianta“, zcela jednoznačně se nejedná o variantu záměru, který je předkládán a hodnocen jako invariantní, ale o pouhé vytvoření druhého, zcela nereálného stavu počtu obyvatel předmětného území v roce 2020. Manipulace s pojmem varianta je velmi zavádějící pro veřejnost, protože ve vyhodnocení v příloze č. 5 se nejedná o hodnocení, výběr či doporučení nějaké varianty, ale o posouzení vlivů na zdraví obyvatel po realizaci předkládaného invariantního záměru a srovnání se současným stavem území.

Posouzení variant záměru vyžaduje též posouzení z hlediska klimatického dopadu (k tomu viz níže). Úplná absence popisu dopadů jednotlivých variant z hlediska klimatického dopadu dle nových poznatků a právního rámce jsou zcela zásadním nedostatkem, který ve stávající době, při závazcích České republiky v oblastech klimatu, znemožňují odpovědný výběr vhodné varianty řešení a její doporučení v rámci stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Posouzení variant záměru vyžaduje též např. posouzení jednotlivých alternativ z hlediska zásahu do ZPF (k tomu viz níže).

Účastník je přesvědčen, že invariantnost záměru je nezákonná a věcně nesprávná.

### 4. 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.

Předmětná stavba má být umístěna nedaleko obytné zástavby, to jak městských částí hl. m. Prahy, tak i okolních obcí. Umístění navrhované stavby bude v důsledku enormního nárůstu hlukové zátěže v důsledku rozšíření a zkapacitnění letiště znamenat nepřípustný 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 „*souhm 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.

Stavba a její trvalý provoz přinesou významný nárůst zátěže do již zastavěného území a především pak hlukové zátěže z leteckého provozu a s tím spojeného nárůstu pozemní dopravy.

V této souvislosti je nezbytné poukázat na čl. 35 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, podle kterého při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem. Nelze tedy umístit záměr, který zhorší již stávající nadlimitní hlukovou zátěž v dané lokalitě.

Podle ust. § 76 odst. 2 stavebního zákona cit: „**Každý, kdo navrhuje vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, je povinen dbát požadavků uvedených v § 90 a být šetrný k zájmům vlastníků sousedních pozemků a staveb, za tímto účelem si může vyžádat územně plánovací informaci, nejsou-li mu podmínky využití území a vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu známy.**“ (zvýrazněno účastníkem).

Podle ust. §1013 odst. 1 Občanského zákoníku se vlastník se zdrží všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku. Realizací stavby dojde k zásadnímu porušení tohoto pravidla a to zejména v oblasti imisí hluku, vibrací a znečišťujících látek do ovzduší.

Přestože se v této části jedná o občanskoprávní námitku, **je stavební úřad podle § 89 odst. 6 stavebního zákona povinen se jí také zabývat**, čili hodnotit musí též soulad stavby s požadavky občanského práva.

Tato povinnost stavebního úřadu byla potvrzena i **šetřením veřejného ochránce práv ze dne 5. 8. 2011 sp. zn. 1960/2011/VOP/KČ**, podle kterého argument, že ve správním řízení (územním řízení) není na úvahy soukromoprávního charakteru prostor, je nezákonný.

## **5. Nezáonné stanovisko EIA**

K předmětnému záměru bylo vydáno závazné stanovisko EIA pod č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011, které bylo následně prodlouženo pod č.j. 50446/ENV/16 ze dne 27.1.2017 a pod č.j. MZP/2024/71081364 ze dne 29.2.2024.

Tzv. verifikační stanovisko EIA bylo vydáno pod č.j. MZP/2017/710/120 ze dne 4.8.2017.

Účastník namítá, že došlo k nezákonnému prodloužení stanoviska EIA. Původní závazné stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2011, přičemž bylo opakovaně prodlouženo, naposledy stanoviskem ze dne 29.2.2024. Shora uvedený účastník řízení je přesvědčen, že prodloužení stanoviska EIA je nezákonné a věcně nesprávné, neboť nebyly splněny podmínky

a nebyly prokázány důvody, pro které může být původnímu stanovisku EIA z roku 2011 již podruhé prodloužena platnost.

Podle ust. § 9a odst. 4 a 5 zákona 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 třinácti (!) 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 závazného 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.

Vydané prodloužení platnosti stanoviska EIA je dle účastníka nezákonné a mělo by být zrušeno. 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 účastník řízení odkazuje na **nálezy Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 2239/07 a I. ÚS 59/14**).

Je třeba zdůraznit, že došlo ke změně původního záměru, k němuž bylo závazné stanovisko EIA z roku 2011 vydáno, konkrétně došlo ke následujícím změnám:

- trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy,
- úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky, navrženo pro letadla kódového písmene E,
- zkrácení délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m,
- zrušení odmrazovacích stání u prahu THR 24L,
- optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k úpravám v rámci změn 1-4,
- snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované cílové kapacity záměru.

Lze tedy uvést, že došlo k podstatným změnám záměru a podmínek v dotčeném území a nebylo možné stanovisko EIA prodloužit, ale záměr měl být nově posouzen.

**Účastník namítá, že se změnou záměru a příslušnými podklady nebyla seznámena veřejnost ani dotčené obce, resp. městské části, a byla jim tak upřena možnost se záměru v takové podobě vyjádřit.** Účastník odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 28.6.2024 č.j. 17 A 109/2022- 66. Soud v rozsudku uvádí cit:

*„Soud proto dospěl k závěru, že ministryně pochybila, pokud potvrdila rozhodnutí, kterým ministerstvo zamítlo žádost žalobkyně o nahlížení do spisu z důvodu, že žalobkyně požadovala nahlížet do správního spisu na základě svého údajného práva účastníka podle § 38 odst. 1 správního řádu, což navíc z žádosti ani nevyplývá, neboť žalobkyně své účastenství ani netvrdila, pouze nesprávně odkázala na odstavec 1 tohoto ustanovení. Ministryně měla žádost posoudit podle obsahu, zohlednit žalobkyní tvrzený právní zájem na nahlížení do spisu a posoudit její žádost jako žádost jiné osoby podané podle § 38 odst. 2 správního řádu. Vzhledem k tomu, že tak neučinila, shledal soud žalobní námitku důvodnou, což je již důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.*

*Soud však shledal důvodnou i další námitku, když dospěl k závěru, že ministryně také vychází z nesprávného závěru, když zpochybňuje, zda se správní úkon, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska EIA, vůbec mohl jakýmkoli způsobem dotýkat právní sféry jakékoliv osoby, ať už na procesu EIA, který vydání stanoviska EIA předcházel, a zda tedy bylo možné označit žalobkyni za „dotčenou osobu“ ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 správního*

řádu.

*Soud si je vědom toho, že prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA je stejně jako závazné stanovisko podkladem pro rozhodování v navazujícím správním řízení.*

*K charakteru procesu prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA a veřejnosti v něm, uvádí komentář k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (T.KOCOUREK Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. Komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2015, komentář k § 9a), že zákon neupravuje, jakým způsobem se o žádosti rozhoduje, a že v tomto směru bylo vhodné de lege ferenda tuto otázku výslovně upravit. Vzhledem k tomu, že stanovisko EIA má formu závazného stanoviska, pak i jeho změna spočívající v prodloužení platnosti by měla mít totožnou formu.*

*Rovněž tak není upraveno, jakým způsobem mají být výše uvedené podmínky prokázány. Zákon stanov pouze to, že to má být písemně. Patrně by bylo vhodné, aby si příslušný správní úřad vyžádal zprávu zpracovatele posudku a umožnil dotčeným orgánům, dotčeným územně samosprávním celkům a veřejnosti vyjádřit se k žádosti o prodloužení platnosti závazného stanoviska. Všechny tyto subjekty totiž mohou předložit doklady o tom, že podmínky pro prodloužení platnosti závazného stanoviska nejsou splněny. Byť se tedy proces prodloužení platnosti závazného stanoviska dle textace zákona jeví jako formálním neveřejným procesem, opak by měl být pravdou.*

*Ke komentářem předpokládané právní úpravě pak došlo zákonem č. 143/2003 Sb., změna některých zákonů v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, s účinností od 1. 1. 2024. Úmysl zákonodárce je vyjádřen v důvodové zprávě k tomuto zákonu, ve které je k § 9a a 16 zákona uvedeno: „Návrh za účelem odstranění výkladových nejasností výslovně upravuje právní formu správního úkonu, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska podle § 9a, a to na závazné stanovisko ve smyslu § 149 správního řádu. Návrh pak také zavádí explicitní povinnost příslušného úřadu zveřejnit správní úkon, jímž dochází k prodloužení platnosti stanoviska, ve smyslu § 16, tj. v Informačním systému EIA (k tomuto zveřejňování dosud v praxi již docházelo, nicméně nikoliv na základě výslovné povinnosti zakotvené v zákoně, nýbrž na základě výkladu příslušných ustanovení, v souladu s nimiž je zřejmé, že prodloužení platnosti stanoviska se samotným stanoviskem úzce souvisí, resp. tvoří jeden celek, a mělo by tedy být zveřejňováno spolu s ním), a to nově spolu s podkladem ve smyslu § 9a odst. 4 věty čtvrté, který příslušný úřad obdržel od oznamovatele.“.*

Z uvedeného je patrné, že je dán zájem na tom, aby veřejnost měla možnost se i při prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA seznámit s podklady, které jsou obsahem předmětného správního spisu vedeného ve věci prodloužení platnosti stanoviska EIA.

K tomu dospěla i právní úprava, když zákonem č. 143/2023 Sb., dochází od 1. 1. 2024 ke změně § 16 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí tak, že do odst. 1, podle kterého příslušný úřad na internetu zveřejní, bylo doplněno písm. i) prodloužení platnosti stanoviska včetně podkladu podle § 9a odst. 4 věty čtvrté.

Z uvedeného je patrné, že zákonodárce nekoncepčuje proces rozhodování o prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA jako absolutně tajný, naopak je jednoznačně patrná snaha o zapojení veřejnosti i do tohoto procesu. Závěr ministryně o tom, že zákon o posuzování vlivů na životní prostředí nepředpokládá zapojení jakýchkoli subjektů odlišných od oznamovatelů záměru je tedy v rozporu se záměrem zákonodárce, ale i Směrnicí Evropského parlamentu a

Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Dále účastník zdůrazňuje, že v právně zcela totožné věci vydal Městský soud v Praze dne 16.11.2023 rozsudek v sp.zn. 11 A 74/2022, kterým rozhodnutí žalovaného (Ministerstvo životního prostředí) taktéž zrušil a věc mu vrátil k novému posouzení.

Dále lze upozornit, že od roku 2011, kdy došlo k vydání závazného stanoviska EIA, v došlo k výstavbě mnoha objektů k bydlení (k prodloužení EIA posuzováno v roce 2022, další nová výstavba posuzována není), a to ve všech přilehlých městských částech hl. m. Prahy a okolích obcích.

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 okolí letiště překračovány závazné hygienické limity hluku (viz níže námitka č. 4), území zasažené nadlimitním hlukem se má dle dokumentace EIA rozšířit a to i v okolí původní dráhy, kde je deklarováno podstatné snížení denního i nočního provozu (!?!).

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

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). Tato podmínka není v řešené věci s ohledem na vývoj lokality v okolí letiště splněna.

Jak uvedeno výše, a dále v námitce č. 4, již v současném stavu jsou v lokalitě překračovány závazné hygienické limity hluku. Navíc v prodloužení stanoviska EIA je uvedeno, že v souvislosti s provozem předmětného záměru bude docházet ke kumulativním vlivům se silničním hlukem, a to především z plánovaného záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“.

Lze konstatovat, že navýšení kapacity letiště Praha navrhovaným záměrem navýší počet letů a zvýší četnost letecké dopravy, přičemž právě letecká doprava je významným znečišťovatelem klimatu, což jde i proti mezinárodním závazkům ČR vyplývajícím z Pařížské dohody.

Případnou výstavbou záměru paralelní dráhy budou jeho obyvatelé přilehlých lokalit zasaženi tím, že dojde ke zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší a enormnímu zvýšení hluku (a to nad limity stanovené právními předpisy). Ochrana těchto hodnot je ve veřejném zájmu a v souladu se zásadou trvale udržitelného rozvoje. Předmětný záměr bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel a kvalitu jejich života (trvalé zatížení hlukem, prašnost, rušivé světlo, škodliviny z dopravního provozu a průvodních staveb, kontaminace vody a půdy aj.).

U předmětného záměru zcela absentuje aktuální posouzení ekonomických nákladů a přínosů dané stavby, stejně jako posouzení jeho reálné potřeby. Skutečnost, že je stavba zanesena jako veřejně prospěšná stavba, sama o sobě nezakládá její reálnou potřebnost, stejně tak nemůže převážit nad veřejným zájmem na ochraně zdraví.

Stavba bude mít též výrazný negativní dopad na životní prostředí, který lze očekávat prostřednictvím dalšího významného zhoršení dopravní situace na severním okraji Prahy i díky zastavění velké dnes částečně zemědělsky obdělávané plochy. Zatímco nárůst dopravy povede **ke zvýšení hlukové a imisní zátěže**, která je v dané oblasti již dnes 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.

Je třeba si uvědomit, že účelem procesu EIA je zkoumat vlivy na životní prostředí a zdraví lidí. Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je podle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Podle ust. § 2 zákona se posuzují vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště.

Vlivy se tedy zkoumají jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Hodnotí se vlivy po celou dobu existence záměru od jeho přípravy přes jeho provádění a provozování až po jeho likvidaci.

Je třeba též zdůraznit princip předběžné opatrnosti, zakotvený v zákoně č. 17/1992 SB., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Obecně je nově, více než dříve, doporučováno jako zásadní, aby se prováděla opatření pro zadržování vody v krajině. Tato opatření jsou a budou klíčová pro kvalitu a stav podzemní vody. Důraz na realizaci těchto opatření je změna, která proběhla později, než je předchozí stanovisko EIA a proto by to nová EIA měla zohlednit a to z pohledu, jak by paralelní dráha možnosti těchto opatření ovlivnila. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Akustická studie, rozptylová studie i posouzení vlivů na veřejné zdraví pracují se sníženými vstupními parametry oproti vydanému stanovisku, nemohou být tyto studie podkladem pro objektivní posouzení podstatnosti změn záměru.

Bylo nově zjištěno, jak spodní voda v dané oblasti závisí na srážkových úhrnech, ale toto nebylo zohledněno v původní EIA, což je potřeba nově zapracovat. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

Původní posouzení a stanovisko EIA nebraly v úvahu nová data o trendu klimatické změny jako celku a vlivu na podzemní vody (jiný průběh srážek, rychlejší odpařování atd.). Proto by se mělo zpracovat nové zjišťovací řízení, které zapracuje nové poznatky a údaje. Opět, výše uvedený argument podporuje provedení nového zjišťovacího řízení, ve kterém bude výše uvedené zohledněno a posouzeno.

#### Chybějící témata stávající dokumentace a stanovisek

Pro možnost vydání stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí nebo k prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí mají být dle technického pokynu vypracovány následující podklad(y) potřebné k prověření záměru z hlediska klimatického dopadu:

#### Zmírňování změny klimatu (klimatická neutralita)

Stanovení uhlíkové stopy – CO<sub>2</sub> ekvivalentu, včetně peněžního vyjádření emisí skleníkových plynů, vyjádření stínové ceny uhlíku z celého životního cyklu realizace a provozu infrastruktury.

Stanovení uhlíkové stopy musí být zpracováno pro všechny navrhované varianty, včetně nulové, pro potřebu prosazení nízkouhlíkové volby a varianty z hlediska životního cyklu infrastruktury – tedy doporučení preferovaných variant MŽP jako orgánu, který stanovuje pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí v souladu se zásadou „*energetická účinnost v první řadě*“.

Stanovení výchozího stavu (nulové varianty) a výpočet stínové ceny uhlíku je třeba k posouzení hodnověrnosti projektu z hlediska mezinárodních závazků Pařížské dohody a evropského právního rámce pro klima pro roky 2030 a 2050. V případě dopravní infrastruktury posuzované pro životní cyklus 100 let je třeba počítat také emise vznikající provozem této infrastruktury v dlouhodobém horizontu.

#### Prizpůsobení se změně klimatu

Stanovení klimatických rizik včetně analýzy pravděpodobnosti a dopadu prostřednictvím analýzy zranitelnosti, která obsahuje vyjádření expozice a citlivosti na klimatická nebezpečí související s posuzovaným záměrem. Analýza expozice se musí zaměřit na expozici současným klimatem, ale také budoucím klimatem v předpokládaném výhledovém horizontu životnosti infrastruktury. Klíčové je vyjádřit, jak bude expozice a citlivost změněná realizací záměru. Pro efektivní plánování adaptačních opatření je třeba kvantifikovat pravděpodobnost i dopad rizik minimálně v rozsahu technických pokynů.

Analýza zranitelnosti odhaluje klíčová rizika související s klimatickou změnou, a proto by měla být vypracována pro všechny navrhované varianty, včetně nulové pro potřebu výběru varianty, která má potenciál nejlépe splnit zásadu „*významně nepoškozovat*“.

Vyhodnocení a plán příslušných adaptačních opatření – musí být naplánována taková opatření, která zajistí, že záměr nezvýší zranitelnost sousedních hospodářských a sociálních struktur a životního prostředí.

Plán pravidelného monitorování a následných opatření (např. kritických předpokladů ve vztahu k budoucí změně klimatu a jejímu vývoji).

#### **Nezákonná forma prodloužení platnosti stanoviska EIA**

Účastník řízení též namítá, že prodloužení stanoviska EIA (ze dne 29.2.2024 pod č.j. MZP/2024/710/1364) je provedeno nezákonnou formou. S ohledem na skutečnost, že stanovisko EIA má ze zákona formu závazného stanoviska podle §149 správního řádu, musí i prodloužení tohoto dokumentu mít formu závazného stanoviska. Tuto formu správního aktu Ministerstvo životního prostředí nerespektuje a prodloužení stanoviska EIA vydalo ve formě prostého sdělení podle části IV. správního řádu.

**Tvrzení MŽP** uvedené v závěru cit.:

„*Postupy, které do ZPV (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u zahájených posuzování (tedy i u*



vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodném ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespécifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.“

**je nezákonné a věcně nesprávné.** V této souvislosti je třeba odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu v rozsudku č.j. 7 As 236/2023-68, jehož právní věta zní cit.:

*„Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění účinném do 31. 12. 2023, je závazným stanoviskem ve smyslu § 149 odst. 1 správního řádu.“*

A dále z bodu 35 rozsudku cit. „[35] V situaci, kdy zákon výslovně neuvádí formu správního úkonu, je rozhodující, zda splňuje materiální znaky závazného stanoviska vymezené v § 149 odst. 1 správního řádu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 11. 2012, č. j. 4 As 52/2012-26, nebo též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2009, č. j. 2 As 40/2008-80, ze dne 14. 10. 2010, č. j. 7 As 46/2010-54, ze dne 23. 9. 2014, č. j. 1 As 176/2012-140, a ze dne 25. 5. 2023, č. j. 6 As 201/2022-44, ze dne 24. 11. 2023, č. j. 2 As 99/2023-52). Z § 149 odst. 1 správního řádu vyplývá, že obsah závazného stanoviska je závazný pro výrokovou část správního rozhodnutí. Závazným stanoviskem je tedy takové stanovisko dotčeného orgánu, bez něhož nelze správní rozhodnutí vydat a nelze se od něj odchýlit. K jeho vydání je příslušný pouze dotčený orgán, který disponuje odbornými znalostmi potřebnými k posouzení otázek, které jsou jeho předmětem. Rozhodnutí v navazujícím řízení nelze vydat bez platného závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí. Platnost je zásadní vlastností závazného stanoviska, bez níž nevyvolává zamýšlené právní účinky, a úkon, jímž je měněna, s ním neoddělitelně souvisí. Jde také o základní institut, který zajišťuje aktuálnost stanoviska EIA (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2021, č. j. 1 As 236/2018-94). Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska, je závazný pro správní orgán rozhodující v navazujícím řízení a ve spojení se stanoviskem EIA, s nímž tvoří jeden celek, je podkladem pro konečné rozhodnutí. Pokud příslušný orgán EIA k žádosti prodlouží platnost závazného stanoviska dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů, správní orgán se nemůže v navazujícím řízení od jeho závěru odchýlit a samostatně hodnotit, zda byly podmínky pro prodloužení doby platnosti splněny. Totožná forma pro stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí i prodloužení doby jeho platnosti odpovídá „konceptu ultimativní závaznosti výstupu z procesu EIA“, z níž vycházela dle důvodové zprávy k zákonu č. 39/2015 Sb. změna formy stanoviska EIA. Současně není žádný rozumný důvod, pro který by mělo být přistupováno odlišně k přezkumu prodloužení platnosti závazného stanoviska a samotného závazného stanoviska, které spolu úzce souvisí a společně jako celek představují závazný podklad pro navazující řízení. Smyslu právní úpravy, kterou byla zavedena forma závazného stanoviska pro stanovisko EIA, naopak odpovídá, aby byl umožněn přezkum obou úkonů v souladu s § 149 odst. 7 (dříve § 149 odst. 4) správního řádu v rámci přezkumu rozhodnutí, pro které bylo

*závazné stanovisko podkladem. Je logické, aby případné odvolací námitky v navazujícím řízení směřující proti naplnění podmínek pro prodloužení doby platnosti stanoviska EIA byly vypořádány spolu s námitkami proti vlastnímu stanovisku EIA ministerstvem jakožto správním orgánem nadřazeným správnímu orgánu příslušnému k jejich vydání, který je k tomu vybaven odbornými znalostmi, kvůli nimž mu byla tato agenda svěřena.“*

Prodloužení platnosti stanoviska EIA ve formě prostého sdělení MŽP tak není platným dokumentem.

### **Verifikační stanovisko**

Podle ust. § 9a odst. 6 a 7 zákona č. 100/2001 Sb. nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a včetně vyhodnocení plnění podmínek stanoviska v dokumentaci pro příslušné navazující řízení, a to v rozsahu části, etapy nebo varianty záměru, která je předmětem navazujícího řízení.

Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zasláného tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání, anebo k neplnění podmínek stanoviska, které by mohlo mít významný negativní vliv na životní prostředí; takové neplnění podmínek se posuzuje jako změna záměru. Výše uvedené změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné stanovisko. V tomto souhlasném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Pokud nebyly dokumenty podle věty první předány ve stanovené lhůtě, má se za to, že nebyly předány. Možnost změny jednotného environmentálního stanoviska, s výjimkou změny závěrů posouzení vlivů záměru na životní prostředí ve smyslu tohoto zákona, postupem podle zákona o jednotném environmentálním stanovisku 21) tímto není dotčena.

Účastník namítá, že v řízení absentuje toto tzv. verifikační stanovisko EIA. Z probíhajícího řízení je zřejmé, že žadatel o územní rozhodnutí ke dni podání žádosti o územní rozhodnutí nepožádal o tzv. verifikační stanovisko, tj. že nebylo postupováno podle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. Verifikační stanovisko EIA z roku 2017 založené ve spisu nelze s ohledem na datum podání žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby a změny dokumentace v letech 2021 a 2024 považovat za použitelné verifikační stanovisko k předmětné stavbě.

Podle rozsudku NSS č.j. 1 As 236/2018-86 cit: „Ověřovací stanovisko, které umožňuje využít i letité výsledky posouzení vlivů na životní prostředí, je především ad hoc specifickým nástrojem, nikoliv standardní součástí procesu EIA. Jeho účelem je ověření, že stanovisko vydané podle předchozí právní úpravy vyhovuje aktuálním zákonným požadavkům. Verifikační závazné stanovisko, které je vydáváno podle § 9a odst. 6 zákona EIA (tzv. coherence stamp), pak především ověřuje, že nedošlo ke změnám záměru oproti záměru posuzovanému v procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, a tedy i zda případně ob stojí vydané stanovisko EIA toliko ve vztahu k části záměru, kterou předložil

stavebník do navazujícího řízení.“

Absenci aktuálního verifikačního stanoviska přiznává i Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy, který takové verifikační stanovisko je příslušný vydat. V odpovědi městské části Praha – Suchdol ze dne 30.5.2024, č.j. MZP/2022/430/578 uvádí cit:

*„Nad rámec uplatněných námitek lze uvést, že oznamovatelem (Letiště Praha, a.s.) byla dne 23. 7. 2019 na ministerstvo skutečně také předložena žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Paralelní RWX 06R/24L letiště Praha-Ruzyně“ pro stavbu s názvem „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m, letiště Praha/Ruzyně“, a to pro účely navazujícího řízení v podobě územního řízení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Územní řízení je od té doby nicméně přerušeno. V souladu s ustanovením § 9a (aktuálně odst. 6 věta druhá) zákona č. 100/2001 Sb. (v platném znění) tak k vydání závazného stanoviska k ověření změn v rámci tohoto řízení dosud nemohlo dojít, protože příslušný úřad toto ověření provede až na základě oznámení o zahájení navazujícího řízení, které z důvodu přerušování řízení stavební úřad doposud nevydal. Veškeré významné změny předložené stavby „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m, letiště Praha/Ruzyně“ oproti záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ dle stanoviska EIA tak budou teprve patřičně přezkoumány a vyhodnoceny v rámci samostatného závazného stanoviska k ověření změn podle ustanovení § 9a (aktuálně odst. 6 a 7) zákona č. 100/2001 Sb. (v platném znění).“*

**Z výše uvedeného je zcela zjevné, že verifikační stanovisko EIA podle § 9a odst. 6 a 7 zákona č. 100/2001 Sb. musí být vydáno nově, ve vztahu k aktuální podobě záměru.**

### **Povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA**

V souvislosti s výše uvedenou námitkou změn projektové dokumentace oproti původnímu stanovisku EIA účastník řízení namítá, že musí dojít k novému zjišťovacímu řízení EIA.

Je třeba upozornit, že posuzované základní parametry záměru včetně rozložení provozu na drahách v procesu EIA 2005-2011 (3 dráhy, 21,2 mil cestujících, návrh OHP striktně dle limitních izofon, atd.) neodpovídají záměru předloženému v rámci vedeného územního řízení (kdy má dojít ke zrušení příčné dráhy, v provozu mají být pouze 2 paralelní dráhy přes městskou část Praha - Suchdol, a je připravována výstavba terminálů s kapacitou cca 30 mil cestujících). Z uvedeného je zřejmé, že je nezbytné provést nové zjišťovací řízení. Dále je zjevné, že nebyly z hlediska dotčení obyvatel zohledněn rozvoj a územní plány obcí, V případě záměru, jehož realizace a zprovoznění se předpokládá kolem roku 2030 a vlivy provozu zatíží okolí 50 i více let, je posuzování počtu obyvatel dotčených hlukem a imisemi k roku 2021 (příloha prodloužení z r. 2022) nesprávné.

K charakteru a dopadu změn záměru lze blíže uvést, že již samotná změna užívání dráhy RWY 12/30 na pouze pojezdovou dráhu je podstatnou změnou záměru, která následně ovlivňuje a omezuje možnosti rozložení provozu na drahách. Rovněž zkrácení délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m o 450 má vliv na její budoucí využití z hlediska jednotlivých typů letadel, na rozložení leteckého provozu a v konečném důsledku i na intenzitu hlukové zátěže v okolí. Uvedené změny záměru mají nepochybně vliv na přerozdělení distribuce letadel zejména na nově budované paralelní dráze – celkový počet pohybů v charakteristickém dni se na této dráze ve dne zvyšuje o 59 (17 %) pohybů za den, přestože celkový počet pohybů byl snížen. Jen samotné denní přelety na RWY 24L přes střed Suchdola a v těsné blízkosti Nebušic

se změnou záměru zvýšily o 41 příletů (17 %). Předpokládané intenzivnější využití paralelní dráhy RWY 06R/24L logicky zvyšuje také hlukovou zátěž a má i vliv na délku limitní denní izofony, podle které měly být původně vymezeny hranice ochranného hlukového pásma. Délka této izofony se i přes nižší celkovou posuzovanou kapacitu letiště a přes zkrácení dráhy v tomto směru o 450 m prodlužuje o cca 150 metrů za původní izofonu. Toto prodloužení limitní izofony znamená, že **obyvatelé Nebušic, Lysolají a Suchdola budou vystaveni vyšší hlukové zátěži oproti původní podobě záměru, na kterou bylo vydáno stanovisko EIA z roku 2011.** Účastník uvádí, že ke změně záměru došlo ze strany letiště jednostranně, ačkoli generální ředitel letiště a předseda představenstva v minulosti poskytli garance, že parametry z dokumentace EIA z roku 2011 budou splněny.

Především je však nutno uvést, že uvedené změny záměru jsou v rozporu s klíčovými podmínkami původního stanoviska EIA, které byly převzaty do 2. AZUR SK jako kompenzační opatření. Jedná se zejména o podmínky č. 46-48 a 51-52 upravující parametry provozu záměru, jelikož posuzovaný záměr je v rozporu s těmito podmínkami. Výsledky posouzení záměru za stále platných podmínek původního stanoviska by byly zcela odlišné a musely by konstatovat větší zátěž životního prostředí.

S ohledem na výše uvedené je zcela zřejmé, že je nutné provést nové zjišťovací řízení EIA.

#### **Nesplnění podmínek závazného stanoviska EIA**

Bez ohledu na výše uvedené účastník řízení namítá, že stavba v předložené podobě nespĺňuje závazné podmínky závazného stanoviska EIA.

Účastník je přesvědčen, že nejsou splněny zejm. tyto závazné podmínky stanoviska EIA:

*1. nedílnou součástí budou „Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Ředitelství letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GŘ/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009“*

Tuto podmínku nelze považovat za adekvátní, neboť od roku 2009 došlo ke značným změnám záměru, stejně tak ke změně podmínek v území, a tedy ani nelze akceptovat zmíněnou „garanci“ z roku 2009.

#### *6. podoba konečného ochranného pásma*

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění. Účastník řízení uvádí, že ochranné hlukové pásmo (dále jen „OHP“) by mělo být stanoveno už při územním řízení, neboť považuje za důležité, aby podoba OHP byla najisto stanovena již před povolením nebo nejpozději současně s povolením předmětného záměru.

Na straně 201 souhrnné technické zprávy se uvádí, že OHP bude zřízeno samostatným procesem opatření obecné povahy s tím, že proces může být zahájen až po vydání územního rozhodnutí pro paralelní dráhu.

Souhrnná technická zpráva v této souvislosti na stranách 185 až 186 uvádí, že maximální dopad cílového leteckého provozu znázorňuje „*soutisk limitních izofon LAeq D = 60 dB a LAeq N = 50 dB, které byly vypočteny dle metodiky ECAC doc. 29, doporučené*

*Evropskou komisí pro účely hlukového mapování. Takto stanovené limitní hodnoty jsou citovány v závazné podmínce č. 6 souhlasného Stanoviska EIA“. Obrázek 2 na straně 186 vymezuje nově dotčené území nadlimitním hlukem z leteckého provozu po dosažení cílových parametrů.*

*Další část v souhrnné technické zprávě uvádí, že v „souladu s právními předpisy musí být na území zatížené hlukem zajištěno technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro venkovní chráněné prostory a venkovní i vnitřní chráněné prostory staveb. Z této povinnosti vycházejí i závazné podmínky č. 3 a 7 souhlasného Stanoviska EIA, které budou převzaty do rozhodnutí v navazujícím řízení“.*

Účastník však **nesouhlasí, aby vyhlášení OHP bylo řešeno až v dalším navazujícím řízení**, neboť již v rámci územního řízení by mělo být zřejmé, jak bude vypadat a jakých objektů se bude týkat. Pokud STZ na straně 186 až 187 popisuje způsob vyhlášení OHP, včetně způsobu řešení opatření obecné povahy a vymezení podmínek realizace nových staveb v ochranném pásmu, právě toto řešení by mělo být v komentáři k podmínkám uvedeno.

*7. realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů*

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění. SO 112 zahrnuje SO 112 101 SPMZ Protihlukové vybavení – Stavební řešení (v STZ uveden odkaz na plnění podmínky č.7). Na straně 50 STZ je uvedeno, že stání pro motorové zkoušky nejsou součástí leteckého provozu, na který se zpracovávala hluková studie a nevztahují se na ně limity pro letecký průmysl dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Uvedeny jsou limity (LAeqT = 50 dB pro denní dobu a LAeqT = 40 dB pro noční dobu). Na straně 55 je pak uvedeno, že „*provoz v dané lokalitě vyžaduje určitá provozní omezení*“ a „*na základě simulací provozu budou upřesněny, zejména pro výběr dodavatele zařízení*“. Z uvedeného vyplývá, že odkaz na plnění podmínky č. 7 na straně 50 nesouvisí s uvedenou podmínkou.

### *13. koordinace stavy s plánovanými dopravními stavbami*

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění. Není uvedeno konkrétní řešení koordinace s konkrétními dopravními stavbami, pouze ve vztahu ke stavbě 518, přičemž je pouze konstatováno, že „*další stavby nemají ukotvená řešení*.“ V dokumentaci k záměru chybí konkrétní výčet souvisejících staveb, které by mohly být v kumulaci se záměrem, což se od doby zpracování posouzení mohlo změnit, přičemž tyto nebyly uvedeny ani ve výčtu staveb při posouzení EIA. Již v žádosti o vydání rozhodnutí o umístění záměru jsou však uvedeny podmíněné investice (rozšíření ČOV Jih letiště Praha, pátevní kolektor S-J, TS 20, vysokotlaké plynovody, dostavba tunelu Jeneček, kolejová propojení).

*14. zpracování dopravní studie, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci městských částí)*

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

*15. předložení podrobného hydrogeologického, inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu*

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

19. vstoupit do jednání o případných kompenzačních opatřeních s dotčenými městskými částmi

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

### Judikaturní závěry SD EU

Podle rozsudku 25. 6. 2020 – VĚC C-24/19 A A DALŠÍ (VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY V AALTER A VNEVELE) cit: „Členské státy jsou podle zásady loajální spolupráce stanovené v čl. 4 odst. 3 SEU povinny odstranit protiprávní důsledky takového porušení unijního práva. Z toho vyplývá, že příslušné vnitrostátní orgány, včetně vnitrostátních soudů, kterým byla předložena žaloba proti aktu vnitrostátního práva přijatému v rozporu s unijním právem, mají povinnost přijmout v rámci svých pravomocí veškerá opatření nezbytná k nápravě neprovedení posouzení vlivů na životní prostředí. V případě „plánu“ nebo „programu“ přijatého v rozporu s povinností provést posouzení vlivů na životní prostředí to může spočívat například v přijetí opatření, jejichž cílem je pozastavení nebo zrušení tohoto plánu nebo programu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. července 2016, Association France Nature Environnement, C-379/15, EU:C:2016:603, body 31 a 32), jakož i ve zrušení či pozastavení již uděleného povolení, aby se provedlo takové posouzení [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. listopadu 2019, Komise v. Irsko (Větrný park v Derrybrienu), C-261/18, EU:C:2019:955, bod 75, jakož i citovaná judikatura].“

### 6. Překračování hygienických limitů hluku

Účastník řízení dále namítá, že nelze umístit záměr, který by přinesl, resp. rapidně zvýšil zátěž v území, a to z hlediska hluku a imisí, kdy dle dokumentace EIA zjevně dojde k překročení hygienických limitů. Jak vyplývá z výsledků procesu EIA a ze strategických hlukových map, část dotčeného území je již v současnosti nadlimitně zatížena hlukem a imisemi.

Limity a míru únosného zatížení území v oblasti ochrany zdraví před hlukem stanoví mimo jiné zákon o ochraně veřejného zdraví, či nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle § 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.**

Účastník řízení v této souvislosti odkazuje rovněž na § 20 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., podle kterého je v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území obecným požadavkem **jen takové umístování staveb, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území.**

V kontextu výše uvedeného, jakož i s ohledem na § 11 zákona o životním prostředí, podle kterého území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, především vyplývá, že „nadlimitně“ zatížené území musí být prioritním cílem územně plánovacích opatření, a to jednak takových, které přímo v těchto nadlimitně zatížených

územích mohou přispět ke snížení existující zátěže, a dále takových, která ke snížení nadlimitní zátěže působí nepřímo. Základním kritériem však vždy zůstává, že výsledný stav musí být **prokazatelně v souladu se zákonnými limity**.

Jakékoli další navýšení nadlimitní hlukové zátěže je přitom nepřijatelné (k tomu lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, či ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526). V rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, se v bodě 43. uvádí cit.:

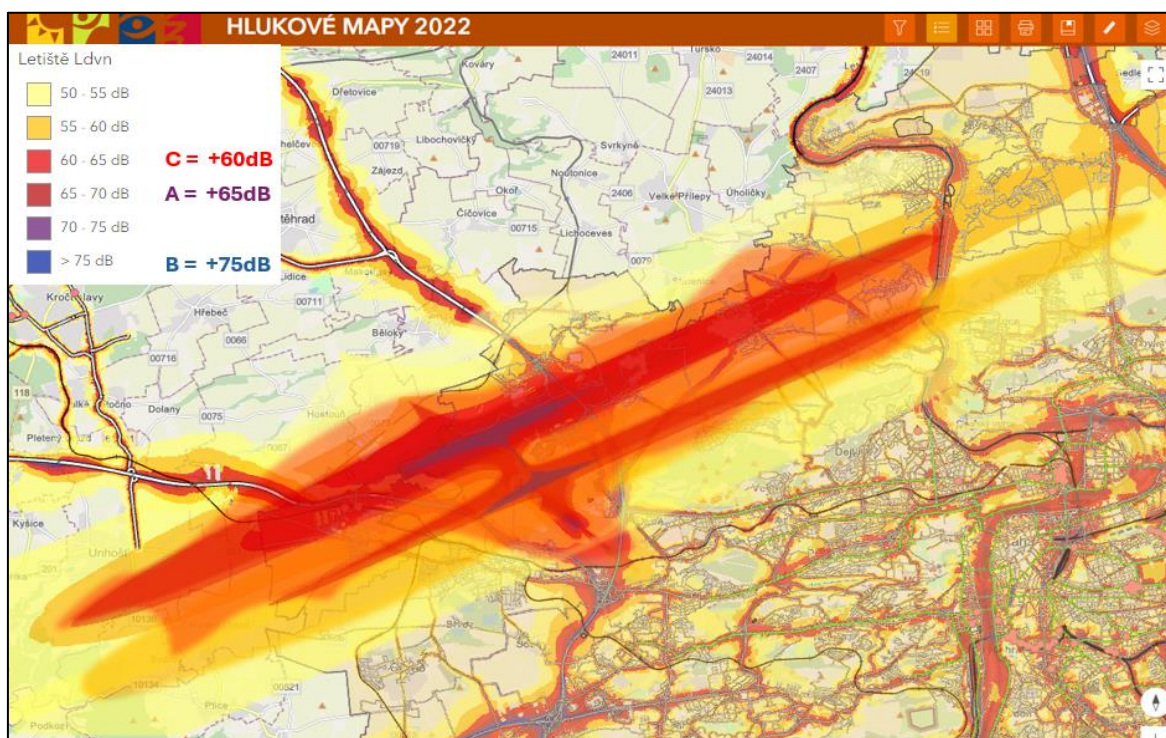
*„limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.“*

V bodě [118] rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-521 NSS konstatoval cit.:

*„V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné... 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... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje.** ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečištění životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“*

Důkaz:

- *hlukové mapy dostupné např. zde: [http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=hlukova\\_mapa](http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa)).*



Obr. č. 1: Náskres OHP s hlukovým mapováním

## 7. Rozpor s § 77 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb.

Podle ustanovení § 77 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) cit: „Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 měření hluku provedené podle § 32a a návrh opatření k ochraně před hlukem. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy a žadatel o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení ke stavbě podle odstavce 3.“

Účastník řízení namítá, že v rozporu s ustanovením § 77 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, žadatel nedoložil aktuální měření hluku.

Absence aktuálního měření hluku znemožňuje žádosti vyhovět z důvodu § 50 odst. 3 správního řádu, podle kterého má správní orgán povinnost zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Ochrana zdraví lidí před hlukem je veřejným zájmem.

## 8. Překračování imisních limitů, vlivy na imise znečišťujících látek

V území, kam má být stavba umístěna, mohou podle názoru účastníka být překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší, zejména pro rakovinotvorný benzo(a)pyren. Doplnková rozptylová studie (9/2021) je podle názoru účastníka zastaralá a je nutno ji aktualizovat o nové údaje, zároveň neobsahuje data o indukcii dopravy.

Územní řízení je posuzováno ve vztahu k roku 2024. Ostatně, žadateli jistě jsou



k dispozici údaje za roky 2022 a 2023. O tyto údaje musí být vyhodnocení vlivu stavby na ochranu ovzduší doplněno, musí dojít k aktualizaci rozptylové studie.

Pětileté klouzavé průměry dle příslušných ustanovení zákona č. 201/2012 Sb. je třeba aktualizovat na již zveřejněný průměr imisní koncentrace právě za roky 2019-2013.

Z posuzované rozptylové studie nelze posoudit, jestli nejvyšší příspěvky nebudou v místech, kde se ve stávajícím stavu nachází nejvyšší koncentrace. Posuzovaná rozptylová studie navíc vůbec nehodnotí příspěvek záměru k počtu překročení 24hodinového imisního limitu PM10, ale vypočítává pouze maximální 24hodinovou koncentraci.

Zároveň účastník namítá, že rozptylová studie nemůže vycházet pouze z tzv. pětiletých průměrů. Tento postup je v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší, kde jsou zákonem dané hygienické limity dány pro jeden kalendářní rok, a ne pro pětiletá období. I proto v rozptylové studii použitý přístup také nemá oporu v evropské legislativě. Rozptylová studie neobsahuje celkové / kumulativní znečištění ovzduší. Pouze hodnoty celkového / kumulativního znečištění ovzduší mohou být porovnávány s veřejnoprávními (hygienickými) limity.

Rozptylová studie musí vycházet z novelizované směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu ze dne 24. 4. 2024, kde se např. požaduje, že roční průměr částic jemného polétavého prachu PM<sub>2,5</sub> nesmí překročit 10 µg/m<sup>3</sup>, denní průměr PM<sub>2,5</sub> nesmí překročit 25 µg/m<sup>3</sup> více než 18x za kalendářní rok. Podobně pro prach PM<sub>10</sub> roční průměr nesmí překročit 20 µg/m<sup>3</sup>, denní průměr nesmí překročit 45 µg/m<sup>3</sup> více než 18x za kalendářní rok. Protože vyhodnocování neprobíhá pouze pro současný stav, ale pro horizont 20 let po uvedení sítě TEN-T do provozu, pak vyhodnocení musí proběhnout nejen pro budoucí dopravní intenzity, ale musí být provedeno porovnání s hodnotami imisních limitů již dnes stanovenými evropskou legislativou na období od roku 2030. To se nestalo. Záměr není posouzen ve vztahu k PM<sub>2,5</sub>.

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.

V oblasti imisního zatížení pak míru únosného zatížení území a limity území stanoví zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Umístění stavby považuje účastník řízení za nemožné z důvodu stávajícího překračování únosného zatížení území znečištěným ovzduším a dalšího (nezákonného) nárůstu této zátěže způsobeného umístěnou stavbou, resp. jejími důsledky v podobě nárůstu dopravní zátěže v době výstavby a následného užívání stavby.

Rozptylová studie nezjistila spolehlivě současný stav věci, současné znečištění ovzduší v předmětném území (a to včetně např. prašnosti z polí), ani nedoložila celkové (kumulativní) znečištění.

**Rozptylovou studii je tedy třeba na základě výše uvedené námitky přepracovat, v této podobě nemůže být podkladem pro vydání rozhodnutí ve smyslu § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.**

#### **9. Vlivy na klima, rozpor s přímo aplikovatelným nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852, známé také jako "Nařízení o taxonomii", zavádí jednotný klasifikační systém pro udržitelné činnosti s cílem podpořit investice do udržitelných projektů a aktivit v rámci Evropské unie. Toto nařízení obsahuje specifické požadavky pro posuzování dopravních staveb, aby byly považovány za environmentálně udržitelné.

Hlavní požadavky, které musí být splněny, jsou přínos k zmírňování změny klimatu. Dopravní stavby musí významně přispívat ke zmírňování změny klimatu. To zahrnuje snížení emisí skleníkových plynů, podporu přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku, zajištění, že infrastruktura je navržena s ohledem na budoucí klimatické podmínky a extrémní.

Dále pak přizpůsobení se změně klimatu, tedy stavby musí být navrženy tak, aby byly odolné vůči negativním dopadům změny klimatu. To zahrnuje identifikaci a hodnocení rizik spojených se změnou klimatu. Integraci opatření pro přizpůsobení se změně klimatu do plánování a výstavby. Udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů.

Dopravní stavby musí podporovat udržitelné využívání vodních zdrojů. To zahrnuje minimalizaci negativních dopadů na vodní ekosystémy, efektivní hospodaření s vodními zdroji a prevenci znečištění vod.

Stavby musí přispívat k přechodu na oběhové hospodářství tím, že podporují efektivní využívání zdrojů, snížení produkce odpadu, opětovné využívání a recyklaci materiálů.

Dopravní stavby musí zahrnovat opatření k prevenci a kontrole znečištění. To zahrnuje minimalizaci emisí znečišťujících látek do ovzduší, vody a půdy, řízení a snižování hluku a vibrací způsobených dopravou.

Stavby musí být navrženy tak, aby minimalizovaly negativní dopady na biologickou rozmanitost a ekosystémy. To zahrnuje zajištění ochrany přírodních stanovišť a druhů a implementaci opatření na obnovu poškozených ekosystémů.

Stavby musí splňovat základní sociální a environmentální standardy stanovené právními předpisy EU a mezinárodními úmluvami. Proces posuzování musí zahrnovat konzultace se zúčastněnými stranami, včetně veřejnosti a environmentálních organizací, aby byly zohledněny jejich názory a připomínky.

Tato kritéria jsou navržena tak, aby zajistila, že dopravní projekty, které splňují podmínky stanovené nařízením (EU) 2020/852, budou přispívat k environmentálně udržitelnému rozvoji a budou podporovat cíle Evropské unie v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

Základem pro evropskou environmentální taxonomii je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (dále jen „Nařízení“). Jedná se o

jeden z dalších kroků k vyjasnění a provedení prohlášení učiněných v Green Deal. Důležitost taxonomie skýtá v 6 vymezených cílech deklarovaných v článku 9 tohoto Nařízení. Jedním z požadavků, aby pak daná hospodářská činnost mohla být považována z hlediska taxonomie za environmentálně udržitelnou, je nezbytnost značně přispívat k jednomu nebo více uvedeným environmentálním cílům nebo je významně nepoškozovat. Aby mohla být činnost uznána za plně environmentálně udržitelnou, musí splňovat dvě podmínky: zásadně přispět alespoň jednomu ze šesti cílů – zmírňování změny klimatu; přizpůsobování se změně klimatu; udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů; přechod na oběhové hospodářství; prevence a omezování znečištění; ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. zásadně nepoškozovat environmentální cíle (tzv. zásada zásadně neškodit – „Do No Significant Harm“).

Dále je pak třeba splňovat minimální záruky, a sice jednat dobře i v ostatních oblastech podnikání, jako je například důstojné mzdové ohodnocení zaměstnanců a podobně.

Konkrétní kritéria pro označení hospodářské aktivity jako udržitelné jsou obsažena v technických screeningových kritériích. Ta nejsou uvedena v Nařízení, ale jsou přijímána v aktech v přenesené pravomoci (Delegated Acts), které tvoří doplněk k Nařízení. Akty a technická screeningová kritéria podléhají pravidelné aktualizaci. V případě, že daná hospodářská aktivita nespĺňuje kvalifikaci udržitelnosti, neznamená to, že do ní nelze investovat, může to ale ovlivnit atraktivitu a přijatelnost investice, což je vlastně žádoucím výsledkem – nasměrovat toky soukromého kapitálu směrem k udržitelným aktivitám.

Podle článku 3 nařízení pro účely stanovení míry, do jaké je investice environmentálně udržitelná, se hospodářská činnost kvalifikuje jako environmentálně udržitelná, pokud tato hospodářská činnost: a) významně přispívá k jednomu nebo více environmentálním cílům stanoveným v článku 9 v souladu s články 10 až 16; b) významně nepoškozují žádný z environmentálních cílů stanovených v článku 9 v souladu s článkem 17; c) je vykonávána v souladu s minimálními zárukami stanovenými v článku 18; a d) splňuje technická screeningová kritéria, která Komise stanovila v souladu s čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 2, čl. 13 odst. 2, čl. 14 odst. 2 nebo čl. 15 odst. 2.

Součástí posouzení stavby musí být posouzení souladu s kritérii danými výše uvedeným evropským nařízením. K tomu viz též metodika MŽP Rámcová vodítka pro implementaci zásady „významně nepoškozovat“ životní prostředí (DNSH) a prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v EU fondech v ČR, str. 30 cit: „Orientační seznam infrastruktury, která podléhá posouzení CP: Dopravní infrastruktura, silnice a dálnice.

Povolovací proces na novou dopravní stavbu podle nařízení (EU) 2020/852 vyžaduje několik konkrétních posouzení a kroků k zajištění, že stavba bude považována za udržitelnou.

Kromě posouzení vlivů na životní prostředí (EIA, k tomu viz námitka výše) analýzu vlivů na ovzduší, vodní zdroje, půdu, faunu a flóru, hodnocení hlukových a vibračních dopadů, posouzení socioekonomických dopadů. K tomu viz též ostatní námitky účastníka.

Mezi podklady žádosti stavebníka zcela chybí tzv. klimatické posouzení. Toto posouzení zahrnuje dvě hlavní oblasti. Za prvé - zmírňování změny klimatu. Posouzení emisí skleníkových plynů souvisejících se stavbou a provozem a identifikace opatření ke snížení těchto emisí. Za druhé - přizpůsobení se změně klimatu. Hodnocení rizik spojených se změnou klimatu (např. extrémní počasí, záplavy) a začlenění opatření na přizpůsobení do návrhu projektu.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení dopadů na vodní zdroje, které zahrnuje hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, a posouzení rizik kontaminace a dopadů na vodní ekosystémy a návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení vlivů na biologickou rozmanitost, které zahrnuje identifikaci a hodnocení dopadů na chráněné druhy a stanoviště, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení materiálových toků a odpadů. Toto posouzení zahrnuje analýzu využití surovin a zdrojů, plánování nakládání s odpady vzniklými během výstavby a provozu, návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení hlukových a vibračních dopadů. Toto posouzení zahrnuje měření a modelování hlukových a vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování hluku a vibrací (např. protihlukové stěny, omezení provozu).

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení Sociálně-ekonomické posouzení. Toto posouzení zahrnuje analýzu dopadů na místní komunitu, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě a konzultace s místními obyvateli a zúčastněnými stranami.

Dále pak posouzení dle tohoto přímo aplikovatelného nařízení EU vyžaduje provedení posouzení souladu s právními předpisy a standardy, tj. zajištění, že projekt splňuje všechny relevantní národní a evropské environmentální zákony a standardy, posouzení souladu s cíli a požadavky Aarhuské úmluvy na zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů týkajících se životního prostředí; transparentnost a zapojení veřejnosti., zajištění, že proces posuzování je transparentní a že veřejnost má přístup k relevantním informacím; uskutečnění konzultací s veřejností a zúčastněnými stranami, které mohou přispět svými názory a připomínkami.

Dodržování těchto požadavků je klíčové pro to, aby byla dopravní stavba považována za udržitelnou a aby přispívala k cílům EU v oblasti ochrany životního prostředí a boje proti změně klimatu.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení nebyla vůbec provedena, jako např. posouzení socioekonomických dopadů, klimatické posouzení, posouzení vibračních dopadů, (obě části - zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se změně klimatu), návrh opatření na ochranu a udržitelné využívání vodních zdrojů, analýzu fragmentace krajiny a narušení ekosystémů a návrh opatření na minimalizaci negativních dopadů a případnou obnovu poškozených ekosystémů, posouzení materiálových toků a odpadů (návrh opatření na podporu recyklace a opětovného využití materiálů), modelování vibračních úrovní během výstavby a provozu, návrh opatření na snižování vibrací, analýzu dopadů na místní komunitu, ekonomiku a veřejné zdraví a posouzení změn v dopravní dostupnosti a mobilitě.

Účastník řízení je přesvědčen, že řada těchto dílčích posouzení, která byla provedena, byla provedena nedostatečně a věcně nesprávně, vycházejíc ze zastaralých a nepoužitelných

podkladů. K tomu viz níže další námitky k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí a námitka ve vztahu k stanovisku EIA a prodloužení stanoviska EIA. Posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně jeho prodloužení a verifikačního stanoviska vykazuje závažné nezákonnosti a je věcně nesprávné.

Zpráva o vlivech záměru na klimatický systém, vypracovaná firmou ECO-ENVI-CONSULT v roce 2022, intenzity dopravy uvádí, avšak neuvádí jejich zdroj, není tedy zřejmé, zda se jedná o data použitá jako podklad pro studii EIA roku 2011, nebo o aktualizovaná data. Není zřejmé, že by byla zahrnuta indukovaná doprava. Protože intenzita dopravy má přímý a zásadní vliv na výsledné emise skleníkových plynů, je studie nepřezkoumatelná.

Na rozdíl od rozptylové studie pro reaktivní a zdravotně rizikové látky, kde je emisemi ovlivněno zpravidla blízké okolí trasy projíždějících vozidel/provozu letadel, jsou emise skleníkových plynů globální záležitostí. Vlivy na klimatický systém by tak měly být posuzovány jako celek u celého záměru, a to včetně indukované dopravy. Pokud nelze intenzity dopravy rozumně určit, neznamená to, že by celá otázka indukované dopravy měla být zamlčena. V objektivní studii by mělo být uvedeno, že zde bude poměrně podstatný, byť v této fázi obtížně kvantifikovatelný dopad.

Zpráva o vlivech na klimatický systém obsahuje seznam možných vlivů s uvedením, zda vliv bude kladný, záporný nebo nulový. Pověštinou ale chybí kvalifikovaná úvaha. Studii tak lze považovat spíše za povrchní.

Účastník namítá, že kvalifikace ke zpracování rozptylových studií není dostatečná pro hodnocení dopadů na klima, protože se jedná o posouzení množství emisí, nikoliv o posouzení jejich rozptylu v atmosféře. Pro zpracování klimatických posudků by měla být vypracována ze strany MŽP (ať již vlastními silami nebo externě) podrobná metodika. Není totiž zřejmé, že stávající držitelé autorizací na zpracování EIA a podobných studií, z nichž naprostá většina nesleduje aktivně odborné dění a vývoj stavu poznání, disponují potřebnou erudicí, což může vést k zanedbání zahrnutí potenciálně významných negativních dopadů do posouzení.

Relativně povrchní a relativně laxní přístup k ochraně ovzduší a klimatu přispěje k nenaplnění pro ČR právně závazných snížení emisí skleníkových plynů a zvýší riziko žalob (např. pro nečinnost) ze strany občanů, kteří jsou nebo v budoucnu s určitou pravděpodobností mohou být klimatickými dopady dotčeni.

Požadavek prověření rizik souvisejících se změnou klimatu v rámci procesu posouzení vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) vyplývá také z integrovaného přístupu k adaptaci na změnu klimatu, která je nedílnou součástí politiky udržitelného rozvoje a snižování rizika katastrof, a která je zakotvená v implementační části Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizaci pro období 2021 – 2030 zpracované Ministerstvem životního prostředí v meziresortní spolupráci s využitím klimatologických podkladů Českého hydrometeorologického ústavu schváleného usnesením Vlády ČR ze dne 13.9.2021 č. 785. Tento materiál explicitně zmiňuje proces posouzení vlivů záměrů na životní prostředí jako jeden ze stávajících procesů, v rámci kterého mají být realizována opatření pro přizpůsobení se změně klimatu.

Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí EIA v případě velkých dopravních staveb, což rozšíření letiště bezesporu je, jednoznačně má obsahovat prověření záměru z hlediska klimatického dopadu.

Proces prověření záměru z hlediska klimatického dopadu je rozdělený na dva pilíře – zmírňování změny klimatu (mitigace) a přizpůsobení se změně klimatu (adaptace).

Základem pro analýzu nákladů a přínosů zmírňování změny klimatu je vyčíslení a peněžní vyjádření emisí skleníkových plynů. Pro korektní výběr alternativ – variant projektu, a tedy pro vyjádření společenských nákladů a vlivu na životní prostředí je třeba výpočtu a posouzení stínové ceny uhlíku pro všechny navrhované varianty záměru budování nové infrastruktury.

Vedle stínové ceny uhlíku výstavby dopravní infrastruktury je třeba z důvodu předpokládané životnosti staveb přesahujících rok 2050 ověřit, jestli je daná varianta z hlediska provozu, údržby, a konečným vyřazením z provozu slučitelná v celkovém kontextu nulových čistých emisí skleníkových plynů a klimatické neutrality.

Určení, ocenění a požadované provedení opatření pro přizpůsobení se změně klimatu je postaveno na základě posouzení klimatické zranitelnosti a rizik. Socioekonomické posouzení variant, včetně negativních vlivů variant záměru na obyvatelstvo a životní prostředí není kompletní bez posouzení a návrhu adaptačních opatření, které zajistí udržitelnost infrastruktury po celou dobu jejího plánovaného životního cyklu.

**Účastník řízení na základě výše uvedeného namítá, že stavba nebyla řádně posouzena z hlediska klimatického dopadu. Toto posouzení musí být provedeno před vydáním rozhodnutí o umístění stavby. Stavební úřad je povinen v souladu se zásadami vyjádřenými v § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu vyzvat žadatele k doplnění posouzení stavby z hlediska klimatického dopadu.**

## 10. Zásah do ZPF

Umístění stavby je v rozporu s požadavky zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) *aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.*

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle níž *zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.*

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ pro umístění stavby, která má zásadní negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

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.*

Jak uvedeno výše, záměr byl zpracován pouze v jedné aktivní variantě. Dosud tak nedošlo k řádnému porovnání možných alternativ, a to jak na úrovni stavby jako takové (nulová varianta, jiné varianty vzletů a přistání poblíž hlavního města Prahy), tak subvariant samotné stavby.

#### **11. 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.

Účastník řízení namítá, že správní orgány se vyjadřovaly k dokumentaci z roku 2017, přestože došlo k doplnění dokumentace. Účastník se domnívá, že na základě takových podkladů nemůže být objektivně zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

Dále lze uvést, že mnohá žadatelem doložená závazná stanoviska jsou bez adekvátního věcného odůvodnění ve vztahu k předmětnému záměru, který je nepochybně velmi rozsáhlý a bude mít obrovský dopad na obyvatele nejen dané lokality, ale i celého širšího okolí. 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).“

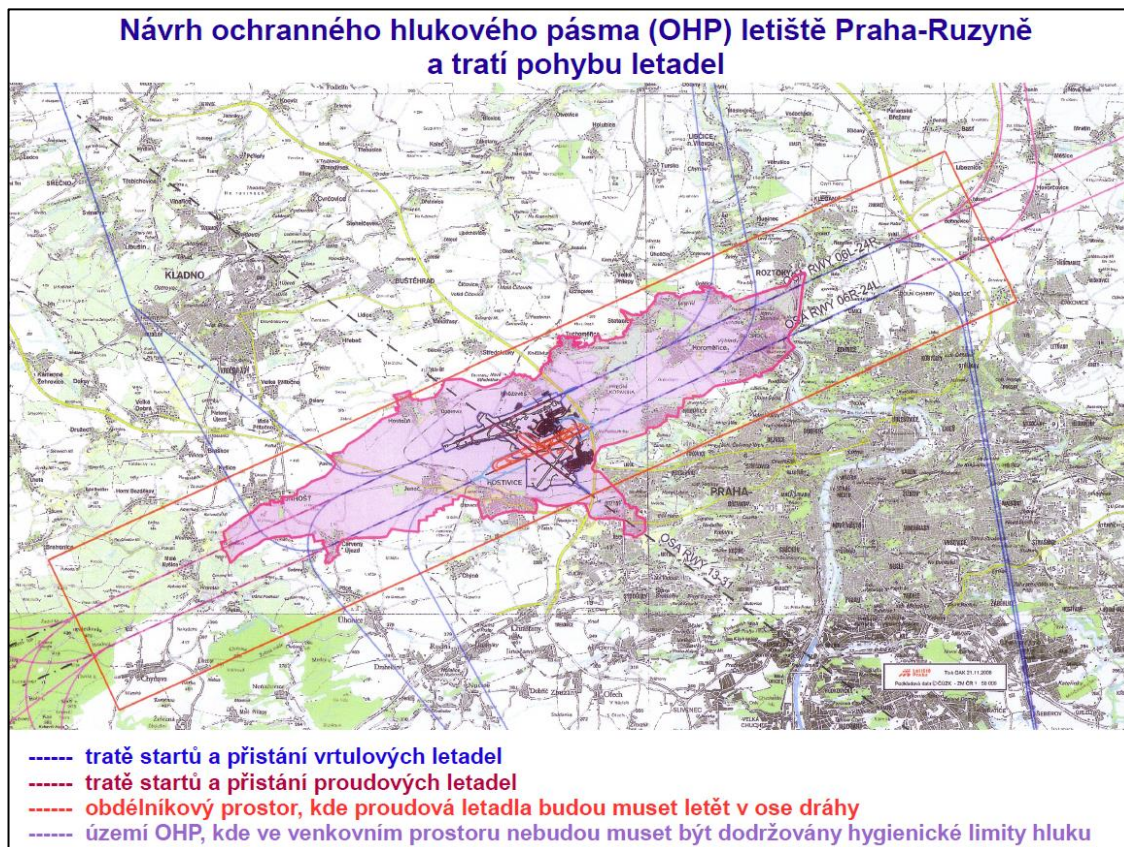
Účastník řízení dále, že **závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy č.j. HSHMP 47545/2018 ze dne 27.8.2018** jako podmínku uvádí, že letecký provoz může být zahájen teprve poté, co nabyde platnosti opatření obecné povahy o vyhlášení ochranného hlukového pásma pro dráhový systém letiště s paralelní dráhou. V odůvodnění závazného stanoviska je mj. uvedeno, že nově bude nadlimitním hlukem zasaženo méně objektů a osob oproti původnímu počtu objektů a trvale žijících osob v rámci stávajícího hlukového pásma. Takové tvrzení považuje účastník za mylné a nesprávné, Účastník namítá, že snížení počtu zasažených obyvatel je nesprávně odůvodněno zrušením vedlejší dráhy, jejíž provoz zasahuje např. městskou část Praha – Řepy a Praha 6. Takové tvrzení je však zcela zavádějící a účelové, neboť vedlejší dráha je využívána sporadicky, intenzivně max. jeden měsíc v roce, dlouhodobě je na dráze 12/30 cca do 10% celkového leteckého provozu, praktický žádný noční provoz, kdežto plánovaná paralelní dráha bude využívána celoročně. Hodnocení nezohledňuje, že dlouhodobý hluk je nepochybnitelně větším rizikem pro zdraví obyvatel. Dle názoru účastníka by bylo nutné doložit hlukové zatížení osob a staveb též s ohledem na dobu, po kterou k takovému zatížení dochází, tj. kdy, resp. po jakou dobu je vedlejší dráha využívána. Účastník řízení proto namítá věcnou nesprávnost a nezákonnost zmíněného závazného stanoviska.

Dotčený orgán vydal souhlasné závazné stanovisko k záměru, u kterého sám konstatuje, že v jeho důsledku **dojde k novému nadlimitnímu zatížení hlukem u nezanedbatelného množství osob, což je samo o sobě nepřipustné.** V této souvislosti lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, v němž se uvádí, že „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru ... Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve **spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona z roku 2006, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu „s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů“]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“**

Dále lze odkázat na rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, v němž se uvádí, že „limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla **nepřekročitelné**; jedním z limitů využití území je také hladina hluku... **limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány.** Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce jen nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce.“ Již tato skutečnost tedy činí závazné stanovisko nezákonným.

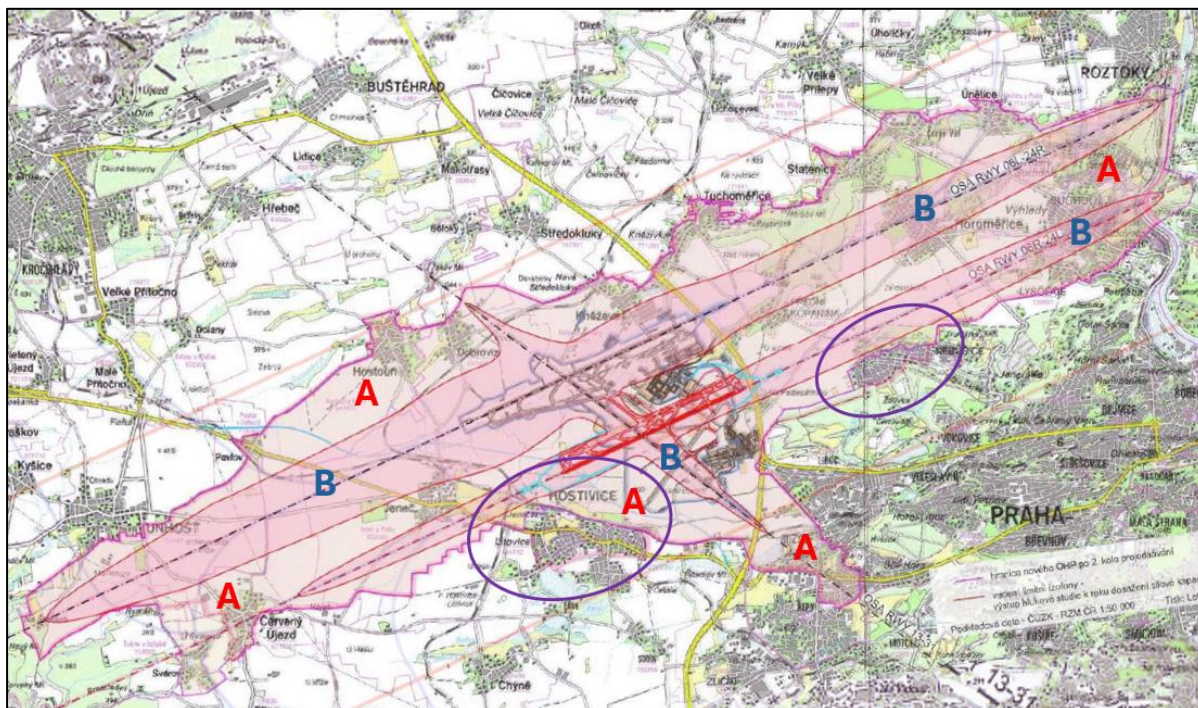


Účastník dále považuje za nezákonnou podmínku dotčeného orgánu, která podmiňuje provoz nové paralelní dráhy vyhlášením OHP: „*Letecký provoz na „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100m, letiště Praha/Ruzyně“ smí být zahájen teprve poté, co nabude platnosti opatření obecné povahy, kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště s paralelní dráhou.*“ HS HMP tedy fakticky odkládá vyhlášení OHP nejenom po pravomocném skončení územního řízení, ale dokonce i po povolení a realizaci záměru. Takový postup je však nezákonný, neboť již nyní, ve fázi územního řízení, je zřejmá podoba a základní parametry záměru, o jehož umístění stavebník žádá. Samotná dokumentace EIA pak obsahuje návrh OHP.



Obr. č. 2: Návrh OHP dle dokumentace EIA

Z přiloženého návrhu je zřejmá navrhovaná podoba OHP, jakož i skutečnost, že OHP se rozšiřuje na všechny strany. Po projednání podoby OHP je nadále zachováno jeho rozšíření, avšak došlo k jeho úpravě. Již v této fázi tedy lze o konečné podobě OHP rozhodnout a není důvodu odkládat toto rozhodnutí do pozdějších povolovacích procesů, neboť vyhlášení OHP již v této fázi řízení nic nebrání.



Obr. č. 3: Návrh podoby OHP po úpravě

Dle lze uvést, že závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví jako podklad uvádí Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha/Ruzyně po úpravě dráhového systému zpracovaný společností EKOLA group, spol. s r.o., IČO 639 81 378, se sídlem Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, v únoru 2016, které však **není součástí spisu a účastníci se tak s ním nemohli seznámit, což je v rozporu s § 36 odst. 3 správního řádu.**

Podle ustanovení § 36 odst. 3 správního řádu nestanoví-li zákon jinak, musí být účastníkům před vydáním rozhodnutí ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí; to se netýká žadatele, pokud se jeho žádosti v plném rozsahu vyhovuje, a účastníka, který se práva vyjádřit se k podkladům rozhodnutí vzdal. Pokud tak správní orgán neučiní, jedná se o závažné porušení práv účastníků řízení, které dle ustálené správní i soudní rozhodovací praxe musí znamenat zrušení rozhodnutí zatíženého touto procesní vadou.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26.2.2010, č.j. 8 Afs 21/2009-243 cit.: „Vždy je třeba zkoumat, zda poté, kdy v souladu s poučením postupoval, byl správní spis následně doplňován či nikoliv, a zda tak účastník měl faktickou možnost **se s úplným spisem seznámit.**“

Jedná se tedy o zcela zásadní podklad pro vydání rozhodnutí, se kterým měli být účastníci seznámeni, a mělo jim být umožněno se k nim vyjádřit. Bez tohoto podkladu není účastník schopen posoudit vlivy záměru na území MČ po provedených změnách.

Účastník dále namítá, že k předmětnému záměru bylo vydáno rozhodnutí **Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, č.j. MHMP 195408/2023 (sp.zn. S-MHMP 1958657/2022) ze dne 23.2.2023**, kterým byla k žádosti žadatele udělena výjimka dle ust. § 56 odst. 6 ZOPK, tj. souhlas ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje jedince druhu křepelka polní, koroptev polní, slavík obecný, ještěrka obecná, křeček polní, ropucha obecná, zlatohlávek, jedince rodu čmelák a rodu mravenec.

Účastník řízení namítá, že předmětný záměr jak svou realizací, tak i následným provozem bezpochyby negativně ovlivní veřejný zájem na ochraně přírody, a to nad rámec podmínek stanovených rozhodnutím ze dne 23.2.2023, tj. chytání (v případě nutnosti transferu), rušení, neúmyslném zraňování a neúmyslném usmrcování jedinců a ničení či poškozování užívaných sídel max. 2 jedinců křepelky polní, max. 4 jedinců koroptve polní, max. 2 jedinců slavíka obecného, max. 2 jedinců druhu ještěrky obecné, max. 10 jedinců křečka polního, max. 10 jedinců ropuchy obecné, max. 20 dospělých a desítek larev jedinců druhu zlatohlávek, max. 250 jedinců rodu čmelák a max. 1000 dospělých jedinců rodu mravenec. V důsledku provozu stavby dojde ke značnému zatížení místní infrastruktury a zintenzivnění dopravy, která bude mít negativní vliv na ochranu přírody, a tedy i negativní vliv na populaci silně ohrožených výše zmíněných druhů.

**Přestože databáze NDOP zmiňuje výskyt např. 28 jedinců křečka polního, rozhodnutí povoluje škodlivý zásah do vývoje max. 10 jedinců.** Účastník řízení uvádí, že s ohledem na takové rozhodnutí je zmatečné, nesmyslné a nevychází z dostatečně zjištěného stavu. Stejně tak lze i u dalších druhů ohrožených živočichů namítat, že byl **povolen škodlivý zásah do vývoje pouze několika jedinců, přestože se jich na místě vyskytuje mnohem více a bezpochyby stavbou bude zasaženo do jejich vývoje.**

Vydaná výjimka tak není dostatečným podkladem pro vydání rozhodnutí o umístění stavby, neboť neumožňuje zásah do všech prokazatelně zjištěných jedinců konkrétních ZCHDŽ vyskytujících se v místě stavby. Účastník zdůrazňuje, že podklad ohledně počtu jedinců založil do spisu sám stavebník, a tato skutečnost je tedy mezi účastníky řízení nesporná..

Podle ustanovení § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen "investor"), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení přírodovědného průzkumu dotčených pozemků a písemné hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na rostliny a živočichy (dále jen "biologické hodnocení"), pokud o jeho nezbytnosti rozhodne orgán ochrany přírody příslušný k povolení zamýšleného zásahu.

Účastník řízení zdůrazňuje formulaci potenciality dotčení zájmů na ochraně přírody a krajiny (srovnej „*by se mohly dotknout*“).

Účastník řízení je přesvědčen, že stavba je jednoznačně stavbou, která by se mohla dotknout zájmů chráněných podle části druhé, třetí a páté ZOPK, pro které dosud nebyla vydána tzv. výjimka z ochrany.

Podle ustanovení § 50 odst. 1 a 2 ZOPK zvláště chránění živočišné jsou chráněny ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Vybrané živočichy, kteří jsou chráněni i uhynulí, stanoví Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem. Je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrčovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemísťovat jejich vývojová stádia nebo jimi užívaná sídla. Je též zakázáno je držet, chovat, dopravovat, prodávat, vyměňovat, nabízet za účelem prodeje nebo výměny.

Podle ustanovení § 56 ZOPK výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody. U zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropských společenství, lze výjimku podle věty první povolit jen tehdy, pokud je dán některý z důvodů uvedených v odstavci 2, neexistuje jiné uspokojivé řešení a povolovaná činnost neovlivní dosažení či udržení příznivého stavu druhu z hlediska ochrany. Podle tohoto ustanovení tedy výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a 50 v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje orgán ochrany přírody.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 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.

Z výše uvedeného účastník řízení namítá, že stavební úřad je povinen vyzvat žadatele k doplnění a aktualizaci biologických hodnocení a především k opatření souhlasu se zásahem do ochranných podmínek minimálně pro další prokazatelně zjištěné jedince výše uvedených zvláště chráněných druhů živočichů v místě stavby, pro které tzv. výjimka podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se stavbou dosud vydána nebyla, byť se tyto jedinci v místě stavby prokazatelně (i na základě podkladů ve spisu založených žadatelem) vyskytují.

Vydání výjimky z ochranných podmínek ZCHDŽ musí být dle konstantní judikatury správních soudů vydáno před vydáním rozhodnutí o umístění stavby.

Dále účastník namítá, že **závazné stanovisko ÚMČ Praha 6 ze dne 14.07.2020, č. j. MCP6 176231/2020**, z hlediska vodního zákona, obsahuje převážně pouze popis záměru převzatý z DÚR, vlastní hodnocení a odůvodnění správního orgánu je pak obsaženo toliko v 1 větě: „Z dokladů směrodatných pro posouzení záměru na vodní poměry a posouzením skutečného stavu věci bylo vodoprávním úřadem shledáno, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu dotčeného útvaru povrchových vod a chemického stavu a kvantitativního stavu útvaru podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu, a proto vydal souhlasné stanovisko.“ To lze považovat za nedostatečné a nepřezkoumatelné, jelikož i závazné stanovisko musí mít odůvodnění, v němž musí dotčený orgán uvést důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen (§ 149 odst. 2 správního řádu).

Jako nedostatečně odůvodněná lze považovat i další závazná stanoviska k danému záměru, např. souhlas Ministerstva životního prostředí s odnětím půdy ze ZPF ze dne 4.6.2021, stejně tak závazné stanovisko k odnětí půdy ze ZPF ze dne 20.10.2021 vydané Krajským úřadem Středočeského kraje.

Stanovisko silničního správního úřadu též neobsahuje dostatečné odůvodnění, a proto jej lze považovat za věcně nesprávné a nezákonné.

Účastník řízení rovněž považuje za účelné namítnout, že **závazné stanovisko orgánu územního plánování ze dne 30.10.2023, č.j. MHMP 2058889/2023**, neobsahuje dostatečné odůvodnění souladu předmětného záměru s cíli a úkoly územního plánování, a je tedy věcně nesprávné a nezákonné a nepřezkoumatelné. Podle § 96b odst. 3 stavebního zákona je orgán územního plánování povinen přezkoumatelně posoudit, zda je záměr přípustný mimo jiné z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování. Tato podmínka je přitom stanovena bez ohledu na to, zda byla pro dotčené území vydána územně plánovací dokumentace či nikoliv. V předmětném závazném stanovisku se ovšem pouze konstatuje, že *„Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování konstatujeme, že předložený stavební záměr v tomto rozsahu je možno z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, tj. dle ust. § 18 a 19 stavebního zákona, akceptovat.“* .

Co se týče závazného stanoviska vydaného Městským úřadem Černošice, Odbor územního plánování, ze dne 5. 4. 2023, č. j. MUCE 56642/2023 OUP, účastník namítá, že **tento správní orgán není příslušným k jeho vydání.**

Podle § 7 odst. 1 písm. c) stavebního zákona krajský úřad v přenesené působnosti vydává závazné stanovisko podle § 96b u záměrů nacházejících se ve správních obvodech několika obcí s rozšířenou působností. Záměr zasahuje do správního obvodu ORP Černošice a ORP hl.m. Praha. Tedy, příslušným k vydání závazného stanoviska dle § 96b odst. 2 stavebního zákona není a nemůže být MU Černošice, ale Krajský úřad Středočeského kraje.

Jako věcně nesprávné a nezákonné namítá účastník i závazné stanovisko **Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí , č. j. MCP6 186772/2020 (sp.zn. MCP6 028095/202) ze dne 19. 3. 2021**, neboť k záměru mělo být vydáno závazné stanovisko dle § 11 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, což zmíněné stanovisko není.

## **12. Vliv záměru na světelné znečištění**

Světelné znečištění je jeden z možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Je proto zcela nezbytné, aby součástí záměru bylo vhodným způsobem popsání a v rámci posuzování zohlednění i vlivů záměru, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění a v důsledku toho ovlivnit jednotlivé relevantní složky životního prostředí a veřejného zdraví (obyvatelstvo, biologická rozmanitost, krajina apod.).

Ukazuje se, že z hlediska biologického působení na živé organismy a člověka je důležitá zejména část světelného spektra o kratších vlnových délkách (pod 550 nm, a zejména pod 500 nm, odpovídající modré a zelené barvě). Právě na toto záření jsou citlivé specializované fotoreceptory v našem oku, gangliové buňky s pigmentem melanopsinem, které regulují tvorbu melatoninu a ovlivňují seřízení vnitřních biologických hodin. Modrá složka spektra je přitom ve velkém vyzařována většinou moderních zdrojů „bílého“ světla na bázi LED. V nočních hodinách bychom se měli takovému světlu pokud možno zcela vyhnout a

obecně omezit své vystavení světlu jakékoliv barvy na minimum. Živočichové i rostliny mají hluboko v sobě, stejně jako lidé, zakódovaný denní rytmus střídání světla a tmy. Mnoho druhů navázalo svůj životní cyklus na periodické změny délky dne během roku, značná část živočichů se přizpůsobila životu ve tmě a je na ní zcela závislá. Masivní rozvoj umělého osvětlení v posledních desetiletích však změnil tvář nočního prostředí na mnoha místech k nepoznání. Rozdíl mezi dnem a nocí se stírá, což ovšem není bez následků. Hejna hmyzu jsou stahována z volné přírody ke zdrojům světla, ptáci bývají dezorientováni, stromy v blízkosti svítidel na podzim včas neshodí listy a jsou poškozeny mrazem. Jiné druhy naopak světlo využívají ve svůj prospěch – je tak narušena rovnováha v celém ekosystému. Nevhodné osvětlení rovněž dramaticky mění ráz noční krajiny, a to i na místech, která se jinak snažíme chránit (např. v národních parcích). Narušení nočního prostředí tak násobí tlak, jemuž je příroda vystavena v důsledku znečištění, urbanizace, klimatické změny nebo fragmentace krajiny.

Účastník řízení je přesvědčen, že toto posouzení bylo pro stavbu provedeno zcela nedostatečně.

Stavba nesplňuje podmínky v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, definovaných MŽP v roce 2020, resp. 2021. Viz Č. j. MZP/2020/130/994, Metodický pokyn odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění, opatření související se světelným zářením ve vztahu k postupům podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) – příloha č. 4, a JEDNODUCHÁ OSVĚTLOVACÍ PŘÍRUČKA Doporučení pro šetrné moderní osvětlování, MŽP, duben 2021 – příloha č. 5.

### 13. 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.

### 14. Absence ústního jednání

Dle § 87 odst. 1 stavebního zákona stavební úřad nařídí ústní jednání, spojené s ohledáním na místě, je-li to účelné, viz cit:

*„Stavební úřad oznámí zahájení územního řízení a projednání žádosti nařídí ústní jednání, a je-li to účelné, spojí jej s ohledáním na místě; oznámení o konání ústního jednání se doručí nejméně 15 dnů předem. Stavební úřad může upustit od ústního jednání, jsou-li mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru.“*

Účastník řízení je však přesvědčen, že uvedený záměr je natolik složitý a zasahuje tak výrazným způsobem do práv dalších účastníků řízení, neboť provozem předmětné stavby bude dotčeno celé široké okolí stavby, že v daném případě není možné upustit od ústního jednání a ohledání na místě. Dle účastníka žádost a podklady, které byly doručeny do spisu, nejsou dostatečné pro posouzení stavebního záměru a stanovení podmínek k jeho provádění.

Dle účastníka je nařízení ústního jednání a ohledání na místě zcela nezbytné pro řádné posouzení daného záměru.

Účastník se domnívá, že stavební úřad byl povinen nařídit ústní jednání ve věci za účelem zhodnocení žádosti na místě stavby a doplnění veškerých potřebných informací, které stavební úřad pro posouzení stavebního záměru a stanovení podmínek k jeho umístění a provedení vyžaduje tak, aby byl naplněn požadavek § 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu. Toto prokazuje obsahem tohoto podání.

## 15. Kumulativní vlivy

Účastník řízení namítá, že předložená dokumentace, ani závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů státní správy dostatečně nevyhodnotily synergické a kumulativní vlivy dalších záměrů, a to jak stávajících i plánovaných, se záměrem stavby paralelní dráhy. Konkrétně se jedná o stavbu koridoru dálnice D7, koridoru železniční tratě č. 120: úsek Jeneč – letiště Ruzyně, koridoru železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně – Kladno, a také plánované stavby další části silničního okruhu kolem Prahy „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ (dále jen „SOKP 518,519“), pro kterou již bylo vydáno stanovisko EIA.

Lze uvést, že správní orgány, projektová dokumentace a podklady předložené žadatelem zcela opomíjí posouzení kumulativních vlivů. Zejména není posouzen vliv plánované stavby SOKP 518,519, která předmětnou lokalitu dále neúměrně zatíží automobilovou dopravou a s tím spojenou hlukovou zátěží. Účastník je přesvědčen, že posouzení takového vlivu je neprosto klíčové a je třeba se jím zabývat a případně přijmout náležitá opatření.

V této souvislosti účastník řízení upozorňuje na princip předběžné opatrnosti.

### Důkaz:

- *Posudek hodnocení hlukové zátěže ve vyhodnocení SEA pro 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje, ve vztahu k záměru rozšíření letiště Ruzyně (vybudování paralelní vzletové dráhy), vypracovaný Ing. Josefem Drahotou*

## 16. Přerušování řízení

Jak již bylo uvedeno výše, účastník řízení považuje za důležité upozornit, že jedním z podkladů pro územní řízení je platná územně plánovací dokumentace, přičemž v současné době se vede řízení o kasační stížnosti Městské části Praha - Suchdol řízení proti rozsudku Krajského soudu v Praze č.j. 54 A 68/2019-269 ze dne 30.6.2023.

Stavební úřad by měl řízení přerušit do doby rozhodnutí v předmětném soudním řízení, a to dle 64 odst. 1 písm. c) správního řádu, neboť se jedná o předběžnou otázku ve smyslu § 57 správního řádu, když na jejím řešení závisí rozhodnutí o žádosti žadatele o umístění předmětné stavby.

Důvodem pro přerušování řízení je dle názoru účastníka i skutečnost, že není vydáno rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu. Účastník je přesvědčen, že rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu musí ze své povahy být podkladovým rozhodnutím pro řízení o umístění stavby.

## **V. Požadavky účastníka na kompenzační opatření**

V případě, že by došlo k povolení umístění předmětného záměru bez ohledu na jeho závažné nedostatky a pochybení namítané výše a v rozporu s právními předpisy na ochranu zdraví, životního prostředí a naplňování cílů udržitelného rozvoje, účastník požaduje, aby došlo k implementaci zmírňujících a kompenzačních opatření zároveň s přesným definováním postupu jejich realizovatelnosti a jejich provedení již ve stupni v dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení, a to na základě konzultací se shora nadepsanou městskou částí.

Zmírňující a kompenzační opatření požaduje účastník zejména ve formě výměny stávajících oken za okna s izolačními trojskly na náklady žadatele v nemovitostech v celé Městské části Praha - Lysolaje, nejen v oblasti ochranného hlukového pásma. Vlivem provozu paralelní dráhy se významně změní hodnota pobytu mimo budovy a rekreační hodnota krajiny (zejména budou dotčeni návštěvníci přírodní památky Housle, turisté, cyklisté – kteří využívají rekreační hodnoty krajiny v blízkosti velkoměsta, možnost činnosti v zahrádkových osadách – díky hluku se stanou prakticky neobyvatelnými). Na hranici OHP se nachází základní škola a mateřská škola, kde bude hlukem významně ovlivněn pobyt dětí na školních zahradách a na venkovních hřištích. V případě realizace záměru účastník požaduje smluvně podloženou dlouhodobou finanční podporu např. ve formě daru (*včetně „inflační doložky“*) ze strany stavebníka, resp. žadatele, která bude pro školní zařízení a městskou část alespoň částečně eliminovat zhoršené životní prostředí, nároky na obnovu zeleně a na opravy komunikací, pro účely občanské vybavenosti a veřejného prostoru. Školy i městská část v pravidelných intervalech doloží, k jakým účelům finanční prostředky použila.

## **VI. Závěr**

**Se shora uvedených důvodů účastník řízení navrhuje, aby stavební úřad řízení o žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně zamítl.**

Městská část Praha – Lysolaje  
zastoupená Ing. Danou Malečkovou, starostkou

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