

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor územního plánování a

krajský stavební úřad

Zborovská 11

150 21 Praha 5

Sp. zn. SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št

Č. j. 126881/2024/KUSK

V Praze dne 4. 11. 2024

Účastníci řízení:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

Právně zastoupeni:

Spolek Šárecké údolí, sídlem Pod Mlýnkem 68/4, Dejvice, 16000 Praha 6, IČO: 22886052

23. Spolek Šárecké údolí, sídlem Pod Mlýnkem 68/4, Dejvice, 16000 Praha 6, IČO: 22886052

**Námítky k územnímu řízení o umístění stavby
„Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště
Praha, Ruzyně“**

Přílohy:

- Plné moci

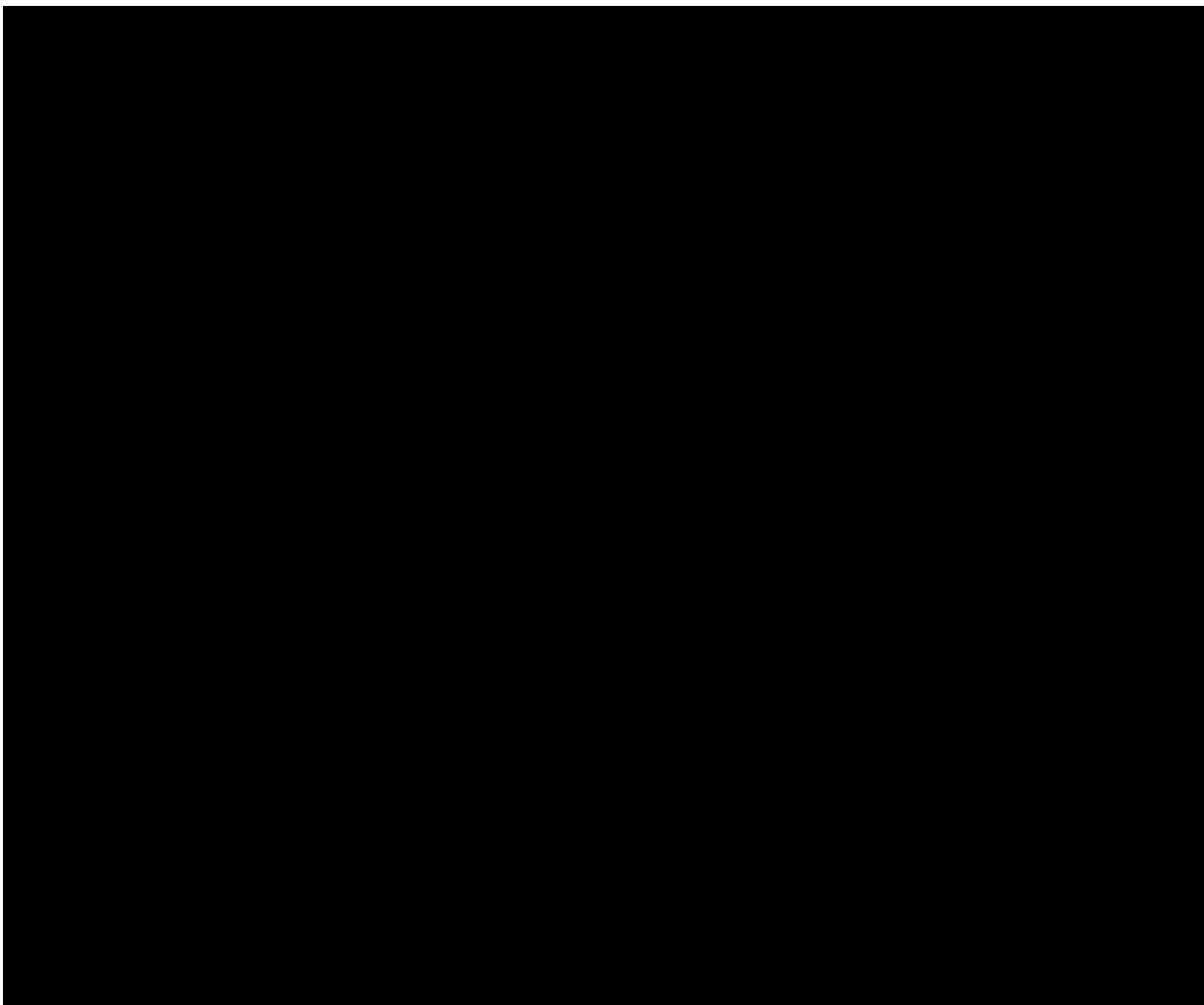
- Další přílohy dle textu

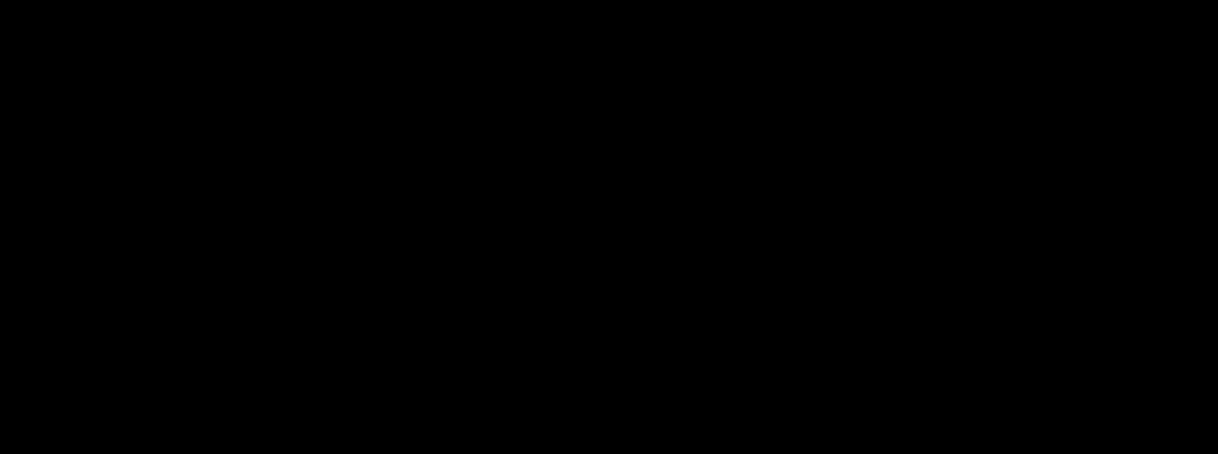
I. Úvod

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a krajský stavební úřad, zveřejnil oznámení ze dne 30. 9. 2024, sp. zn. SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št, č. j. 126881/2024/KUSK, o zahájení územního řízení ve věci umístění záměru „*Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně*“, v k. ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Ruzyně a Přední Kopanina (dále také jen „**záměr**“). Předmětem řízení je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním letišti Praha, Ruzyně (dále jen „**letiště**“) včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště, kácení mimolesní zeleně a oplocení.

Krajský úřad současně poučil účastníky řízení o možnosti uplatnit své námítky k záměru ve lhůtě 20 dnů od doručení tohoto oznámení. Předmětné oznámení bylo vyvěšeno na úřední desce krajského úřadu dne 30. 9. 2024, k jeho doručení tedy došlo dne 15. 10. 2024. Konec lhůty pro uplatnění námitek účastníků připadá na den 4. 11. 2024.

Podatelé 1. – 10. jsou účastníky řízení dle § 85 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále také jen „**StavZ**“). Podle § 85 odst. 2 písm. b) StavZ jsou účastníky územního řízení osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno. Postačí tedy potencialita dotčení na právech, přičemž účastenství není omezeno jen na bezprostřední sousedy.





Všichni z výše uvedených účastníků řízení jsou tedy vlastníky nemovitostí, které se nacházejí v území dotčeném záměrem, přičemž své nemovitosti v současnosti využívají k trvalému bydlení či rekreaci.

Účastníci řízení 1.-22. budou předmětným záměrem **výrazně dotčeni na svých právech**, a to jak v průběhu realizace stavby, tak především jejím **trvalým užíváním a z něj plynoucích imisí**. Jde především o obtěžování **nadlimitním hlukem z letecké dopravy a znečištěním ovzduší**, což ve svém důsledku rovněž významně **naruší pohodu bydlení a kvalitu prostředí**, v němž účastníci řízení žijí. Vlastnické právo účastníků řízení bude dále v důsledku územního řízení dotčeno **vyhlášením ochranného hlukového pásma** (dále také jen „**OHP**“), které ve své podstatě znamená legalizaci nadlimitního hluku, což bude významně omezovat možnost užívání nemovitostí účastníků řízení. Z tohoto důvodu také dojde k významnému znehodnocení nemovitostí vlastněných účastníky řízení.

Účastník řízení 23., Spolek Šárecké údolí, je jednak zmocněncem účastníků 1.- 22., jednak má sám postavení účastníka řízení dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „**zákon EIA**“). Účastník je právnickou osobou soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí ve smyslu § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA, přičemž dne 8. 10. 2024 se řádně přihlásil do navazujícího řízení o umístění předmětného záměru.

Účastníci řízení tímto ve stanovené lhůtě podávají své, níže odůvodněné, námítky ve smyslu § 89 StavZ. Účastníci řízení předepisují, že s umístěním navrhovaného záměru **zásadně nesouhlasí** a mají za to, že **nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhovění žádosti stavebníka**.

II. Odůvodnění námitek

1. Žádost o přerušení územního řízení

Účastníci řízení v první řadě upozorňují, že jedním ze závazných podkladů pro umístění záměru v územním řízení je i platná územně plánovací dokumentace. V daném případě jde o záměr nadmístního, resp. celorepublikového významu, který se dotýká území několika obcí a měst, tudíž musí být vymezen v krajské územně plánovací dokumentaci, kterou jsou i Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „**ZÚR SČK**“). V daném případě vymezily ZÚR SČK plochu pro záměr nové paralelní dráhy v rámci Aktualizace č. 2, vydané dne 26. 4. 2018, a to

jako plochu 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, a to kvůli vadám posouzení vlivů na životní prostředí (SEA). Následně byl uvedený 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. O této kasační stížnosti doposud nebylo rozhodnuto a je o ní v současnosti vedeno řízení před NSS pod **sp. zn. 8 As 215/2023**.

Z výše uvedeného shrnutí soudního řízení je zřejmé, že **na rozhodnutí NSS v předmětné věci závisí také výsledek právě probíhajícího územního řízení**. Rozhodnutí NSS totiž **může mít vliv na stav podkladové územně plánovací dokumentace**, přičemž došlo-li by ke zrušení napadené části Aktualizace č. 2 ZÚR SČK, tak nebude možné záměr umístit. Účastníci řízení podotýkají, že NSS může v případě vyhovění kasační stížnosti zrušit nejenom rozsudek krajského soudu, ale také přímo napadené opatření obecné povahy, tedy v daném případě napadenou část Aktualizace č. 2 ZÚR SČK [srov. § 110 odst. 2 písm. b) soudního řádu správního].

Je tedy nesporné, že jde o předběžnou otázku ve smyslu § 57 správního řádu. Proto účastníci řízení žádají, aby stavební úřad probíhající územní řízení přerušil do doby pravomocného skončení řízení vedeného před NSS pod sp. zn. 8 As 215/2023, jak předpokládá § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu.

2. Námitka nepříslušnosti stavebního úřadu

Účastníci řízení dále namítají **nezákonnou změnu příslušnosti stavebního úřadu**, přičemž mají za to, že územní řízení měl nadále vést stavební úřad, u kterého bylo řízení zahájeno, tedy Městský úřad Černošice.

Krajský úřad Středočeského kraje vydal na základě žádosti stavebníka dne 8. 7. 2024 usnesení sp. zn. SZ 078853/2024/KUSK ÚSŘ/Št, č. j. 088514/2024/KUSK, kterým se rozhodl převzít věc postupem dle § 80 odst. 4 písm. b) správního řádu a rozhodnout za údajně nečinný Městský úřad Černošice. Účastníci řízení považují uvedený postup za **účelový a nezákonný**.

Nečinnost je v § 80 odst. 1 správního řádu definována jako stav, kdy správní orgán ve věci nevydá rozhodnutí v zákonné lhůtě. Ačkoli je pravdou, že celková délka probíhajícího řízení činí přibližně pět let, **nelze říct, že by byla tato délka způsobena nečinností stavebního úřadu**. Ze správního spisu totiž vyplývá, že převážnou dobu bylo řízení **přerušeno, a tedy lhůty pro vydání rozhodnutí neběžely**. K přerušení došlo z důvodu, že byl stavebník opakovaně vyzván stavebním úřadem k odstranění nedostatků žádosti dle § 45 odst. 2 správního řádu, zejména k odstranění vad či doplnění předložené dokumentace, doložení potřebných podkladových stanovisek či rozhodnutí apod. Samotný stavebník přitom opakovaně žádal o prodloužení lhůty k odstranění vad žádosti. Uvedené lze ilustrovat na doplnění žádosti stavebníka ze dne 3. 5. 2024, v němž stavebník deklaruje, že doplněním podkladů jsou konečně splněny všechny požadavky uvedené ve výzvě stavebního úřadu ze dne 24. 4. 2020, č. j. 21014/2020/OSU. K uvedenému splnění požadavků tedy došlo až po téměř čtyřech letech, což ovšem nebylo zapříčiněno nečinností stavebního úřadu.

Podle účastníků řízení je tedy usnesení o převzetí věci krajským úřadem **nezákonné**, přičemž příslušným stavebním úřadem má být nadále Městský úřad Černošice, u kterého bylo řízení

zahájeno. Jelikož proti tomuto usnesení se účastníci řízení nemohli odvolat ani ho nebylo možné samostatně přezkoumat v přezkumném řízení (srov. § 94 odst. 3 správního řádu), žádají účastníci řízení přezkum tohoto usnesení v rámci navazujícího územního řízení.

3. Nezákonost stanoviska EIA

Dle § 1 odst. 1 zákona EIA, je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí o vlivech záměru na životní prostředí a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.

Účastníci řízení předně namítají, že tento účel nemůže naplnit stanovisko Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/ENV/11 (dále jen „**stanovisko EIA**“), které bylo doloženo do řízení. Stanovisko EIA bylo vydáno před 13 lety, přičemž podklady pro jeho vydání jsou ještě starší, tudíž toto stanovisko **nemůže řádně vyhodnotit vliv navrhovaného záměru na stávající stav životního prostředí v dotčeném území**. Na tomto nemůže nic změnit ani prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 27. 1. 2017, č. j. 50446/ENV/1629, a ze dne 29. 2. 2024, č. j. MZP/2024/710/1364.

V této souvislosti účastníci řízení rovněž namítají, že **prodloužení stanoviska EIA bylo nezákonné**. Jak vyplývá i z níže uvedeného, platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud oznamovatel písemně prokáže, že **nedošlo k podstatným změnám realizace záměru a podmínek v dotčeném území**.

Podle § 9a odst. 4 zákona EIA „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.“

Podle § 9a odst. 5 zákona EIA „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.“

Pokud k vydání stanoviska EIA došlo před 13 lety, je zřejmé, že došlo jednak **ke změnám podmínek v dotčeném území, jednak ke změnám poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí**. Skutečnost, že došlo ke změnám podmínek v dotčeném území, prokazuje mimo jiné i to, že od roku 2011 došlo k rozsáhlé výstavbě ve všech přilehlých městských částech hl. m. Prahy a okolních obcí, a to zejména objektů pro bydlení a ke skladování. Rovněž došlo k přípravě dalších infrastrukturních staveb, zejména pak silničního okruhu kolem Prahy D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves či železnice Praha – Letiště Ruzyně – Kladno.

K existenci neaktuálních podkladů pro stanovisko EIA uvedl NSS mimo jiné v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, následující: „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.**“ Tato podmínka není v řešené věci s ohledem na vývoj lokality v okolí letiště splněna.

Účastníci řízení rovněž uvádí, že oproti technickému řešení, které bylo posouzeno v procesu EIA, došlo následnou projektovou přípravou záměru k 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 (dále jen „SPMZ“), 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.

V souhrnné technické zprávě na str. 185 se rovněž uvádí, že „od vydání Stanoviska EIA došlo k několika okolnostem, které ovlivnily současný návrh záměru, který je předmětem předkládané projektové dokumentace, a to zejména v následujícím rozsahu:

- zkrácení délky paralelní dráhy na 3 100 m,
- zrušení využití stávající vedlejší dráhy EWY 12/30 pro vzlety a přistání,
- změna polohy a orientace stání pro motorové zkoušky s cílem snížení vlivu hluku vůči nejbližším obydleným územím,
- cílová roční kapacita dle původně projednané relaci 21,2 mil. Cestujících při snížení počtu pohybů letadel (startů a přistání), vlivem většího zastoupení letadel s vyšší sedačkovou kapacitou a zvýšením obsazenosti letů.“

Již z výše uvedeného je tedy zřejmé, že jelikož došlo k podstatným změnám realizace záměru a podmínek v dotčeném území, nebylo možné stanovisko EIA prodloužit, ale záměr musel být podroben novému posuzování.

Účastníci v této souvislosti odkazují rovněž mimo jiné na rozsudek ze dne 28. 2. 2020, č. j. 6 As 104/2019-70, ve kterém NSS dospěl k závěru, že „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.***

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že ve stanovisku EIA nemohly být řádně posouzeny vlivy záměru z hlediska aktuálního stavu území i z hlediska výhledového stavu, ani kumulativní a synergické vlivy záměru s nynějším stavem přípravy dalších infrastrukturních staveb, ani nemohly být zohledněny aktuální právní předpisy a strategické dokumenty týkající se ochrany klimatu, snižování hluku (např. Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha), udržitelného rozvoje a další. Vydané **prodloužení platnosti stanoviska EIA je tak dle účastníků řízení nezákonné a mělo by být zrušeno.**

Z výše uvedených skutečností tedy dle účastníků řízení vyplývá, že v rámci stanoviska EIA nemohly být ani řádně a dostatečně posouzeny vlivy záměru na zdraví obyvatelstva z hlediska hlukové zátěže, jakož i vlivy záměru na klima, což účastníci řízení dále podrobněji rozvedou v bodech 8. a 9. těchto námitek. Účastníci řízení dále namítají, že prodloužení stanoviska EIA bylo učiněno **v nezákonné formě.**

Stanovisko EIA je podle § 149 správního řádu závazným stanoviskem, tudíž i jeho prodloužení musí být ve formě závazného stanoviska. To potvrzují mimo jiné i rozsudky NSS ze dne 27. 6. 2024, č. j. 7 As 236/2023-64, ze dne 19. 2. 2015, č. j. 4 As 241/2014-30, ze dne 11. 2. 2019, č. j. 5 As 282/2016-21, a ze dne 11. 5. 2021, č. j. 1 As 32/2021-64. Jelikož však MŽP vydalo prodloužení stanoviska EIA ve formě sdělení dle části IV. správního řádu, **nelze takové prodloužení považovat za platné.**

4. Nezohlednění podmínek dle stanoviska EIA v dokumentaci k záměru

Účastníci řízení předně uvádí, že pro umístění záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí základním dokumentem vydané stanovisko EIA. Toto stanovisko **musí být respektováno a musí být dodrženy podmínky stanovené pro fázi přípravy záměru a jejich splnění musí být promítnuto do dokumentace k záměru.** Ve vypořádání podmínek musí být v dokumentaci vždy uvedeno, zda je podmínka řešena nebo kde bude následně zohledněna. Vypořádání podmínek stanoviska EIA je základním dokumentem uvedeným v dokumentaci v rámci navazujícího řízení, z něhož musí být zřejmé, jak dokumentace pro navazující řízení dodržuje podmínky, které z procesu posouzení záměru vplynuly.

4.1. Podmínka č. 3 stanoviska EIA

Podmínkou č. 3 stanoviska EIA je, že *„na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k. ú. Litovice, obec Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:*

- *dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo*
- *dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo*

- *dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem.*

Výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků.“

Na straně 200 souhrnné technické zprávy je k tomu uveden odkaz na budoucí vydání územního rozhodnutí s tím, že řešení bude podmínkou ke kolaudaci.

Takovéto „zohlednění“ podmínky ze stanoviska EIA považují účastníci řízení za **naprosto nedostatečné**. Souhrnná technická zpráva by měla obsahovat reakci na výsledky hlukových studií a přesné vymezení vlastníků a objektů, jichž se to týká. Tyto skutečnosti sice mají být podrobně řešeny až v další přípravě záměru, na niž je odkazováno, ale vzhledem k závažnosti vlivu na obyvatele je nezbytné již v této fázi vymezit rozsah dotčených objektů, a to zejména za situace, kdy odborný materiál uvádí, že z kvalitativní charakterizace rizika hluku (tj. možných negativních účinků) vyplývá, že hluk z leteckého provozu letiště může vést u obyvatel některých sídel situovaných v okolí letiště ke zhoršené verbální komunikaci (= srozumitelnosti řeči) při jednotlivých pohybech (vzlety a přistání) nad nejbližšími chráněnými venkovními prostory (zejména Přední Kopanina a Na Padesátíku), obtěžování, nepříznivému ovlivnění kvality spánku, zvýšení výskytu hypertenze a případů infarktu myokardu.

Do postižených lokalit se pak řadí i lokalita Pavlov. Dle posouzení vlivu na veřejné zdraví obtěžování a rušení lze očekávat zhoršení situace zejména právě v lokalitách Hostivice a Pavlov, avšak lokalita Pavlov **nebyla v roce 2006 vůbec hodnocena** (podklad pro vydání stanoviska EIA). Hodnocena byla až v Aktualizovaném posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví (Ing. Dana Potužníková, Ph.D., Ing. Tomáš Hellmuth, CSc., 09/2021).

K otázce stanovení OHP (jak bude rozebráno podrobněji níže) účastníci řízení uvádí, OHP by mělo být řešeno již nyní, neboť již v rámci územního řízení by mělo být zřejmé, jak bude vypadat a jakých objektů se bude týkat, nikoliv až v rámci navazujících povolovacích procesů. Právě toto řešení by mělo být v komentáři k podmínkám (6 a 7) uvedeno.

Souhrnná technická zpráva dále na straně 187 uvádí technická opatření pro ochranu před hlukem s tím, že *„tato technická opatření musejí být dokončena do doby uvedení paralelní dráhy do provozu“*. Současně je uvedeno, že *„bude důležité, jako metodikou budou chráněné objekty a v nich chráněné vnitřní prostory staveb hodnoceny“*. Na straně 187 souhrnné technické zprávy se v této souvislosti uvádí výsledky průzkumu Letiště Ostrava a.s., které jsou označeny jako orientační. Tabulka 1 na straně 188 vymezuje objekty a počty trvale žijících osob dle územních změn v dotčených katastrálních územích po zprovoznění paralelní dráhy, kde je předpoklad nového zatížení nadlimitním hlukem z leteckého provozu (celkem 22 bytových domů, 443 objektů bydlení, 78 rodinných domů a 22 školských zařízení). Současně jsou uvedeny na straně 190 v tabulce 2 objekty a počty trvale žijících osob v katastrálních územích, které po zprovoznění paralelní dráhy již nebudou zatěžovány nadlimitním hlukem (celkem 28 bytových domů, 1562 objektů bydlení, 807 rodinných domů a 52 objektů občanské vybavenosti). Všechny tyto údaje by měly být uvedeny v komentáři k této podmínce s vymezením, jak a kde budou řešena konkrétní opatření.

4.2. Podmínka č. 4 stanoviska EIA

Další podmínkou je, že *„z časového hlediska je třeba ze strany oznamovatele vytvořit takové podmínky, aby v případě dohody s vlastníky bytových objektů o zajištění odpovídající bytové náhrady, toto bylo skutečně do zahájení provozu na RWY 06R/24L.“* Strana 200 souhrnné technické

zprávy vymezuje k tomuto bodu odkaz na kolaudaci s možností uplatnění v rámci navazujícího řízení. Účastníci řízení k tomuto uvádí, že již v této fázi by měl být znám rozsah velikosti bytové náhrady.

4.3. Podmínka č. 6 stanoviska EIA

Další podmínkou dle stanoviska EIA je, že „*konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. Pro návrh OHP je doporučeno následující:*

- *součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,*
- *ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi,*
- *OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP,*
- *v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví.“*

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.

Dle zjištění účastníků řízení 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*“.

Účastníci řízení však předně **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 souhrnná technická zpráva 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.

4.4. Podmínka č. 7 stanoviska EIA

Další podmínkou dle stanoviska EIA je, že „realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.“

Na straně 201 souhrnné technické zprávy je ke zohlednění této podmínky uvedeno, že OHP bude zřízeno samostatným procesem opatření obecné povahy s tím, že proces může být zahájen až po vydání územního rozhodnutí pro paralelní dráhu. I ve vztahu ke zohlednění této podmínky účastníci řízení uvádí, že OHP by mělo být **vyhlášeno již nyní, nikoli až po dokončení záměru**. Účastníci řízení dále uvádí, že SO 112 zahrnuje SO 112 101 SPMZ Protihlukové vybavení – Stavební řešení (v souhrnné zprávě uveden odkaz na plnění podmínky č.7). Na straně 50 souhrnné technické zprávy 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.

4.5. Podmínka č. 10 stanoviska EIA

K podmínce „zohlednit požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu letiště; obnovované i stávající zachované polní cesty dle možností doplnit o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu“ jsou v souhrnné technické zprávě uvedena „opatření Letiště Praha a.s. související s podporou biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště s ohledem na podmínky provozu letiště.“ Účastníci řízení však namítají, že souhrnná technická zpráva na straně 180 uvádí v návrhu sadových úprav v k. ú. Ruzyně možnost ozelenění stromořadím podél stezky (okruh), uvedena je výsadba domácích dřevin s pětiletou údržbou. V k. ú. Hostivice je uveden návrh výsadeb v rámci náhradní a kompenzační výsadby za kácené stromy v k. ú. Hostivice, Dobrovíz a Litovice. Uvedené zohlednění podmínek nesouvisí s vymezenou podmínkou. Dostupnost tak není v zohlednění podmínek řešena.

4.6. Podmínka č. 11 stanoviska EIA

K podmínce „zohlednit požadavek na vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty; dále doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s areálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště; současně zachovat dostupnost všech částí lokality Padesátník; v rámci navrhovaných veřejně přístupných cest primárně respektovat zajištění požadavků vyplývajících z bezpečnosti provozu letiště“, účastníci řízení uvádí, že ačkoli je na str. 202 souhrnné technické zprávy uvedeno, že splnění této podmínky je řešeno v SO 141 pro spojnici Na Samotě – Hostivice se silnicí Jeneč-Dobrovíz a že dostupnost lokality Padesátník bude zachována, takovéto zohlednění podmínky nepovažují účastníci řízení za dostatečné. V projektové dokumentaci k záměru **není uvedeno konkrétní řešení, které dokumentace k záměru obsahuje**.

4.7. Podmínka č. 13 stanoviska EIA

Ve stanovisku EIA je zakotvena rovněž podmínka, že „v rámci další projektové přípravy záměru koordinovat stavbu RWY 06R/24L s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy – stavbou č. 518, železniční rychlodráhou Praha – Kladno s odbočkou na Ruzyň a prodloužením metra do předprostoru Terminálu sever II a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně.“ Vypořádání podmínky je vymezeno na str. 203 souhrnné technické zprávy, kde je uvedeno, že „koordinace s uvedenými stavbami byla provedena v dostupném rozsahu.“ Účastníci řízení však namítají, že 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, páteřní kolektor S-J, TS 20, vysokotlaké plynovody, dostavba tunelu Jeneček, kolejová propojení). K podmínce 20 je pak uváděn odkaz na samostatnou přípravu „Plochy pro mobilní betonárny“ z 04/2021, která byla samostatně posouzena, a bude dle projektu využita pro stavbu paralelní RWY. Souhrnná technická zpráva na straně 17 uvádí samostatně napojení na dopravní infrastrukturu a technickou infrastrukturu.

4.8. Podmínka č. 14 stanoviska EIA

Podmínka č. 14 dle stanovisko EIA uvádí, že „ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací záměru zpracovat dopravní studii, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci příslušných městských částí a obcí) a která bude řešit dopravní obslužnost předmětného území, včetně návrhu kolejového napojení. Letiště Praha musí být propojeno s centrem města a blízkým okolím kapacitním hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků, jako je např. vlak, metro, tramvaj a podobně. Studie bude obsahovat časový harmonogram realizace této dopravy ve vztahu k rozvoji letiště, umožněným realizací záměru. Po nalezení shody plán dopravní obslužnosti realizovat dle projednaného a odsouhlaseného časového harmonogramu tak, aby dopravní situace v dotčené lokalitě byla optimální pro všechny uvedené subjekty.“

Souhrnná technická zpráva na straně 204 v této souvislosti odkazuje na dopravní studii a uvádí, že je předkládána k projednání v rámci navazujícího řízení. Účastníci řízení uvádí, že Aktualizovaný model dopravy, Dopravní studie pro paralelní runway, AFRY CZ s.r.o., 09/2022, byl součástí doplněných požadavků MŽP pro potvrzení platnosti stanoviska EIA v roce 2024. Souhrnná technická zpráva na straně 16 uvádí tuto studii se závěrem: „Z rozdílů zatížení silniční sítě mezi roky 2031 a 2021 je patrný nárůst na dálnicích a pokles na silnicích do Prahy a na silnicích okolních obcí jako Lichoceves, Tuchoměřice, Statenice, Středokluky“. Z uvedeného však není zřejmé, jak projekt pro územní řízení s dopravní studií pracuje.

4.9. Podmínka č. 15 stanoviska EIA

V podmínce č. 15 dle stanoviska EIA je stanovena povinnost „pro navrhované stavby tunelů předložit příslušným správním úřadům podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum.“ Souhrnná technická zpráva na str. 203 odkazuje na průzkum ze srpna roku 2009. Účastníci řízení k tomuto uvádí, že není uvedeno, zda jde o hydrogeologický, inženýrsko-geologický i geotechnický průzkum, ani není uveden autor. Souhrnná technická zpráva na straně 13 uvádí inženýrsko-geologický průzkum zpracovaný firmou CHEMCOMEX Prada a.s. v 08/2009, který posoudil základové poměry. Na straně 14 je uveden Geologický

průzkum a projekční posouzení vhodnosti využití zeminy na skládce u Hostivic, zpracovaný stejnou firmou v 08/2013. Hydrogeologický průzkum není uveden jako podklad.

4.10. Podmínka č. 16 stanoviska EIA

V podmínce č. 16 stanoviska EIA je stanovena povinnost „jako součást následné projektové přípravy předložit projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody; výsadbové velikosti stromů budou o obvodu kmene minimálně 12-14 cm ve výšce 1 m nad zemí. Společně s projektovou dokumentací sadových úprav doložit příslušnému orgánu ochrany přírody způsob zajištění povýsadbové péče o dřeviny na dobu nejméně 5 let.“ Souhrnná technická zpráva tuto podmínku vypořádává zejména tak, že součástí dokumentace je návrh rozsáhlé parkové úpravy terénních úprav a náhradní výsadba. Další opatření budou letištěm řešena postupným naplňováním nového programu podpory biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště. Účastníci řízení k tomuto uvádí, že návrh výsadeb spadá a podrobně je obvykle řešen v projektu stavby. V souhrnné technické zprávě je část týkající se výsadeb poměrně podrobně řešena na stranách 180 až 184. Vymezeny jsou sadové úpravy v k. ú. Ruzyně, v k. ú. Hostivice je uvedena druhová skladba, návrh sadových úprav, realizace a údržba, včetně sadových úprav valů a následné péče. Na straně 181 je uveden požadavek respektovat obvod kmínků vymezený v podmínkách EIA (12-14 cm ve výšce 1 m nad zemí). Zohlednění podmínek závazného stanoviska by tak tyto údaje mělo alespoň stručně uvést.

4.11. Podmínka č. 17 stanoviska EIA

Jako podmínka č. 17 je stanovena povinnost „v rámci další projektové přípravy vstoupit do jednání s Městskou částí Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les na pozemcích, určených Městskou částí Praha 6 i nad rámec kácené zeleně s cílem naplňování bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy.“ Souhrnná technická zpráva na straně 203 v této souvislosti vymezuje návrh parkových úprav v k. ú. Hostivice a náhradní výsadby v k. ú. Ruzyně v rámci povolení ke kácení a odnětí ZPF.

Dle zjištění účastníků řízení v rámci povolení kácení zeleně (rozsah SO 095) byla stanovena příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny náhradní výsadba dřevin (povolení je součástí územního řízení). Nesprávně je uveden odkaz na odnětí ze ZPF. Strana 16 souhrnné technické zprávy uvádí k objektu SO 095–1800 Kácení zeleně, že rozsah kácení dřevin je podrobně řešen „v samostatné části pod označením D.0.5 Kácení zeleně“. Technická zpráva tohoto objektu uvádí tabulku s dotčenými stromy. U všech stromů je uvedeno hodnocení např. atraktivity stromů jako nízké nebo méně významné, přestože předchází popis hodnocených jednotlivých částí území (kapitola 3) např. uvádí oboustrannou alej ořešáků královských v dobrém fyzickém stavu, ve střední fázi života, nebrání provozu směrem k letišti, doplněny velmi zdravými jírovci. Hodnocení dotčených stromů vychází z průzkumu v 09/2013 a aktualizace v roce 2017. Od doby průzkumu uplynulo 7 let, tudíž mohlo dojít ke změně ve stavu porostu. Zřejmě na základě tohoto hodnocení byl udělen souhlas s odstraněním zeleně. Jelikož záměr by měl být realizován dle projektu v období 2027-2031, zahájení stavby bude tedy 14 až 10 let po proběhlé inventarizaci dřevin, což považují účastníci řízení za neakceptovatelné.

4.12. Podmínka č. 18 stanoviska EIA

Dle podmínky č. 18 je třeba „v rámci další projektové přípravy zahájit jednání s městem Hostivice o způsobu a realizaci pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města jako kompenzační opatření za kácenou zeleň.“ Vypořádání této podmínky je uvedeno na straně 204 souhrnné technické zprávy, přičemž vypořádání je stejné jako vypořádání k podmínkám č. 16 a 17. Podle účastníků řízení však není zřejmé, že jde o vymezený izolační pás zeleně v souladu s platným územním plánem města.

4.13. Podmínka č. 19 stanoviska EIA

Dle podmínky č. 19 je třeba „V rámci další projektové přípravy pokračovat v jednáních s Městskou částí Praha 6 a dalšími dotčenými městskými částmi a obcemi o případných kompenzačních opatření nad rámec platné legislativy v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti a hledat další možnosti k pokrytí požadavků; cílem jednání bude konkretizovat rozsah těchto kompenzačních opatření souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží dotčené lokality.“ Strana 204 až 205 souhrnné technické zprávy uvádí kompenzační programy letiště, které byly zavedeny v rámci jeho celospolečenské odpovědnosti. Výsledek jednání bude dle údajů v souhrnné technické zprávě doložen ke kolaudaci záměru. Účastníci řízení však namítají, že odkaz na kolaudaci záměru, který je ve vypořádání připomínek obecně stále uváděn, není relevantní. Uvedená podmínka je vymezena pro dobu přípravy záměru a v této fázi proto musí být zohledněna.

4.14. Podmínka č. 20 stanoviska EIA

Další podmínkou dle stanoviska EIA je „Upřesnit harmonogram stavebních prací a využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy realizace záměru; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staveniště) a oblast 2 – Hostivice (oblast jihozápadně od staveniště), které jsou nejbližší ke staveništi; k zásobování stavby využít komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice.“ Vypořádání této podmínky je uvedeno na str. 204 souhrnné technické zprávy a obsahuje odkaz na samostatnou přípravu „Plochy pro mobilní betonárny“ z 04/2021, která byla samostatně posouzena, a bude dle projektu využita pro stavbu paralelní RWY. Současně je uvedeno, že budou využity údaje z Protokolu o zkoušce pro tento záměr (z roku 2020) a akustické studie z 06/2020. Podle účastníků řízení se však jedná o údaje, které nebudou v době realizace záměru již aktuální. Podmínka požaduje zjištění akustické zátěže ve vymezených oblastech a zpracování akustické studie vycházející z navrhovaných tras dle harmonogramu a jednotlivých fází dopravy související s nákladní dopravou. V této souvislosti je však významné, kdo bude případně realizovat záměr, neboť v jeho režii budou stavební práce.

4.15. Podmínka č. 22 stanoviska EIA

Podmínka č. 22 stanoviska EIA zakotvuje povinnost „v rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému (variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nerealizovat).“ Souhrnná technická zpráva na straně 205 a 206 uvádí v této souvislosti odkaz na SO 101-300 a SO 103-300. Účastníci řízení však uvádí, že objekt SO 103-300 není v souhrnné technické zprávě uveden.

4.16 Podmínka č. 24 stanoviska EIA

V podmínce č. 24 je stanovena povinnost „v dalších stupních projektové přípravy záměru technicky řešit možné ovlivnění studen S1 a S2 a realizovat opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci tohoto vlivu.“ Strana 206 souhrnné technické zprávy uvádí, že studny S1 a S2 jsou zachovány a další výstavba vede mimo tyto objekty. Rovněž je zde uveden odkaz na přeložky přípojek. Účastníci řízení k vypořádání této podmínky uvádí, že jelikož je podmínka vymezena jako ochrana studní z hlediska zabezpečení vody a před znečištěním, měl by být v dokumentaci k záměru uveden dosah vlivu záměru na jejich provoz, případně vycházející z hydrogeologického posouzení. Souhrnná technická zpráva na straně 194 vymezuje ovlivnění hydrogeologických objektů – monitorovacích vrtů. Uvádí, že „plánovaná výstavba paralelní dráhy zasahuje do míst, kde jsou vybudovány hydrogeologické objekty – vrtů (studny S1 a S2). Tyto vrtů jsou také nezbytné pro sledování vývoje znečištění v prostoru sanované staré ekologické zátěže u hangáru F a slouží i k obecnému režimnímu monitoringu areálu letiště.“ Z uvedeného textu však není zřejmé, že zůstanou zachovány, jak je uvedeno na straně 206. Naopak je uvedeno, že „po vyhloubení náhradních monitorovacích vrtů bude náležitě upraven sanační a postsanační monitoring okolí hangáru F“ a budou „vyhloubeny investorem stavby paralelní dráhy nové, vhodně umístěné monitorovací vrtů, které nahradí vrtů původní, a to ještě před jejich plánovanou likvidací.“

Účastníci řízení tedy shrnují, že minimálně výše citované podmínky stanoviska EIA **nebyly v dokumentaci záměru předložené stavebníkem řádně zohledněny**. Z tohoto důvodu tedy **nelze žádosti stavebníka vyhovět**.

5. Chybějící verifikační stanovisko dle § 9a odst. 6 zákona EIA

Podle § 9a odst. 6 zákona EIA „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.“

Citované ustanovení zákona EIA upravuje institut tzv. *coherence stamp* (verifikačního závazného stanoviska), které představuje jakési „razítko“ potvrzující totožnost záměru. Jeho účelem je **ověřit, že záměr, k němuž bylo vydáno stanovisko EIA, a záměr, pro nějž bylo zahájeno tzv. navazující řízení, jsou totožné** (k tomu viz i rozsudek NSS ze dne 17. 12. 2021, č. j. 1 As 236/2018 86, či ze dne 14. 3. 2024, č. j. 9 As 277/2023-53). Za tímto účelem oznamovatel předloží orgánu, který vydal stanovisko EIA (tedy v daném případě MŽP), kompletní podklady pro navazující řízení, a to nejpozději v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení. MŽP se pak vyjadřuje k souladu záměru předloženého do navazujícího řízení se záměrem, který byl předmětem procesu EIA. Spolu s poklady je třeba předložit též úplný popis všech změn, které byly v záměru provedeny. Jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, vydává MŽP jako dotčený orgán nesouhlasné závazné stanovisko. Jestliže k takovým změnám nedošlo, vydá souhlasné závazné stanovisko, v němž určí, které z podmínek stanoviska EIA 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.

Ze spisu vyplývá, že stavebník dokumentaci k záměru předložil MŽP dne 23. 7. 2019. Ve spise se však nenachází verifikační závazné stanovisko MŽP, na základě čehož se účastníci řízení domnívají, že takovéto vydáno nebylo. **Jelikož však získání verifikačního závazného**

stanoviska je povinné, a to vždy před zahájením územního řízení, nelze žádosti o vydání územního rozhodnutí do jeho předložení vyhovět. Pro úplnost účastníci řízení uvádí, že i pokud by vydáno bylo, muselo by být vydáno zřejmě již v roce 2019, proto by nebylo možné jej považovat za aktuální, neboť oproti roku 2019 došlo k rozsáhlým změnám podmínek v území, jak bylo podrobněji rozvedeno výše. Navíc oproti technickému řešení, které bylo posouzeno v procesu EIA, došlo následnou projektovou přípravou k několika změnám v záměru, jak účastníci rozvedli podrobněji výše v bodě 3. námitek. Záměr tudíž musí být podroben novému procesu EIA.

6. Rozpor záměru s PÚR, ZÚR, ÚP a s cíli a úkoly územního plánování

Účastníci řízení dále uvádí, že záměr je v rozporu s Politikou územního rozvoje (dále jen „PÚR“), Zásadami územního rozvoje, územním plánem i cíli a úkoly územního plánování, jak bude podrobněji rozebráno níže.

6.1. Rozpor záměru s PÚR

Účastníci řízení předně uvádí, že PÚR 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 PÚR „Politika územního rozvoje ČR je **nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování¹ v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na **udržitelný rozvoj území.****“ Udržitelný rozvoj území je tedy základním úkolem PÚR.

Bod 3 PÚR 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 infrastrukturu³ a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů (dále jen „rozvojové záměry“).“

Bod 5 PÚR 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 zpráv** o stavu životního prostředí – viz Podklady a východiska.“

Z priorit územního rozvoje lze zmínit např.:

- (16a) Při územně plánovací činnosti **vycházet z principu integrovaného rozvoje** území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné **koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.**

- (23).....vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně **předcházet** zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému **nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví** obyvatel **(bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků)**.
- (24) „Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi...“.
- (27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. **Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastrukturu těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí** ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti **stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi**, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.
- (28) Pro zajištění kvality života obyvatel **zohledňovat** potřeby **rozvoje území v dlouhodobém horizontu** a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. **Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů** a veřejné infrastruktury je vhodné řešit **ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností**.

Pro samotné letiště pak PÚR uvádí:

„L1

Vymezení: Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště.

Důvody vymezení: Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu (ve smyslu provozní bezpečnosti i ochrany letectví před protiprávními činy). Součást TEN-T.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Záměr nové paralelní vzletové a přistávací dráhy koordinovat se záměrem napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť. Po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití dráhy 12/30.

Úkoly pro územní plánování:

a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí.

b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční síť).“

Účastníci řízení předně uvádí, že PÚR není izolovaným dokumentem a požadavky na rozvoj letecké dopravy nejde oddělit od jiných článků toho samého dokumentu. Není tedy možné, aby Ministerstvo dopravy prosazovalo jeden konkrétní záměr bez ohledu na smysl a cíle celé PÚR a zejména na její priority, které jsou uvedeny v kapitole 2. PÚR, i Strategii regionálního rozvoje ČR povinně implementující řídicí principy udržitelného území, územní agendu EU a Lipskou chartu pro rozvoj měst. Všechny tyto dokumenty vychází ze společného Strategického rámce ČR 2030, který je navázán na Agendu 2030, přes kterou je koordinován udržitelný rozvoj celé EU.

Strategický rámec ČR 2030 je skutečně klíčovým dokumentem ČR pro naplnění cíle udržitelného rozvoje. Výsledkem společné práce na půdě EU je přijetí evropského právního rámce pro klima v roce 2021. Tento právní rámec standardizuje principy strategického plánování a řízení do evropské legislativy jako ověřenou metodu, která umožňuje dosažení vytyčených cílů. **Veřejná správa musí posuzovat konkrétní záměr vždy v kontextu strategických dokumentů. Jedná se o výsostný princip, který byl zaveden dohodou států EU.** Cílem je zavedení odpovědné správy na všech úrovních veřejné správy s tím, že rozhodování se má konat vždy na té nejnížší možné úrovni, ale zároveň, aby toto rozhodování sledovalo společné cíle.

PÚR tedy úkoluje veřejnou správu a určuje cíle, priority i konkrétní úkoly, které musí s ohledem na cíle a priority navazující ZÚR, územní plány, územní studie a regulační plány řešit. Samotná PÚR jednoznačně úkoluje orgány veřejné správy, aby před výstavbou paralelní dráhy **byly stanoveny podmínky pro udržitelný rozvoj území.** Další rozvoj musí být podmíněn dostatečnou veřejnou infrastrukturou. K plnění těchto podmínek úkoluje jak požadavky na koordinaci rozvoje oblasti OB1, tak přímo v článku k požadavku na vymezení paralelní vzletové a přistávací dráhy.

Úkolem veřejné správy je pak sledovat a poměřovat, zda konkrétní záměr pomáhá naplňovat společné cíle. Pokud nemá dojít k popření celého smyslu PÚR a navazujících strategických dokumentů, na které PÚR přímo odkazují, není vůbec myslitelné, aby bylo zahájeno jakékoliv řízení o povolení záměru, dokud nejsou stanoveny podrobnější podmínky pro rozvoj území tak, jak to PÚR vyžaduje. Teprve poté bude možné určit, za jakých podmínek může být záměr provozován a podle toho lze i projektovat jeho výstavbu. **Pokud tomu tak zatím není, pak je nutné ve veřejném zájmu trvat na tom, aby záměr nebyl do doby, než proběhne řádná koordinace a stanovení podrobných podmínek pro rozvoj území dle požadavků PÚR, realizován a aby byla žádost o vydání rozhodnutí o umístění záměru zamítnuta.**

6.2. Návrh na zrušení Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Jak uvedli účastníci řízení již výše, část 2. AZÚR SČK vymežující plochu pro RWY byla v minulosti zrušena rozsudkem Krajského soudu v Praze kvůli vadám posouzení vlivů na životní prostředí. Následně byl tento rozsudek zrušen NSS a poté byla žaloba zamítnuta. Proti druhému, zamítavému rozsudku KS v Praze byla podána kasační stížnost, o níž je **aktuálně vedeno řízení před NSS pod sp. zn. 8 As 215/2023 a doposud nebylo ukončeno.** S ohledem na to, že rozsudek NSS může mít potenciálně vliv na stav územně plánovací dokumentace a tím i na probíhající řízení, jde o předběžnou otázku ve smyslu § 57 správního řádu. Účastníci řízení proto navrhli přerušování řízení. **Dokud nebude o návrhu na zrušení 2. AZÚR SČK definitivně rozhodnuto, nelze posoudit soulad záměru se Zásadami územního rozvoje.**

6.3. Nesoulad Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy s klimatickým zákonem, prioritami udržitelného rozvoje a úkoly a cíli územního plánování, které z nich vychází

Účastníci řízení dále uvádí, že Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „ZÚR hl. m. Prahy“ či „ZÚR“) ve své aktuální podobě z 23. 5. 2024 na jedné straně hovoří o udržitelném rozvoji, ale dokumentace reálně nic takového nenabízí. ZÚR hl. m. Prahy pomíjí platný legislativní stav, který vyžaduje prioritně sledovat klimatické cíle, dekarbonizaci a dosažení uhlíkové neutrality.

Stavební úřad je vystaven těžko řešitelnému problému. Jeho povinností je sledovat úkoly a cíle územního plánování a rozhodovat v souladu s potřebami veřejného zájmu. Nový stavební zákon

č. 283/2021 Sb. předpokládá, že potřeby veřejného zájmu jsou ošetřeny již na poli územního plánování. Stavební úřad dále pouze ověřuje soulad s dotčenými orgány státní správy a splnění podmínek pro využití území tak, jak to určí územně plánovací dokumentace. Stávající územní plán hl. m. Prahy výstavbu záměru neumožňuje. Plochy, na které se záměr umísťuje, jsou v územní rezervě. Naproti tomu ZÚR hl. m. Prahy záměr vymezují, a to včetně jeho kapacity. ZÚR hl. m. Prahy tak předjímají řešení, které nezaručuje soulad s požadavky Politiky územního rozvoje a k ní se vzájemných strategických dokumentů. Bez ohledu na další stanoviska dotčených orgánů státní správy zde existuje zásadní rozpor právních norem a chaos v územně plánovací dokumentaci, který nelze v běžném řízení vypořádat a řádně rozhodnout. Rezignací hl. m. Prahy na sledování cílů udržitelného rozvoje a řádné plnění svěřených legislativních povinností hl. m. **Praha vyvolává kolaps konsensuálního rozhodování a fakticky blokuje i úspěšný rozvoj území metropole. Pokud má stavební úřad postupovat v souladu s platnou právní úpravou, je nutné řízení zastavit a požadovat přezkum ZÚR hl. m. Prahy dle § 40 stavebního zákona s tím, že přezkum může být zadán až poté, co dojde k aktualizaci vlastního strategického plánu hl. m. Prahy.**

Účastníci řízení v této souvislosti uvádí, že výkresy ZÚR hl. m. Prahy mají představovat vizi a strategii rozvoje města. Kromě koordinace navazujícího územního plánu je úkolem ZÚR hl. m. Prahy zajistit funkční koordinaci se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Na první pohled je zřejmé, že obě dokumentace jsou obtížně porovnatelné. Mezi kraji navazuje výkres technické infrastruktury a dopravní infrastruktury, ale třeba potenciál provázání ÚSES na severu hl. m. Prahy, kde je plánován záměr výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy, není dostatečně řešen. Výkres krajin hl. m. Prahy a Středočeského kraje a výkres uspořádání obou krajů jsou dva odlišné vzájemně nenavazující dokumenty. Výkresová část je doplněna příslušnými kapitolami textové části. Přestože Zásady územního rozvoje hovoří o udržitelném rozvoji, k prioritám udržitelného rozvoje jsou ZÚR hl. m. Prahy mimoběžné.

Evropská unie svým zákonným usnesením na základě principů proporcionality a subsidiarity přenáší na hl. m. Prahu konkrétní úkoly, které má zahrnout k řešení v rámci procesů územního plánování. Česká republika již postupně všechny požadavky implementovala do svých správních a legislativních postupů a od hl. m. Prahy očekává jejich naplňování. Naplňovat Agendu 2030 je tak hl. m. Praha povinna prostřednictvím usnesení vlády o přijetí strategického rámce ČR 2030. Ten přijala vláda ČR usnesením č. č. 669/2018 a bylo zveřejněno ve věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí 7. 11. 2018. Schválením klimatického zákona a následným zákonným rozhodnutím o plnění Agendy 2030 došlo k naplnění zákonem daných podmínek, aby postupy strategického plánování a řízení tak, jak vyžaduje Strategický rámec ČR 2030, byly pro celou veřejnou správu závazné (v podrobnostech viz kapitola 9).

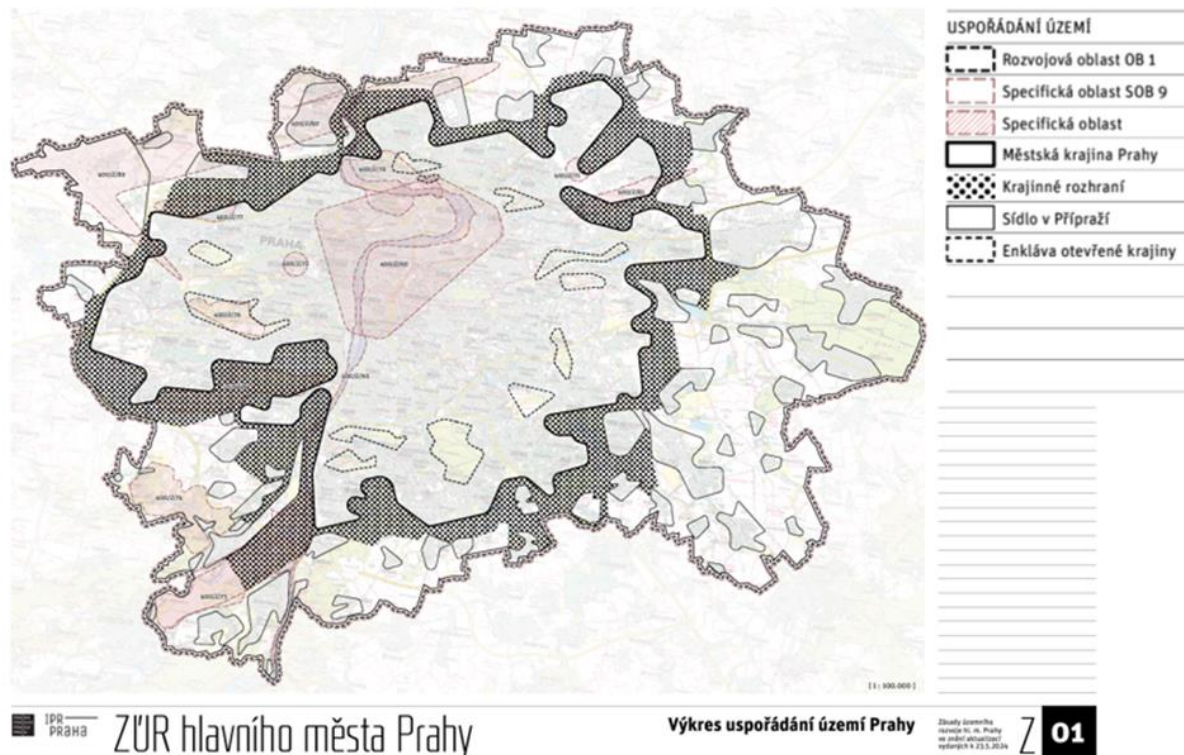
Zákon o obcích č. 128/2000 Sb. v § 61 odstavci 2 b. říká: „*Při výkonu přenesené působnosti se orgány obce řídí 1. usneseními vlády a směrnicemi ústředních správních úřadů; tato usnesení a tyto směrnice **nemohou orgánům obcí ukládat povinnosti, pokud nejsou zároveň stanoveny zákonem; podmínkou platnosti směrnic ústředních správních úřadů je jejich publikování ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí.***“ V zákoně č. 131/2000 Sb. o hl. m. Praze je toto ustanovení uvedeno v § 31 odstavci 3b) .

Zásady územního rozvoje určují strategii naplňování udržitelného rozvoje. (viz § 78 stavebního zákona v odstavci 1, který říká: **(1) “Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a určují strategii pro jejich naplňování.”**)

Základním cílem dle § 38 stavebního zákona je vytvářet podmínky pro to, aby územní plánování vždy směřovalo k udržitelnému rozvoji. Koncepční a strategické směřování, které ZÚR hl. m. Prahy zobrazují, vychází z analýz, které jsou obsaženy zejména v územně analytických podkladech. Návrh řešení pak musí vycházet z vlastního Strategického plánu hl. m. Prahy. Strategický plán hl. m. Prahy však není aktualizován a cíle Strategického rámce ČR a navazujících dokumentů neřeší. Nereflektuje tak požadavky klimatického zákona a z něj vyplývající zákonné cíle. Nepracuje s nejlepším aktuálním poznáním. Přesto jde o nejucelenější strategický dokument hl. m. Prahy, který má město k dispozici. Strategický plán hl. m. Prahy i tak nabízí nejkonkrétnější specifické cíle rozvoje zdravé a udržitelné, sociálně soudržné a prosperující metropole.

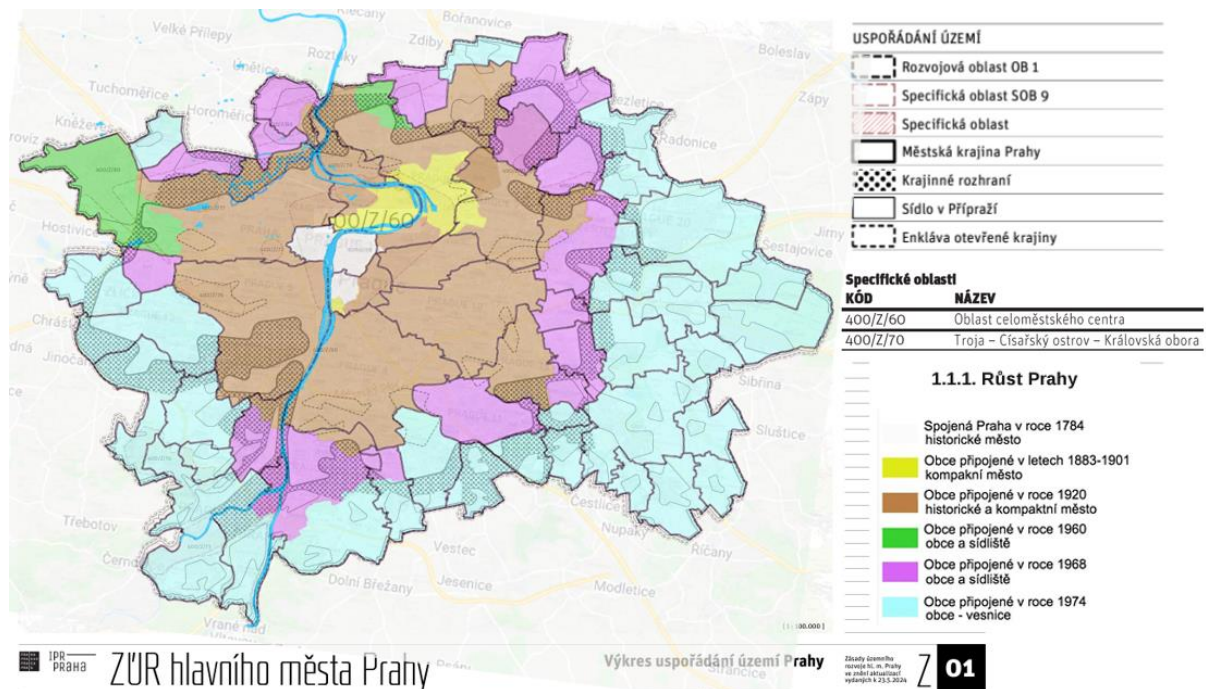
Je nemožné a také již nezákonné, aby zásady územního rozvoje byly zpracovány bez prokazatelného propojení na strategický plán. Bez této vazby není možné vytvářet podmínky pro konsensuální přístup k naplňování cílů udržitelného rozvoje. Zásady územního rozvoje musí v souladu s požadavky Strategického rámce ČR 2030 i Politikou územního rozvoje odkazovat na vlastní strategický plán hl. m. Prahy. Prostřednictvím něj na příslušné navazující sektorové dokumenty. Jen tak je možné, aby byla veřejná správa dostatečně srozumitelně úkolována k jejich sledování a kontrole. Strategické dokumenty mají procházet každoroční kontrolou plnění a odpovídajícími revizemi. Tento postup umožňuje účinně úkolovat veřejnou správu, aby vždy rozhodovala podle aktuálního stavu nejlepšího poznání. Konsensuální naplňování cílů nelze zajistit z úrovně kraje. Na úrovni Zásad územního rozvoje se řeší problémy v měřítku celého kraje, hl. m. Prahy. ZÚR hl. m. Prahy tedy znázorňují jen koncepci, strategii. Nalézt nejvhodnější variantu řešení a dojednat konkrétní spravedlivé dohody umožňuje důsledné uplatňování principu subsidiarity. Jen subsidiární přístup umožní, aby plánování bylo konkrétní, podrobné a dobře srozumitelné. Proto musí ZÚR hl. m. Prahy obsahovat i konkrétními požadavky na navazující územně plánovací dokumentaci. Dle potřeby musí požadovat vznik územních studií. Nesmí předjímat konkrétní řešení, které má být obsažené v územní plánu, nebo plánu regulačním.

Takto bohužel ZÚR hl. m. Prahy koncipované vůbec nejsou. Fakticky jde o zhrubnutí plánovaného metropolitního plánu na ZÚR hl. m. Prahy s tím, že metropolitní plán přenáší s mírnými inovacemi stávající územní plán do nového zobrazení. Výkresy infrastruktur tak nijak nereagují na nové požadavky rozvoje města. Nezpracovává nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1119, ani nereaguje na Rozhodnutí EP a Rady (EU) 2022/591 o všeobecném akčním programu unie pro životní prostředí na období do roku 2030, které směřuje ke všem úrovním veřejné správy. Jde o 8. akční program pro životní prostředí, který vytváří základ pro dosažení environmentálních a klimatických cílů vymezených v rámci agendy OSN pro udržitelný rozvoj 2030 (Agenda 2030).



Obr. č. 1: Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy – uspořádání území

Účastníci řízení dále uvádí, že schematické uspořádání kraje je iracionální kresbou, která vynucuje představu existence kompaktního města, které je obklopené zeleným pásem a zbytkem Prahy v přípraží, kde jsou MČ v zemědělské krajině. Krajinné rozhraní je v ZÚR hl. m. Prahy definováno v bodě I) *“krajinným rozhraním pás otevřené krajiny obklopující městskou krajinu; krajinné rozhraní svojí vnitřní hranicí definuje okraj města”*. Slova pás otevřené krajiny o kvalitě a funkci neříkají vůbec nic. Zda jde o nepřístupnou skálu, nivu řeky, nebo dálniční koridor. ZÚR hl. m. Prahy fakticky vymezují území velké Prahy, která byla založena regulačním plánem, který vymezuje uliční síť, bloky, ze které vyšla parcelace. K ní pak připojuje prstence sídlišť, které byly koncepčně zakládány od konce 50. let jako nové sídelní celky v rámci koncepce socialistického pojetí rozvoje města. Nejde však o jednolitě kompaktní město. Omezená platnost prvorepublikového regulačního plánu neumožnila naplnění jeho smyslu a socialistické plánování se měřítkem potřeb člověka občana nezabývalo. Praha je historickým souměstím a jeho švy nikdy prorostly do jednoho kompaktního města. Uspořádání území je zaměřeno jen na samotnou strukturu města. Potřebami života se vůbec nezabývá. Pro obce, které byly k Praze připojeny v roce 1974, už nikdy nebyla dobudována potřebná infrastruktura veřejné vybavenosti a nedošlo k napojení na tramvajovou síť. Hl. m. Praha nechala území napospas developerské výstavbě, kde se mísí směs hal, obchodních center, sídlištní a bytové výstavby, kde je naprostá většina obyvatel odkázána na silniční dopravu. Místo aby hl. m. Praha usilovala tento stav napravit, izoluje toto území do přípraží, které se již nemá rozrůstat do krajiny. To, jakým způsobem se však má pro toto území zajistit jeho budoucí udržitelný rozvoj, ZÚR hl. m. Prahy neříkají nic. ZÚR hl. m. Prahy se prioritami udržitelného rozvoje územní tak, jak je definují PÚR, nezabývají. Neřeší ani vlastní vizí rozvoje města, jak je uvedena ve vlastním strategickém plánu. Soudržná a zdravá metropole usiluje o město krátkých vzdáleností. Zdravý život ve vybaveném městě, které rozvíjí udržitelnou mobilitu atd.

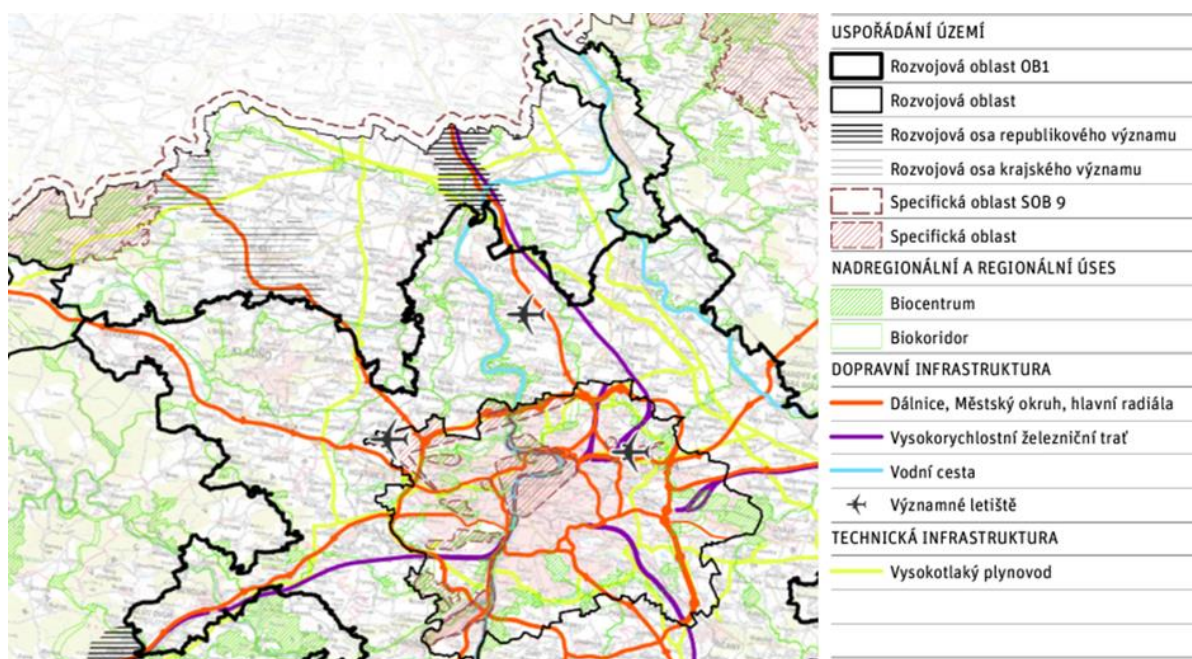


Obr. č. 2: Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy – uspořádání území

Základní uspořádání města by mělo vymezit vlastní aglomerační a čtvrtěvá centra, vyznačit specifická kulturně historická a přírodní území a vyznačit vzájemné provázání center zelenými pásy a koridory. Strategie regionálního rozvoje ČR dává za úkol Praze vytvářet podmínky pro rozvoj inovačních technologií, které pomohou nastartovat přechod průmyslu v celé zemi na práci s vysokou přidanou hodnotou. Jde o prioritu celostátního významu. K tomu je nutné zajistit v urbánním prostředí spojení všech základních složek, které jsou podmínkou pro vznik atraktivního prostředí. Jde o B+5V, tedy o zajištění toho, aby v blízkých vazbách bylo možné dosáhnout na kvalitní bydlení, vzdělání, vědy, výzkumu, vývoj i výrobu. Správné vymezení specifických rozvojových a transformačních území pak směřuje celý další územní rozvoj. Stejně důležité pro udržitelné město je usilování o obnovu, ochranu a rozvoj radiálních zelených os. Ty vzhledem k morfologii území vždy představovali malé vodní toky, které směřovaly k centrální ose řece Vltavě. Strategický plán hl. m. Prahy toto považuje za klíčovou hodnotu. Jde o základní koncept přátelského zeleného města, které zpřístupňuje všem občanům Prahy přes bezpečné koridory oddechové plochy města. Stejně tak existuje poznaná nutnost rozvíjet tangenciální tramvajové spoje a nutnost celé přípraží kvalitně provázat veřejnou dopravou. Strategie regionálního rozvoje ČR úkoluje ke vzniku udržitelných regionů na principu spádových území. (+10 tisíc občanů minimálně s místním centrem a službami tak, aby se regenerovala poptávka po mobilitě). Směřovat kolem nich rozvoj vybavenosti a služeb a tato subcentra ve veřejném zájmu prioritně propojit systémem bezemisní tedy kolejové dopravy - tramvajemi viz také dále). Právě s ohledem na tyto priority územního plánování požadují PÚR, aby došlo ke zpracování územních studií pro oblast OB1 a vyřešili se tak i vazby mezi MČ a obcemi za hranicemi města. Požadavek na koordinaci a spolupráci MČ v utváření udržitelných regionů ZÚR vůbec neřeší a do další stupně územně plánovací dokumentace nepřenáší. Stejně tak neřeší ani další zmiňované priority uspořádání hl. m. Prahy.

Přestože je výkres uspořádání území zaměřen jen na formální strukturu města, velmi dobře znázorňuje **problém, které ZÚR žádným způsobem nereflktují**. Na severu Prahy výkres

vymezuje specifickou oblast městského centra spolu se specifickou oblastí řeky Vltavy, která bezprostředně přiléhá k vyznačenému krajinnému rozhraní okraje města, do kterého je umístěna mezinárodní dálnice a navrženo zásadní zvýšení hlukem z letecké dopravy. **Jde o zcela zřejmý konflikt kvality života občanů města s velkými dopravními stavbami. Je zarážející, že pořizovatel, který má sledovat soulad s úkoly a cíli územního plánování, ve kterých zásadní prioritu a cíl představují podmínky udržitelného rozvoje, toto akceptoval.** Jeho povinností je přitom sledovat a hodnotit soulad s veřejnými zájmy. Smyslem PÚR je vytvořit podmínky pro konsensuální rozhodování. Proto také odkazují na příslušné strategické dokumenty. ZÚR tyto postupy neodůvodněně obchází a pořizovatel to v rozporu s potřebami veřejného zájmu akceptuje.



Obr. č. 3: Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy – uspořádání území

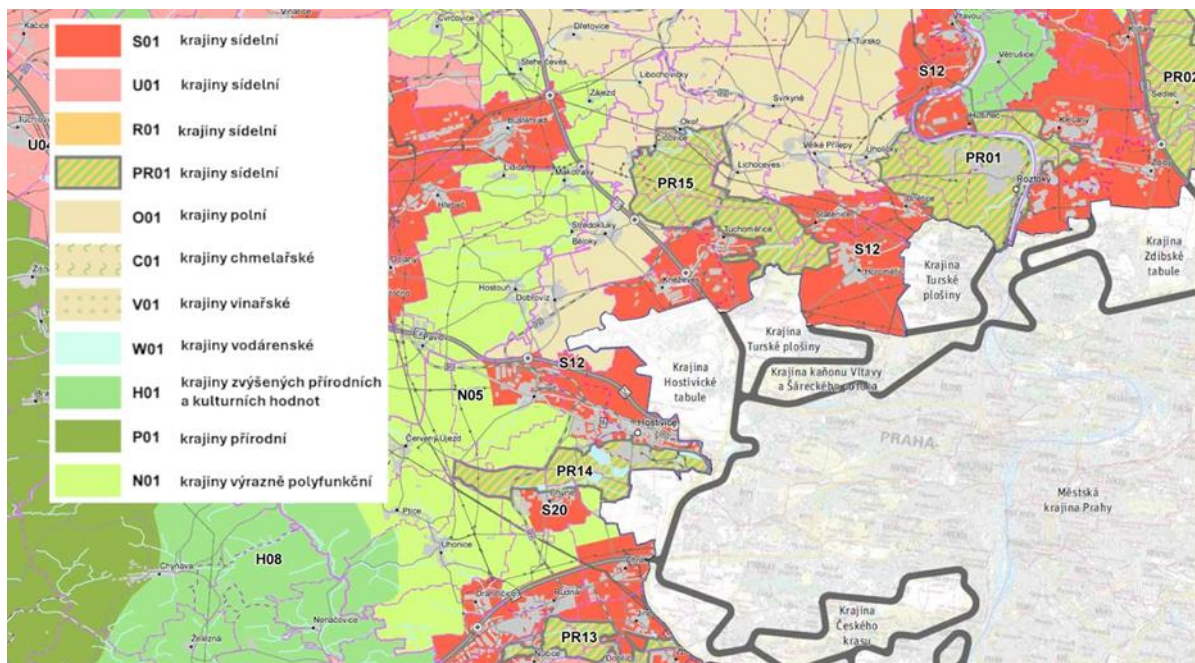
Výkres širších vztahů představuje jediný výkres, který může nabídnout představu o uspořádání území v okolí hl. m. Prahy. Smyslem a nejvyšší prioritou je udržitelný rozvoj. Cílem je transformace na bezuhlíkovou společnost. ZÚR jak ve své textové části, tak ve svém grafickém zobrazení musí v odpovídající podrobnosti představit uspořádání území, které bude k dosažení společného cíle vytvářet podmínky. ZÚR musí koordinovat rozvoj na úrovni krajů a tedy se i zabývat tím, co je působnosti kraje svěřeno tak, jak to určuje zákon č. 129/2000 Sb. o krajích a zákon č. 131/2000 Sb. o hl. m. Praze.

Kraje zřizují střední školy, nemocnice, opravují komunikace II. a III. třídy atd. Kraje koordinují rozvoj obcí (MČ) a měst. Pokud má dávat dokumentace smysl, musí primárně představit strukturu území z pohledu potřeb života občanů. Musí definovat centra, vazby, potenciály, rizika a problémy a podle toho dávat úkoly pro další úroveň plánování. Širší vazby musí z toho představit klíčové atributy, které ukáží základní souvislosti a vazby.

Udržitelný rozvoj znamená vyvážený rozvoj všech 3 pilířů sociálního, ekonomického a enviromentálního. Základní vizí územního rozvoje je vytváření udržitelných dobře vybavených a prosperujících přiměřeně velkých regionů. PÚR přímo odkazuje na strategii regionálního rozvoje a další směrné dokumenty, jejichž vazby znázorňuje ve schématu. V měřítku širších vztahů je

nutné vyznačit jak v rámci hl. m. Prahy, tak ve Středočeském kraji, aglomerační centra a regionální centra. Měla by být patrná základní koncepce provázání center rychlou bezemisní dopravou. Mělo by zde být přehled limitů, úkolů a problémů i potenciálů, které budou popsány buď v textové části a dané konkrétní úkoly pro podrobnou územně plánovací dokumentaci.

Cílem je, aby ZÚR prokazatelně směřovaly a pomáhaly garantovat směřování k udržitelnému rozvoji. Ať už jde o zlepšování biodiverzity, zadržování vody v krajině a snižování tepelných ostrovů, nebo jde o zajištění dostupnosti služeb, pracovních příležitostí, nebo rozvoje vzdělávání, inovací, vědy a výroby s vysokou přidanou hodnotou. Širší vztahy o životě občanů a jejich potřebách neříkají vůbec nic.



Obr. č. 4: Zásady územního rozvoje - krajiny

Sesazení výkresu krajiny ZÚR Středočeského kraje a hl. m. Prahy ukazují na nesoulad rozvojových představ Středočeského kraje a hl. m. Prahy. Středočeský kraj reaguje na současný stav, kdy za hranicemi hl. m. Prahy doslova vybuchla bomba nekoordinovaného stavebního rozvoje a malé vesnice se mění na města, kterým ovšem chybí vymezené plochy veřejné infrastruktury služeb a vybavenosti. Jde fakticky o sídliště. Jde o obyvatele Prahy, kteří žijí za Prahou a do Prahy za vším denně dojíždějí. Všechny strategické dokumenty a stejně tak i Zásady územního rozvoje Středočeského kraje vyžadují prioritně dobudovat odpovídající veřejnou infrastrukturu. Za tímto účelem se požaduje koordinace rozvoje a vytváření udržitelných regionů. Nejmenší sídelní jednotkou dle Strategie regionálního rozvoje ČR, která spoluplánuje a tvoří jedno spádové území se společným centrem a vybaveností, má minimálně 10 tisíc občanů. To je základní zadání, které musí dle priorit PÚR sledovat jak Středočeský kraj, tak hl. m. Praha. Pokud ZÚR vymezují území Prahy jako území rostlého města a připraví jako příměstskou krajinu, pak musí být logickým požadavkem ZÚR hl. m. Prahy, aby MČ v přípravě koordinovali svůj rozvoj s přílehlými obcemi a společně vytvářely podmínky pro vznik spádových území, které v blízkosti bydliště nabídnou svým občanům podmínky pro plnohodnotný život.

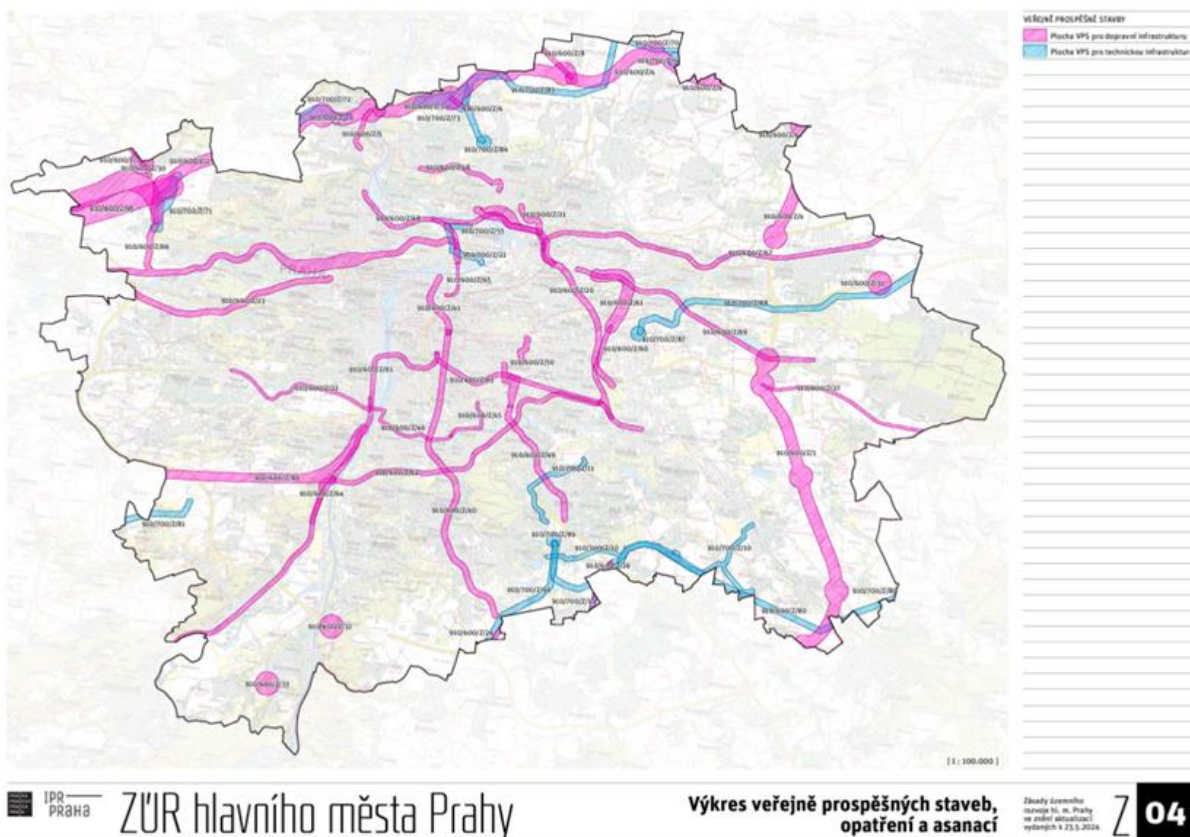
Celý nesoulad a nekoordinace je zcela evidentní na severním okraji města. ZÚR Středočeského kraje vymezují Hostivice jako nižší významné centrum. Úkolují se tak okolní obce a potažmo i MČ, aby společně koordinovali svůj rozvoj tak, aby v katastru Hostovic vzniklo nižší významné

centrum – spádové území, které dokáže vytvořit pro celé spádové území podmínky pro plnohodnotný život. Je proto vyžadováno doplnění odpovídající vybavenosti a služeb. Pro rozvoj paralelní dráhy letiště je definován požadavek, který tuto prioritu udržitelného rozvoje území nesmí omezit. Obdobně plánovaná dálnice kolem Horoměřic musí být s rozvojem koordinována a umístěna tak, aby bylo vždy garantováno dodržení všech emisních limitů, a to i za cenu její případné regulace provozu na dálnici D0. Zároveň se požaduje vytvářet podmínky pro rozvoj veřejné dopravy s preferencí na kolejovou a pro okraje města se vyžaduje koordinace s MČ a hl. m. Prahou.

Nic z toho neočekávají ZÚR hl. m. Prahy. Ty hovoří u navazujících ploch o harmonickém rozvoji příměstské krajiny a bránění srůstání sídel, budování remízků a stavbě dálnice, která se má integrovat do krajiny. Pro letiště pak rovnou ZÚR definují počet letů bez toho, že by se jakkoliv staraly o priority udržitelného rozvoje a úkoly a cíle územního plánování.

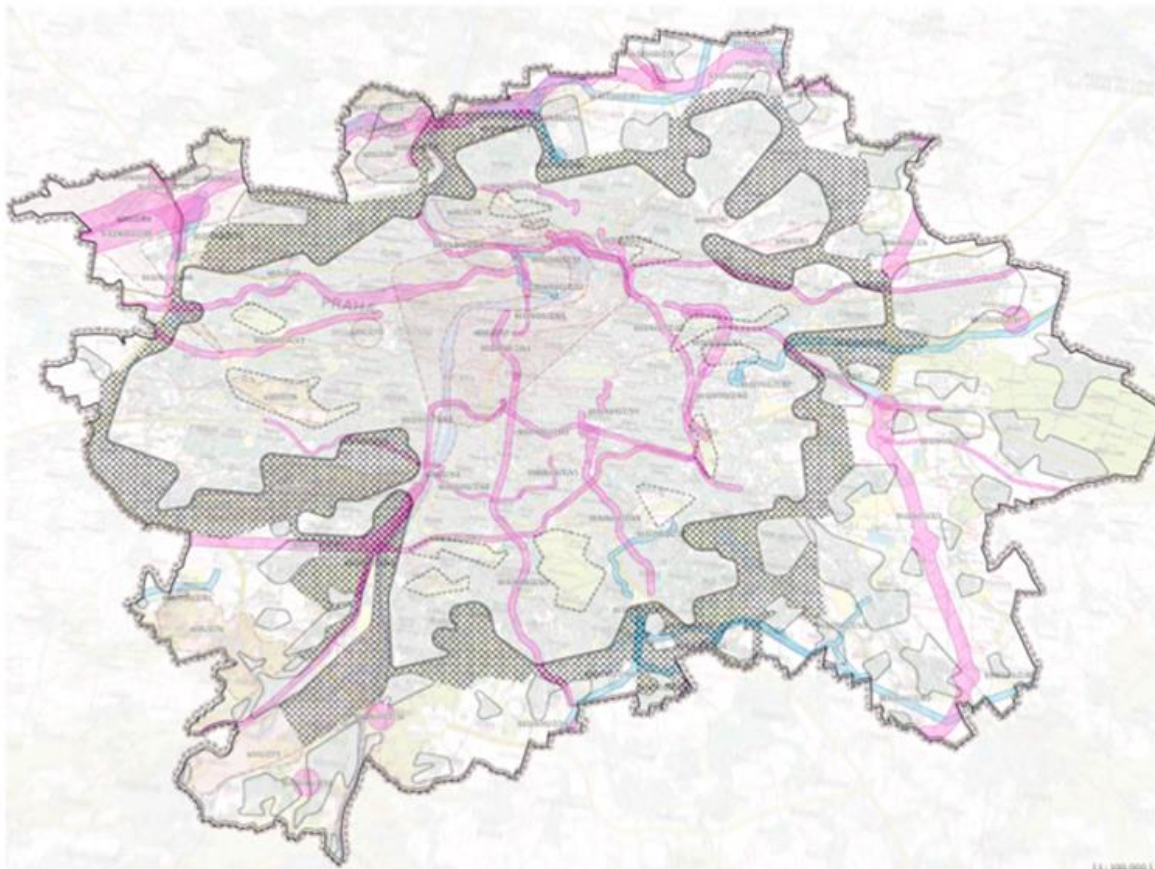
Místo aby ZÚR požadovaly koordinaci rozvoje a dále upřesnily požadavky na priority územního rozvoje a koordinaci rozvoje v metropolitní oblasti OB1, jak požaduje PÚR, rovnou stanovují povinnost občanům města strpět limitní i nadlimitní hlukovou zátěž v rozšířeném hlukovém pásmu. Dochází tím prokazatelně k poškození občanů. ZÚR navrhuje výrazné rozšíření zasažení obtěžujícím hlukem až nadlimitním hlukem venkovní prostředí nemovitostí rezidentů. V hlukem zatížených oblastech není možné z hygienických důvodů rozvíjet potřebnou veřejnou infrastrukturu, škol, školek a zdravotních zařízení. Jde o omezení práva a možností obcí a MČ na zdravý a plnohodnotný život. Jde o snížení kvality života i snížení ceny zasažených nemovitostí.

Jak je patrné z výkresu veřejně prospěšných staveb, opatření a asanačí hl. m. Praha do veřejně prospěšných opatření celoměstského významu vymezuje jen dopravní a infrastrukturní stavby.



Obr. č. 5: Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy – veřejně prospěšné stavby

Pokud by však hl. m. Praha zapracovala jen cíle vlastního strategického plánu, musel by výkres být doplněn o garantování ploch pro rozvoj vědy výzkumu a inovací. Vymezené by byly koridory pro radiální zelené vazby a napojení na tok Vltavy a další priority rozvoje, které souvisí s rozvojem zdravého bezpečného soudržného a prosperujícího města.



Obr. č. 6: složení uspořádání města a veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací

Složení uspořádání města a veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací ukazuje, že ZÚR nepracují s aktuálně dosaženým nejlepším stupněm poznání a ani plně nevyužívá analýzy vlastních územně analytických podkladů. V městské krajině Prahy je dále navržen rozvoj kolejové dopravy. Toto v přípraži v podstatě chybí. Na místo toho je jím vedena neregulovatelná doprava mezinárodní dálnice D0. Dnes je již dobře prokázán princip dopravní indukce a je prokázáno, že budování dálnice v blízkosti města přináší městu více problémů než přínosů. Přestože se jedná o nejzatíženější území, kde občané nemají alternativu rychlé kolejové dopravy, je zde dále tento nepříznivý a neudržitelný trend posilován. Přestože se hl. m. Praha hlásí k nutnosti rozvoje městské dopravy, v ZÚR takové vymezení úplně chybí. Místo vytváření vyvážených podmínek pro rozvoj všech druhů dopravy s možností preference městské veřejné dopravy je zde navrženo v rozporu se všemi poznatky další zvyšování individuální dopravy včetně zatahování mezinárodní dopravy do intravilánu města.

Prostým pohledem je zřejmé, že severu hlavního města dochází ke kumulaci negativních vlivů vedení mezinárodní dálnice D0 úseky 518-519 a navrhovaná výstavba paralelní vzletové a přistávací dráhy. Zároveň vše prochází krajinným rozhraním, které je zároveň součástí

nejrozsáhlejších rekreačně oddechových ploch hl. m. Prahy, které jsou v přímém kontaktu s vymezenými centrálními částmi města.

Hl. m. Praha zde cíleně podporuje zvyšování emisí CO₂. Dochází ke kumulaci hlukové zátěže, která nikdy nebyla řádně vyhodnocena, což potvrzuje i hodnocení EIA pro oba záměry. Modely neřeší řádně vliv konfigurace terénu strmých údolí a skal, kde se hluk mnohonásobně odráží.

To, co plánuje hl. m. Praha v údajném veřejném zájmu, je z pohledu cílů udržitelného rozvoje neodůvodnitelné a neobhajitelné.

Účastníci řízení pak uvádí, že stavební zákon č. 283/2021 v § 11 definuje co je veřejně prospěšná stavba a opatření. „**(1) Veřejně prospěšnou stavbou se v tomto zákoně rozumí stavba nebo zařízení pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu vymezená v územně plánovací dokumentaci a stavby a zařízení s ní související nebo podmiňující její realizaci.**“

Česká republika přímo úkoluje hl. m. Prahu ke sledování prioritních cílů ČR, v jejichž středu stojí zákonný požadavek na rychlou dekarbonizaci a přechod k uhlíkové neutralitě. Všechny státy, kraje a obce jsou vysloveně zavázány, aby tomuto cíli přizpůsobily všechny své politiky a směřovaly veškeré konání veřejné správy k dosažení vytyčených cílů. Je pravdou, že zároveň platí závazek ČR na propojení dálniční sítě TEN-T, ale ten není nijak nadřazen prioritám udržitelného rozvoje. Pro propojení existuje i v ZÚR Středočeského kraje alternativa úpravou propojení navrhované rychlostní silnice II/240 mezi D4 a D8 od Kralup ke Kněževsi. Vymezení záměru 1,5km směrem do hl. m. Prahy s tím, že zvýšený hluk z letecké dopravy podle podkladů zpracovatele dokumentace zasáhne zvýšeným hlukem celou západní část hl. m. Prahy, bude vždy problematické. Nelze však do budoucna vyloučit technologický pokrok, který umožní provoz bezemisní letecké dopravy s výrazně nižší hlukovou stopou. Proto je možné považovat požadavek PÚR na její vymezení a stejně tak i její vymezení v ZÚR hl. m. Prahy za odpovídající. Vymezení by však mělo být v územní rezervě, protože nelze předpokládat, že v nejbližších letech by bylo možné podmínky, které by umožnily provoz vzletové a přistávací dráhy, v souladu s aktuálními zákonnými prioritami splnit.

S ohledem na výše uvedené lze tedy uzavřít, že záměr je v zásadním rozporu se sledovanými veřejnými zájmy. Nedošlo k naplnění požadavků PÚR, které vyžadují před umístěním záměru zkoordinovat v souladu s cíli udržitelného rozvoje potřeby obcí a MČ na severu hl. m. Prahy a v metropolitní oblasti.

Plánovaný záměr nedokládá jakýkoliv prokazatelný přínos pro občany hl. m. Prahy a přilehlé metropolitní oblasti. Je prokazatelně v zásadním rozporu s cíli Strategického rámce ČR i Strategií regionálního rozvoje. Tyto dokumenty musí dle požadavků Politiky územního rozvoje sledovat všechny orgány veřejné správy k zajištění konsensuálního rozhodování. Realizaci záměru také musí předcházet požadovaná koordinace rozvoje území. Východiskem pro návrh je opakovaně prodlužované schválení kladného stanoviska EIA, které však vzniklo ve zcela jiném právním prostředí a které vůbec nezohledňuje zákonné cíle klimatického zákona ani právní situaci nového stavebního zákona. Právě tyto požadavky přebírají ZÚR hl. m. Prahy. Jde o zarážející předjímání možností budoucího provozu dříve, než došlo k naplnění úkolů PÚR. ZÚR tak usilují o to garantovat provozovateli letiště Výhodu rozšíření letiště bez ohledu na své občany cíle a úkoly územního plánování. V důsledku neaktuální dokumentace EIA a nefunkční a zavádějící dokumentaci ZÚR hl. m. Prahy stavebník může získat od orgánů veřejné správy kladná stanoviska dotčených orgánů státní správy. Stavební úřad je však vázán povinností sledovat a hájit veřejný zájem. V případě jakýchkoliv pochybností má právo žádat doložení řádného

souladu předložených stanovisek s požadavky stavebního zákona a dalších navazujících právních norem včetně plnění nařízení a rozhodnutí EU.

Stavební zákon v § 79 v odstavci 3 říká: „**(3) K návrhu zásad územního rozvoje pořizovatel zajistí vyhodnocení vlivů, je-li to vyžadováno podle § 40.**“

Ze zjištěných skutečností je zřejmé, že ZÚR hl. m. Prahy nijak neprokázaly, že provozní kapacity vzletové a přistávací dráhy jsou v souladu s úkoly a cíli územního plánování. **Dokumentaci ZÚR tak lze označit za zmatečnou a nevhodnou pro závazné rozhodování.**

Vzhledem k tomu, že hl. m. Praha ani nemá aktualizovaný vlastní strategický plán, nemohlo proběhnout ani řádné posouzení souladu ZÚR hl. m. Prahy s § 40 stavebního zákona.

Pokud chce stavební úřad postupovat v souladu s platnými zákony, nezbyvá mu než řízení zastavit a požadovat přezkum ZÚR dle § 40 stavebního zákona s tím, že přezkum může být zadán až poté, co dojde k aktualizaci strategického plánu hl. m. Prahy.

Kromě výše uvedeného je třeba upozornit na fakt, že forma umístění záměru do ZÚR přináší zároveň povinnost hlavnímu městu Praze poskytnout náhradu občanům, obcím a MČ za omezení možnosti života, zhoršení životních podmínek a znehodnocení nemovitostí. Samospráva hl. m. Prahy svým působením na poli územního plánování výrazně zasahuje do života, práv a majetku občanů. Rozšíření hlukového pásma pro výstavbu potřebné infrastruktury je fakticky územním opatřením o stavební uzávěře. Na základě vydané územně plánovací dokumentace dochází rovněž k omezení zastavitelnosti a snížení ceny pozemků. Pro majitele všech zasažených nemovitostí i obce a MČ tak dochází k naplnění §133 stavebního zákona a vzniká zákonný nárok na odpovídající náhradu. **§133 (1) Vlastníkovi pozemku nebo stavby a osobě, která má jiné věcné právo k pozemku nebo stavbě (dále jen „oprávněná osoba“) a které vznikla škoda v důsledku zrušení nebo významného omezení zastavitelnosti pozemku na základě změny územně plánovací dokumentace nebo vydáním nové územně plánovací dokumentace, náleží náhrada škody spočívající v nákladech vynaložených na přípravu výstavby v obvyklé výši, zejména na koupi pozemku, na projektovou přípravu výstavby nebo za snížení hodnoty pozemku, který slouží k zajištění dluhu. (2) Oprávněné osobě náleží dále náhrada, byla-li její práva k pozemku nebo stavbě významně omezena územním opatřením o stavební uzávěře a byla-li jí tím způsobena škoda.**

Bez podrobné koordinace není možné stanovit míru dopadu a omezení, a tedy ani řešit odpovídající kompenzaci. Podané žádosti proto nelze vyhovět.

6.4. Rozpor záměru s územním plánem a s cíli a úkoly územního plánování

Účastníci řízení pro úplnost uvádí, že není též prokázán soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování ani s územními plány Hlavního města Prahy a okolních obcí.

Z pohledu územního plánu hlavního města Prahy je záměr za současného právního stavu a situace v území neumístitelný. Ve stávajícím územním plánu je totiž část plochy, na které má být záměr umístěn, v územní rezervě. Změna územního plánu doposud nebyl projednána. Neproběhlo posouzení změny dle § 40 zákona č. 283/2021 Sb. a nebyl tak posouzen vliv záměru na udržitelný rozvoj území, ani nemohlo dojít k řádné koordinaci a narovnání vztahů v území. Ačkoliv ZÚR záměr výstavby paralelní a vzletové dráhy v souladu se specifickým

požadavkem PÚR závazně ukotvují, v rozporu s požadavky PÚR neřeší odpovídajícím způsobem koordinaci rozvoje navazujícího území v rozvojové oblasti OB1. Tímto se ZÚR nezabývají. Stavební zákon však vysloveně úkoluje, aby územně plánovací dokumentace zpřesnila jak ZÚR, tak požadavky PÚR, pokud je ZÚR dostatečně neřeší. Naplňování cílů udržitelného rozvoje vyžaduje koordinovaný přístup a podrobné plánování, které není možné zvládnout na úrovni Zásad územního rozvoje. Proto není myslitelné rozhodovat o umístění záměru, aniž by napřed došlo k naplnění požadavků PÚR na koordinaci rozvoje a potřebným úpravám v územním plánu, pokud tuto koordinaci není prokazatelně schopna zajistit dokumentace ZÚR.

Účastníci řízení v této souvislosti uvádí, že do areálu letiště zasahují i plochy OB. Plánovaná změna územního plánu se však vůbec řešení sousedících ploch OB netýká. Přitom je zjevné, že plánovaný záměr funkci OB prakticky na letištní dráze vylučuje. Není proto možné, aby probíhala změna jen samotné plochy, ale je nutné řešit i plochy navazující.

ZMĚNA PLÁNU

Z0939 Realizace letové dráhy RWY 06R/24L - změna časového horizontu, vyhlášení VPS

Předmět
Realizace letové dráhy RWY 06R/24L - změna časového horizontu, vyhlášení VPS

Městská část
Praha 6, Praha - Přední Kopanina, Praha - Nebušice

Katastr: parcela
Ružyně: 2450/7, 2596/46, 2909/4, 2409/3, 2411/1, 2604/3, 2614/1, 2884/1, 2615/3, 2884/11, 2884/9, 2876/42, 2613/4, 2450/4, 2408/4, 2409/1, 2409/12, 2909/2, 2604/2, 2614/2, 2411/12, 2594/4, 2876/40, 2613/17, 2596/2, 2450/8, 2842/1, 2411/14, 2450/5, 2625/2, 2596/43, 2909/1, 2409/10, 2615/1, 2615/12, 2878/1, 2876/61, 2876/3, 2876/4, 2876/63, 2409/5, 2409/4, 2596/18, 2596/19, 2409/6, 2596/42, 2596/41, 2625/1, 2626/4, 2613/9, 2613/10, 2408/3, 2613/7, 2409/2, 2911, 2615/14, 2860/1, 2878/2, 2884/10, 2884/2, 2626/3, 2842/11, 2596/45, 2409/11, 2615/2, 2902, 2606/4, 2900, 2411/2, 2615/4, 2884/3, 2876/41, 2876/39, 2408/2, 2409/7, 2409/13, 2909/3, 2884/7, 2883/2, 2622/20, 2883/1, 2613/14, 2613/5, 2409/8, 2409/9, 2613/1, 2615/13, 2614/3, 2884/8, 2616/1, 2876/1, 2615/5, 2860/4
Liboc: 1345/3, 1453/2, 1346/1, 1345/1, 1346/2, 1454/1, 1345/2, 1454/3, 1453/1, 1452, 1454/2
Nebušice: 1003/3, 1003/6
Přední Kopanina: 799/5, 715/5, 698/5, 798/1, 731/10, 698/4, 698/51, 731/2, 698/43, 698/114, 698/113, 715/9, 731/1, 698/81, 698/18, 698/52, 698/42, 698/20, 798/2, 798/3, 698/53, 707/15, 698/50

Rozloha [m²]
248 107

Původní stav ÚP
omá půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ dopravní, vojenská a sportovní letiště /DL/ dopravní, vojenská a sportovní letiště /DL - výhled louky, pastviny /NL/ louky, pastviny /NLJ - výhled zeleně městská na krajinná /ZMK/ izolační zeleň /IZ/ suché pole /SÚP/ VPS

Upravený stav ÚP
dopravní, vojenská a sportovní letiště /DL/ izolační zeleň /IZ/ VPS
Informace o regulatvích využití území

Stav změny
Neschválená změna

Etapa: Návrh Vlna: 12

Historie pořízení změny
29.04.2004 schváleno zadání (usnesení ZHMP 17/6)
14.09.2006 schválen návrh (později zrušen rozhodnutím soudu) (usnesení ZHMP 40/13)
26.11.2009 schváleno zadání (usnesení ZHMP 31/41)
(neznámé datum) neukončené projednávání návrhu
18.02.2021 neschválen návrh (usnesení ZHMP 24/9)

↗ Výkresy ÚP
↗ Grafická příloha

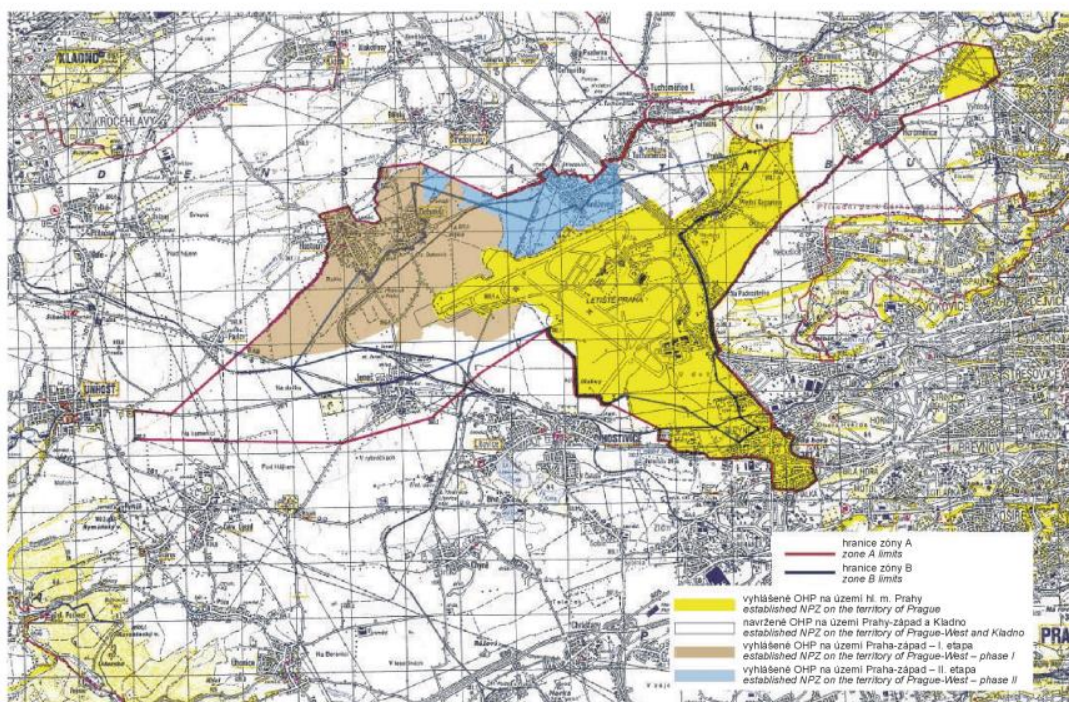
Přihlásit se | Vytvořit účet a odebrat změny | O aplikaci

Seznam

Obr. č. 7: změna územního plánu

Účastníci řízení rovněž uvádí, že roce 2003 úřad pro civilní letectví pro letiště vyhlásil nové hlukové pásmo. Do tohoto pásma byly zahrnuty i plochy OB, aniž by došlo k jakémukoliv majtkovému vyrovnání s majiteli stávajících nemovitostí.

Obr. B5.5 Ochranná hluková pásma, letiště Praha - Ruzyně, 2003



Obr. č. 8: ochranná hluková pásma – rok 2003

Přestože v dané ploše obytné domy být nesmí, stávající územní plán to stále připouští.

	Zóna B	Zóna A
Zdravotnické a školské objekty	výstavba není možná	výstavba není možná
Obytné objekty	výstavba není možná	povinné předložení průkazu o splnění limitu pro vnitřní hluk v obytné části budov
Výrobní a skladové objekty, administrativa, služby	povinné předložení průkazu o splnění limitu pro vnitřní hluk ve vymezených částech budov	bez omezení

Obr. č. 9: možnosti výstavby v zóně A a zóně B

Jde o zjevný nesoulad v územně plánovací dokumentaci s reálným stavem území. Za podobu územně plánovací dokumentace i podobu Zásad územního rozvoje odpovídá stejný pořizovatel hl. m. Praha. Zásady územního rozvoje však neřeší změny funkčních ploch.

Jako další příklad uvádějí účastníci řízení Územní plán Hostivice. Městský úřad Hostivice oznámil prostřednictvím veřejné vyhlášky ze dne 6. 5. 2024, č. j. 06062/24/OMA/VBa, zahájení řízení o územním plánu obce Hostivice a informoval o možnosti podat připomínky a námítky do sedmi dnů ode dne konání veřejného projednání, tedy do dne 3. 7. 2024. V návrhu nového územního plánu dochází ke konkrétnímu vymezení zastavitelných ploch Z.76a, Z.76b, Z.76c a Z.77 se způsobem využití DL - doprava letecká pro realizaci veřejně prospěšných staveb VD.28 až 31. Na těchto plochách je plánováno umístění paralelní dráhy RWY 06_L-24L a prodloužení letištní

dráhy 12/30. Proti návrhu nového územního plánu byla podána celá řada námitek a připomínek. **Jelikož doposud nebyl dokončen proces pořizování nového územního plánu, nelze do doby jeho vydání záměr umístit, neboť nelze posoudit soulad záměru s územním plánem.**

Účastníci řízení rovněž uvádí, že záměr je **v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.**

Podle § 18 odst. 1 StavZ 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. Podle § 18 odst. 2 StavZ má územní plánování zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením jeho účelného využití a prostorového uspořádání s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Podle § 18 odst. 4 StavZ dále územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a s ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků.

Podle § 19 odst. 1 StavZ 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 nebyl nadto ze strany orgánu územního plánování řádně vyhodnocen, jako bude podrobněji rozebráno níže.

7. Není prokázán převažující veřejný zájem na realizaci záměru, přednost jiných veřejných zájmů

Účastníci řízení rovněž uvádí, že u předmětného záměru zcela absentuje aktuální posouzení ekonomických nákladů a jeho přínosů, stejně jako posouzení jeho reálné potřebnosti. Skutečnost, že je záměr zanesen 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.

Záměr není potřebný, a to zejména s ohledem na neúměrné ekonomické náklady a především externalitu, které mají zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí a městských částí hl. m. Prahy. Schválení výstavby záměru by podle názoru účastníků řízení 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 dle účastníků řízení prokázáno, že záměr výstavby paralelní dráhy je veřejným zájmem, výrazně převažujícím nad zájmy vlastníků nemovitostí a dotčených obyvatel v území obecně.

Účastníci řízení rovněž uvádí, že v současnosti mají přednost jiné veřejné zájmy před zájmem na realizaci záměru. Mezi hlavní strategické cíle veřejného zájmu patří:

- vyvážený regionální rozvoj všech území ČR,
- rozvoj kapacit pro inovaci, vědu, výzkum, získání a setrvání talentů špičkových pracovníků,
- vymezení a rozvíjet regionální a aglomerační centra a zajistit jejich provázání rychlou bezemisní (kolejovou) dopravou,
- zlepšovat stav krajiny, bránění sucha, ochrana biodiverzity a zlepšování mikroklimatických podmínek,
- zajistit podmínky pro kvalitní bydlení, s vybaveností a službami i oddechem – vytváření spádových území.

Ing. arch. Vladan Hodek zpracoval hodnocení záměru z hlediska strategických cílů, úkolů a veřejného zájmu. Účastníci řízení níže přebírají a přikládají jím zpracované hodnocení.

Hodnocený záměr

Záměr	Výstavba paralelní dráhy RWY 06R/24L na Letišti Václava Havla v Praze
Umístění	Severozápadní okraj Prahy (poloha viz.mapa)

Úroveň přípravy	Základní popis
Projekt	Dokumentace k umístění stavby – územní řízení

Shrnutí hodnocení

1a	Rozsah nutné koordinace – hodnocení dopadů	Není zajištěna koordinace
1b	Začlenění do Realm – vztah ke 3 pilířům udržitelného rozvoje	Není soulad s pilíři udržitelného rozvoje
1c	Vliv na produkci CO2	Zvyšuje dopad CO2 bez prokázané kompenzace
2	Strategie regionálního rozvoje ČR 2030 □ Požadavky na metropolitní oblast	Není v souladu

Závěr

Není možné ověřit soulad s prioritními cíli a proto není ani možné ověřit soulad s veřejným zájmem.

Poznámka :

Parametry hodnocení zahrnují základní požadavky, které jsou určující pro posouzení souladu s veřejným zájmem z pohledu sledování cílů udržitelného rozvoje, které i stavební zákon stanoví jako prioritní cíl veřejného zájmu. Práce hodnotitele je vždy subjektivní. Zpracování nabízí možnost kontroly a ověření.

I. Hodnocení

1. Východiska pro výběr hlavních cílů veřejného zájmu

1a) Rozsah nutné koordinace – schopnost posoudit a hodnotit a kontrolovat dopady - určení nejpodrobnější směrné strategické dokumentace

(vliv - 0 žádný, 1 mírný, 2 významný, 3 zásadní - váha zesiluje stav - přičítá se)

Koordinace územně plánovací dokumentace a legislativní požadavky ve vztahu k cílům

(-2 není vůbec řešeno, -1 jsou požadavky není koordinace, 0 bez vztahu. +1 koncepční koordinace , +2 podrobná koordinace)

Územní dopad	vliv - váha	Popis	stav
Regionální	3	Nutná prioritní koordinace rozvoje regionů tak, aby záměr nebránil obcím a MČ naplňovat cíle udržitelného rozvoje. Rozšíření hlukového pásma znehodnotí majetky občanů, kteří mají nárok na finanční vyrovnání. Omezí možnost budovat veřejné služby a vybavenost. Není soulad s územním plánem nejsou řešeny navazující změny v území. (Např. v areálu letiště je stále vymezena funkce OB)	-2
Aglomerační	3	Záměr vyžaduje prioritní koordinaci územně plánovací dokumentace aglomerace. Je požadované v souladu s prioritami udržitelného rozvoje zajistit obsluhu území kvalitní bezemisní dopravou, propojení místních center a doplnění vybavenosti a služeb. (Realizace záměru nesmí být na úkor priorit politiky územního rozvoje a	-2

		odkazovaných cílů dle strategie regionálního rozvoje ČR.) Není vůbec řešeno.	
Metropolitní	2	Záměr má za cíl kapacitu 21,2 milionu . Kapacita nad 18 mil. cestujících už pro hl. m. Prahu začíná přinášet více problémů s overturismem než přínosy z turistického ruchu. (Zkušenost z roku 2019). Zvýšená hluková zátěž se týká ½ hl. m. Prahy. Hl. m. Praha musí řešit prioritně koordinaci rozvoje metropolitního regionu, aby dojíždějící nezpůsobovali denní dopravní kolaps. Probíhá zpracování územní studie není dokončena.	-1
ČR	2	Záměr koncentruje významnou rozvojovou investici do bezkonkurenčně nejbohatšího regionu ČR. Nutné ověřit, jak investice přispívá a podporuje vyvážený rozvoj všech regionů.	-1
EU	2	Nutné ověřit soulad s vyváženým přístupem dle Nařízení Evropského parlamentu a rady EU č. 589/2014 Nutné prokázat zajištění rovných podmínek pro podnikání v letecké dopravě.	-1

(propočet -5 + -5 +-3+-3+-3 = -19 průměr 19/5 = -3,8)

Shrnutí popis	score
Záměr není z pohledu dopadů kontrolovatelný a hodnotitelný. Podmínky v území nejsou se záměrem koordinovány. Koordinace vyžaduje pojmenování potřeb z úrovně místního detailu až celku ve vztahu ke stanoveným prioritám udržitelného rozvoje se hledá nejvhodnější varianta řešení. Územní plán ani Zásady územního rozvoje nejsou provázanou koordinovanou dokumentací s cíli udržitelného rozvoje. Pokud není splněna tato podmínka, pak stavební zákon dává možnost rozhodovat dle Politiky územního rozvoje a odpovídající strategické dokumentace, kterou využije jako směrný dokument pro zpřesňování úkolů a cílů územního plánování.	-3,8
Výchozí strategický dokument dle PUR - Strategie regionálního rozvoje ČR Směrná dokumentace - územní agenda EU a Lipská charta.	

1b) Začlenění do Realm – vztah ke 3 pilířům udržitelného rozvoje - ověření udržitelnosti

(*udržitelný = vyvážený vztah ke všem 3 pilířům*)

(*postup řešení – 1. potřeby života, 2. vztahy v prostoru, 3. investice do objektů*)

- 1. Sociální pilíř - Život** – vztahy, komunikace, spolupráce, právo, instituce

Route – komunikace (fyzická i lidská – vztahy)

Popis a vlastní hodnocení

(+2Výrazně pozitivní, +1pozitivní, 0 neutrální, -1 negativní, -2 výrazně negativní)

Plánovaná kapacita 21,2 milionů cestujících překračuje hranici přínosů z turistického ruchu. Místo podpory rozvoje zhoršuje podmínky pro život rezidentů hl. m. Prahy. Zvyšující se hluková zátěž na celém severním okraji Prahy a vliv na hlukové pozadí celé západní části města ovlivňuje kvalitu života a přispívá k tomu, že obyvatelé za klidem z města odjíždí. Neupevňují si vazby na místo, kde žijí, omezuje se komunitní život a soudržnost.	-1
---	----

2. Enviromentální pilíř - Prostor – funkce, obecně uspořádání, provoz, organizace

Acquirements – nabytí (dovednosti – znalosti)

Landscape – prostor (fyzický i sociální)

Popis a vlastní hodnocení

(+2Výrazně pozitivní, +1pozitivní, 0 neutrální, -1 negativní, -2 výrazně negativní)

Praha a metropolitní oblast je nejhustěji osídleným územím v ČR. Prioritním cílem je zkvalitňování podmínek pro plnohodnotný život tak, aby občané dokázali naplňovat všechny své životní potřeby v blízkosti bydliště. Paralelní dráha se posouvá 1,5km směrem do hl.m. Prahy nad rezidenční území města a nadále se přibližuje městskému centru. Obtěžujícím hlukem a nadlimitním hlukem zatěžuje území, které sama hl.m. Praha vymezila k ochraně jako tichá území pro oddech a rekreaci. Paralelní dráha zasahuje do nejhodnotnějších ploch a rezidenčních území hl.m. Prahy. Vyvolává nároky na dopravu a zvyšuje emise CO2. 0,5 milionu zpevněných ploch v oblasti ohrožené suchem je obrovský tepelný ostrov posilující negativní vliv urbie na ohřívání atmosféry.	-2
--	----

3. Ekonomcký pilíř - Budovy – výstavba obecně, výroba, energie, utváření obecně, praxe

Economy – prosperita (fyzická, vztahová, finanční)

Municipality – služby (veškerá vybavenost, organizace obce)

Popis a vlastní hodnocení

(+Výrazně pozitivní, +1pozitivní, 0 neutrální, -1 negativní, -2 výrazně negativní)

PUR vyžadují, aby územně plánovací dokumentace byla s rozvojem letiště koordinována jak na místní, tak regionální i metropolitní úrovni tak, aby byl zajištěn udržitelný rozvoj regionů. Není zřejmé, jak je toto zajištěné. Kapacita plánovaného záměru a míra rozšíření nadlimitního hlukového pásma a obtěžující hluk bude vždy v konfliktu s potřebami rozvoje území. Hl. m. Praha má být inovačním leaderem.	-2
---	----

Vzhledem k tomu, že i zpracovatel projektové dokumentace přiznává, že cílovou kapacitu cestujících je schopen zajistit i na stávající ranveji, bude cílový počet pohybů určen k přepravě leteckého carga. Tento typ podnikání podporuje budování logistických areálů a hal a ne excelentní vědu, výzkum a výrobu s vysokou přidanou hodnotou.	
---	--

(propoččet -1 + -2 +2 = -5 průměr 5/3 = -1,67)

Shrnutí popis	score
Ideálně by záměr měl být ke všem 3 pilířům rozvoje pozitivní, nebo alespoň neutrální. Ne každý záměr může vždy plnit všechny 3 pilíře udržitelného rozvoje. V takovém případě je však nutné záměr spojit s dalšími opatřeními, které negativní zajistí, aby výsledně score bylo alespoň neutrální pro všechny 3 pilíře. Pokud toto záměr neprokazuje nelze v souladu s nařízením a rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ai 2022/591 prokázat soulad s veřejným zájmem.	-1,67
Není soulad s pilíři udržitelného rozvoje	

1c) Vliv na produkci CO2 - příspěvek k dekarbonizaci

(-2 Významný - regionální, -1 malý - místní 0 nemá vliv. +1 mírné zlepšení -místní, +2 významné zlepšení- regionální)

Druh zdroje	Dopad na CO2	Emisní zdroj a popis řešení	Strategie – emisní cíl	Termín plnění
Stavba	-1	Zpevněné pojezdové plochy drah a související objekty – plocha celkem 522 165 m2 – není řešeno	není řešeno	2030
Provoz	-2	Letecká doprava – zvýšení průměrného počtu pohybů letadel/rok z cca 130 000 na 258 225 – poplatky za emise	+100%	Od 2030

(propočít -1 + -2 = -3 průměr 5/3 = -1,5)

Shrnutí popis	score
Cílem je aby všechny investice vedly a přispívali k dekarbonizaci. Každá stavba je zpravidla zdrojem CO2. Výsledný produkty by pak měl v zajistit, aby provoz následně tuto negativní složku alespoň vyrovnal. Toto není vždy a za všech okolností možné, proto je nutné, aby součástí návrhu záměru bylo i navrženo jak konkrétně je negativní bilance stavby a provozu vyrovnána. Bez této podmínky nelze ověřit soulad s plněním zákonem stanovených cílů. Nelze tak v souladu s nařízením a rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ai 2022/591 prokázat soulad s veřejným zájmem.	-1,67
Zvyšuje dopad CO2 bez prokázané kompenzace	

2. Strategie regionálního rozvoje ČR 2030 □ Požadavky na metropolitní oblast

(Nejnižší úroveň odpovídající koordinované strategické dokumentace)

(+2Výrazně pozitivní, +1pozitivní, 0 neutrální, -1 negativní, -2 výrazně negativní)

Rozvíjet kapacity vědy a výzkumu a podporovat příchod a setrvání talentů a špičkových vědeckých pracovníků	Záměr se zaměřuje na neinovativní podnikání v leteckém cargu, kterým hodlá blokovat významné rozvojové plochy, které by měli být určeny pro rozvoj vědy, výzkumu, inovací a finální výroby z vysokou přidanou hodnotou	-2
Rozvíjet regionální inovační systém	Jde o požadavek na spolupráci municipalit s firmami a vytvářet jim podmínky pro jejich úspěšný rozvoj. Jde o tedy o to nabídnout vše od bydlení vzdělávání, služeb a oddechu, tak aby metropole byla atraktivní pro špičkové pracovníky.	-1
Zlepšit postavení a význam firem v rámci globálních sítí	Záměr zlepšit postavení Letiště Praha. Je zde ale problém, že stát zde sjednává neoprávněnou výhodu v podnikání. Není zřejmé, zda a jestli vůbec bude po případném postavení paralelní dráha využitelná, a tudíž investice efektivní.	0
Lépe integrovat systém veřejné dopravy a rozvíjet městskou mobilitu	Propojení železnicí bude přínosné, reálný problém chybějících	+1

	tangenciálních vazeb pro kolejovou dopravu však řešen nijak není.	
Zkvalitnit napojení na evropské metropole	Letiště již kvalitní napojení nabízí. Plánovanou kapacitu přepravy osob dokáže zajistit i na stávající dráze. Pro vysokorychlostní železnici nemá investice žádný přínos.	0
Zlepšit dostupnost sociálních a zdravotních služeb, vzdělávání a služeb péče o děti	Plánovaný záměr rozšiřuje hluková pásma v územích, kde je plánován rozvoj města. Již dnes zde existuje deficit služeb a vybavenosti. V hlukem zasažených územích není možné chybějící vybavenost doplnit.	-2
Vytvořit podmínky pro dostupné bydlení a zkvalitnit sídlištní celky	Osa vzletové a přistávací dráhy je do 5km od městského centra. Jde o vzdálenost, která je dostupná pro denní oddech a rekreaci. Záměr zanáší limitní a obtěžující hluk do vyhlášených tichých oblastí a zvyšuje hlukovou zátěž v rezidenčních oblastech. Záměr se dotkne kvality bydlení nově připravované, nebo již probíhající rezidenční výstavby pro tisíce občanů.	-2
Zajistit koordinovaný prostorový rozvoj	Není zřejmé, že by bylo nějak řešeno	0
Zlepšit mikroklimatické podmínky	Hl.m. Praha i celá oblast na severozápad je ohorožena půdním suchem. Výstavba vytvoří na doteku metropole výrazný tepelný ostrov. (0,5 mil. m2 zpevněných ploch)	-2

(propočít -2 + -1 + -0 + 1 + -0 + -2 + -2 + 0 + -2 = -8 průměr -8/9 = -0,89)

Shrnutí popis	score
Ne každý záměr je schopen rovnoměrně přispívat k rozvoji všech směrných cílů, které stanovuje směrná strategická dokumentace. Nutnou podmínkou však je, aby každý záměr ve svém důsledku měl alespoň minimální kladné score.	-0,89

8. Nezákonost podkladových závazných stanovisek dotčených orgánů

Záměr umístovaný v územním řízení musí být také v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů dle § 149 správního řádu, která nelze napadnout samostatně, ale až v rámci navazujícího správního řízení. Účastníci řízení proto tímto **výslovně napadají nezákonost následujících závazných stanovisek**, která mají být podkladem pro rozhodnutí stavebního úřadu.

8.1. Závazná stanoviska orgánů územního plánování

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor územního rozvoje, vydal dne 30. 10. 2023, **souhlasné závazné stanovisko** z hlediska § 96b StavZ, v němž konstatuje, že je záměr v souladu s ÚPSÚ Hl. m. Prahy. Ačkoli je toto závazné stanovisko rozsáhlé, převážně obsahuje pouze výňatky z DÚR či z regulativů ÚPSÚ a vlastní úvaha orgánu územního plánování v něm absentuje, resp. je omezena na jednotlivé věty o přípustnosti záměru z hlediska jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití. Účastníci řízení v této souvislosti namítají, že záměr zasahuje svými dílčími částmi i mimo plochy DL určené pro dopravní, vojenská a sportovní letiště. Jde rovněž plochy OB – čistě obytné, plochy OP – orná půda, plochy pro pěstování zeleniny či DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství. Orgán územního plánování dovozuje přípustnost záměru v těchto plochách s ohledem na to, že se jedná o dopravní či technickou infrastrukturu, která je v těchto plochách přípustná či podmíněně přípustná. Tyto typy staveb jsou nicméně vždy specifikovány tak, že jsou přípustné pouze v nezbytném rozsahu, pokud souvisí s hlavním využitím dané plochy (např. bydlení) apod. Navíc je pro všechny plochy s rozdílným způsobem využití stanoveno jako nepřipustné využití „*neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.*“ Dle účastníků řízení je nesporné, že umístění letecké stavby je zcela neslučitelné kupříkladu s funkcí bydlení, čímž se však orgán územního plánování nijak nezabývá.

Podle § 149 odst. 2 správního řádu má závazné stanovisko obsahovat závaznou část a odůvodnění, přičemž v odůvodnění má 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. Dle účastníka řízení předmětné závazné stanovisko takové úvahy dotčeného orgánu neobsahuje, a proto je **nepřezkoumatelné a nezákonné**.

Navíc podle § 96b odst. 3 StavZ má v závazném stanovisku orgán územního plánování určit, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a **z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování**, či nikoliv. 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.*“ Rovněž z tohoto hlediska je tedy závazné stanovisko **nepřezkoumatelné a nezákonné**.

Jelikož záměr zasahuje i do k. ú. Hostivice, Litovice a Dobrovíz, bylo k němu vydáno závazné stanovisko dle § 96b StavZ i Městským úřadem Černošice, Odbor územního plánování, ze dne

5. 4. 2023, č. j. MUCE 56642/2023 OUP. Toto stanovisko hodnotí záměr jako přípustný, přičemž se zabývá souladem s PÚR, ZÚR Středočeského kraje a ÚPD obcí Dobrovíz a Hostivice. I v případě tohoto stanoviska ovšem **zcela chybí posouzení záměru z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování**, protože se v něm pouze konstatuje, že „*Orgán územního plánování zároveň přezkoumal výše uvedený záměr z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování daných § 18 a 19 stavebního zákona a zjistil, že záměr respektuje urbanistické požadavky na využívání území se zohledněním charakteru a hodnot území a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.*“ Z tohoto důvodu je předmětné závazné stanovisko **nepřezkoumatelné**.

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně závazného stanoviska orgánu územního plánování inicioval přezkumné řízení.

8.2. Závazná stanoviska na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva

Součástí správního spisu stavebního úřadu je i souhlasné závazné stanovisko Ministerstva vnitra, Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, ze dne 4. 10. 2019, č. j. MV-77937-14/PO-PRE-2018, vydané dle § 31 odst. 3 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně. Účastníci řízení namítají, že je i toto závazné stanovisko **nepřezkoumatelné a nezákonné**, neboť po uvedeném výčtu podkladů se v odůvodnění toliko uvádí, že jsou splněny technické podmínky požární ochrany pro umístění předmětné stavby, a to aniž by byl tento závěr jakkoliv blíže odůvodněn.

Shodný závěr lze vyslovit i ve vztahu k závazným stanoviskům Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy ze dne 1. 8. 2019, č. j. HSAA- 8380-2/2019, a Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje ze dne 28. 11. 2019, č. j. HSKL- 4982-2/2019 – PCNP, vydaných podle § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému. Tato souhlasná závazná stanoviska totiž v odůvodnění obsahují pouze výčet použitých podkladů, avšak jakékoliv vlastní úvahy dotčených orgánů zde chybí, proto jsou tato závazná stanoviska rovněž **nepřezkoumatelná a nezákonná**.

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně závazných stanovisek na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva inicioval přezkumné řízení.

8.3. Souhlasy s odnětím zemědělské půdy

Záměr nové paralelní dráhy má vyvolat rozsáhlý zábor půdy, která je aktuálně součástí zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). S ohledem na to byl stavebník povinen požádat o souhlas orgánu ochrany ZPF s odnětím půdy dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon o ZPF“). K záměru, resp. jeho dílčím stavbám, bylo vydáno několik souhlasů s odnětím půdy ze ZPF.

MŽP vydalo souhlas s odnětím půdy ze ZPF dne 4. 6. 2021, č. j. MZP/2021/610/1539, přičemž jím udělilo souhlas s trvalým odnětím 81,6840 ha a s dočasným odnětím 7,3354 ha zemědělské půdy, přičemž jde o půdu v I. a II. třídě ochrany. Jedná se tedy o **velice rozsáhlý zábor nejcennější zemědělské půdy**, čemuž by nepochybně měla odpovídat kvalita odůvodnění takového záboru.

Účastníci řízení v této souvislosti poukazují na příslušná ustanovení zákona o ZPF, který chrání půdu jako jednu ze složek životního prostředí a nenahraditelný omezený přírodní zdroj umožňující zemědělskou výrobu, především na **zásady plošné ochrany ZPF obsažené v § 4 zákona o ZPF**.

Podle tohoto ustanovení je pro nezemědělské účely nutno použít především nezemědělskou půdu, nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo v zastavitelných plochách, stavební proluky a plochy získané odstraněním na nich umístěných staveb a zařízení. Odejmout zemědělskou půdu ze ZPF je možné pouze v **nezbytném odůvodněném případě**, přičemž je nutno především:

a) upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech vymezených pro nezemědělské využití v územně plánovací dokumentaci,

b) upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech navazujících na zastavěné území,

c) upřednostňovat zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,

d) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu a síť zemědělských účelových komunikací a ztěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu,

e) určovat zemědělskou půdu k jinému než zemědělskému účelu v územně plánovací dokumentaci a odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,

f) upřednostňovat realizaci kapacit podlažní plochy budov ve více podlažích,

g) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace, a

h) co nejméně narušovat mimoprodukční funkce půdy v území; mimoprodukční funkce zemědělské půdy jsou zejména funkce filtrační, akumulací a retenční, pufrací, transformační a asanační, funkce transportní, funkce půdy jako biotopu pro rostliny a živočichy, funkce půdy jako prostředí umožňujícího vznik příslušných biocenóz a dále funkce půdy jakožto stabilizační složky mikroklimatu a environmentální stability krajiny.

Podle § 4 odst. 2 zákon o ZPF je nezbytnost určení zemědělské půdy k jinému než zemědělskému účelu posuzována s ohledem na charakter, přínosy, veřejnou prospěšnost, rozsah, umístění a případnou nepřemístitelnost záměru, přičemž nezbytnost určení je dána zejména v případě neexistence, nevhodnosti nebo nemožnosti využití ploch na území, které záměr svým významem, charakterem a dopadem ovlivňuje.

Je nutné zdůraznit, že soulad se zásadami plošné ochrany ZPF je nutné v rámci souhlasu dle § 9 zákona o ZPF vyhodnotit i v případě, že jde o záměr vymezený v územně plánovací dokumentaci.

MŽP se tedy v odůvodnění svého souhlasu nepochybně mělo zabývat také zásadami plošné ochrany ZPF dle § 4 odst. 1 a 2 zákona o ZPF. Vlastní vyhodnocení MŽP je nicméně obsaženo toliko v jediné větě na str. 5, kde se uvádí, že „Umístění záměru lze s ohledem na způsob jeho využití hodnotit jako adekvátní i s ohledem na dopravní souvislosti. S přihlédnutím k výše uvedeným okolnostem, tedy s ohledem na druh a parametry záměru, jakož i vzhledem k okolí dotčené lokality, ministerstvo zábor považuje za akceptovatelný, a to s ohledem na sledovaný veřejný zájem na zlepšení dopravní obslužnosti, a proto pro předkládaný záměr vydalo za výše stanovených podmínek souhlas.“ Takové odůvodnění lze s ohledem na velikost záboru a kvalitu dotčené půdy považovat za zcela **nedostačující** a předmětný souhlas je proto **nezákonný**.

Obdobně lze hodnotit i souhlas s odnětím půdy ze ZPF pro záměr „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3100 m – Valy Hostivice“ vydaný Krajským úřadem Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, pod č. j. 067045/2021/KSUSK dne 22. 9. 2021. Tento souhlas se týkal

trvalého záboru 4.3523 ha zemědělské půdy v I., IV. a V. třídy ochrany. Dotčený orgán v odůvodnění odkazuje na platnou územně plánovací dokumentaci, která s nezemědělským využitím daných pozemků počítá: „*Nezemědělské využití dané lokality bylo orgánem ochrany ZPF schváleno již v rámci projednávání územně plánovací dokumentace.*“ Skutečnost, že byla na zemědělské půdy vymezena určitá plocha v rámci územně plánovací dokumentace ovšem **dalšího neznamena, že má stavebník bez dalšího nárok na vydání souhlasného závazného stanoviska v územním řízení.** Právě naopak, dotčený orgán se musí všemi aspekty záměru, včetně zohlednění plošných zásad ochrany ZPF, zabývat i při vydávání souhlasu s odnětím dle § 9 zákona o ZPF. Jelikož odůvodnění souhlasu KÚSK daným požadavkům nevyhovuje, je dle účastníka řízení předmětné závazné stanovisko **nezákonné.**

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně tohoto závazného stanoviska inicioval přezkumné řízení.

8.4. Závazné stanovisko vodoprávního úřadu

K záměru bylo dále vydáno závazné stanovisko ÚMČ Praha 6 ze dne 14. 7. 2020, č. j. MCP6 176231/2020, z hlediska **§ 104 odst. 9 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).** Podle tohoto ustanovení platí, že při umístování staveb lze vydat rozhodnutí nebo učinit jiný úkon jen na základě závazného stanoviska vodoprávního úřadu, pokud mohou být dotčeny zájmy podle tohoto zákona. Vodoprávní úřad má přitom v závazném stanovisku posoudit **možnost zhoršení či nemožnost dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu záměrem dotčeného útvaru povrchové nebo podzemní vody.** Dojde-li k závěru, že provedení záměru může vést ke zhoršení či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu dotčeného útvaru povrchové nebo podzemní vody, uloží žadateli usnesením povinnost požádat v případě uskutečnění záměru o udělení výjimky podle § 23a odst. 8 zákona o vodách.

Ačkoli má předmětné závazné stanovisko celkem 7 stran, 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.*“ Takové odůvodnění je nutné považovat za **nedostatečné,** jelikož v něm nelze nalézt důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska ani vlastní úvahy, kterými se dotčený orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen, jak vyžaduje § 149 odst. 2 správního řádu. Proto je uvedené stanovisko **nepřezkoumatelné a nezákonné.**

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně závazného stanoviska vodoprávního úřadu inicioval přezkumné řízení.

8.5. Závazné stanovisko orgánu ochrany ovzduší

Součástí dokladové části správního spisu je i **závazné stanovisko orgánu ochrany ovzduší,** které je součástí závazných stanovisek Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, ze dne 19. 3. 2021, č. j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 (bod 5.). Účastníci řízení namítají především zmatečnost a vnitřní rozpornost celého aktu, neboť v jeho závěru se uvádí, že se jedná o vyjádření podle § 154 správního řádu. Přitom v záhlaví se odkazuje na § 11 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Předmětné ustanovení (ve znění účinném ke

dni vydání stanoviska) přitom uvádí, že obecní úřad obce s rozšířenou působností vydává **závazné stanovisko k umístění, provedení a užívání stavby stacionárního zdroje neuvedeného v příloze č. 2 k tomuto zákonu** podle jiného právního předpisu. Má-li se tedy jednat o závazné stanovisko podle předmětného ustanovení, tak účastníci řízení namítají, že neobsahuje formální a obsahové náležitosti závazného stanoviska podle § 149 správního řádu, především jeho závaznou část a odůvodnění, proto se jedná o nezákonný akt.

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně závazného stanoviska ochrany ovzduší inicioval přezkumné řízení.

8.6. Závazné stanovisko Policie České republiky

Dále je ve spisu založeno i souhlasné závazné stanovisko Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy ze dne 21. 12. 2021, které se týká povolení **připojení nové cyklostezky** budované v rámci záměru na stávající infrastrukturu. Závazné stanovisko bylo vydáno s odkazem na § 10 odst. 4 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném ke dni vydání stanoviska. Podle tohoto ustanovení si příslušný silniční správní úřad před vydáním povolení připojení sousední nemovitosti k dálnici, silnici nebo k místní komunikaci, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá stanovisko vlastníka dotčené pozemní komunikace, a jedná-li se o dálnici, též závazné stanovisko Ministerstva vnitra, v ostatních případech závazné stanovisko Policie České republiky.

V předmětném stanovisku se ovšem uvádí, že bylo vydáno k **projektové dokumentaci pro společné povolení**. V daném případě nicméně probíhá **územní řízení o umístění stavby**. Dle účastníka řízení tedy není zřejmé, k jaké verzi dokumentace dotčený orgán uplatňoval své závazné stanovisko a jaký má toto stanovisko vztah k předmětu řízení. Účastník považuje za nezbytné tuto otázku objasnit. Odůvodnění závazného stanoviska je pak velice stručné a vlastní úvahy dotčeného orgánu jsou obsaženy toliko ve větě, že návrh odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Takové tvrzení je dle účastníka řízení nepřezkoumatelné, což činí závazné stanovisko nepřezkoumatelným a nezákonným.

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhuji, aby stavební úřad ohledně závazného stanoviska Policie České republiky inicioval přezkumné řízení.

8.7. Závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy a problematika OHP letiště

Součástí správního spisu je i souhlasné závazné stanovisko ze dne 8. 1. 2019, č. j. HSHMP 47545/2018, sp. zn. S-HSHMP 47545/2018, Hygienické stanice hl. m. Prahy (dále jen „**HS HMP**“), která k záměru vydala své stanovisko po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje. HS HMP je přitom orgánem ochrany zdraví dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, která dle § 77 téhož zákona vydává stanovisko ve věcech, které se dotýkají zájmů chráněných podle tohoto zákona.

S ohledem na rozsah záměru, kterým je vybudování nové vzletové a přistávací dráhy největšího letiště v České republice, je zřejmé, že tento záměr bude zásadním zdrojem hluku především z letového provozu. HS HMP je pak v daném územním řízení dotčeným orgánem, který by měl chránit zdraví obyvatelstva před nepříznivými vlivy hluku z tohoto záměru, a to primárně prostřednictvím svého závazného stanoviska. HS HMP nicméně tomuto svému úkolu **nedostála a její závazné stanovisko je zcela nezákonné a v rozporu s kogentními ustanoveními právního řádu, jejichž cílem je ochrana veřejného zdraví před nadlimitním hlukem**.

V první řadě je nutno uvést, že HS HMP vydala k záměru souhlasné stanovisko, ačkoli je dále z jeho odůvodnění zřejmé, že v důsledku záměru **dojde k nové hlukové zátěži překračující hygienické limity stanovené na ochranu lidského zdraví**. Tato skutečnost se zmiňuje v odůvodnění závazného stanoviska na str. 2, kde se uvádí: „Z akustického posouzení vyplývá, že umístěním záměru budou **nově exponovány nadlimitním hlukem ... lokality Na Dolíkách v Praze Suchdole (v noční době, z provozu na původní dráze RWY 06/24 - nově RWY 06/24R), centrální část MČ Praha - Suchdol (v denní době, z provozu na RWY 06/24L), severozápadní část MČ Praha - Nebušice (v denní době z provozu RWY 06/24L), západní část MČ Praha - Lysolaje (v denní době z provozu RWY 06/24L), dva zájmové objekty nebytového charakteru v MČ Praha - Bohnice (v denní době z provozu RWY 06/24L), severozápadní část obce Hostivice - místní část Janeček (v denní i noční době z provozu RWY 06/24L). Limitní izofony pro hluk z leteckého provozu zasazují i nezastavěné části obcí Unhošť a červený Újezd. Nově bude v oblasti zasažené nadlimitním hlukem celkem 565 objektů, v kterých je celkem **2841 trvale žijících osob.**“**

Dotčený orgán tedy 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 nepřijatelné**. Účastníci řízení v tomto směru odkazují na judikaturu správních soudů, zejména na rozsudek Nejvyššího správního soudu 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.

HS HMP své stanovisko dále odůvodňuje tím, že v důsledku záměru by mělo údajně dojít k poklesu počtu objektů a osob zasažených nadlimitním hlukem (v rámci stávajícího OHP), přičemž se má jednat o 1884 objektů a 4885 trvale žijících osob. V první řadě účastníci řízení zpochybňují **aktuálnost podkladových dat**, na které se závazné stanovisko odvolává, a to **celostátního sčítání lidí, domů a osob v roce 2011**. Dotčený orgán tedy odkazuje na **13 let stará data**, která již nemusí objektivně vypovídat o počtu obyvatel v dotčeném území. To navíc za situace, kdy **jsou k dispozici aktuálnější data**, jelikož minimálně v roce 2021 proběhlo sčítání lidu, domů a bytů v České republice. Účastníci řízení si jsou vědomi toho, že tato data neměl dotčený orgán při vydávání závazného stanoviska v roce 2019 k dispozici. Aktuální územní řízení se nicméně vede v roce 2024, přičemž správní orgán musí vždy vycházet z aktuálního skutkového a právního stavu, který zde existuje v době vydání rozhodnutí. Není přitom vinou

ostatních účastníků řízení, že od podání žádosti o územní rozhodnutí a tomu předcházejících podkladových závazných stanovisek uplynulo přibližně 5 let, jelikož toto prodlení lze přičítat stavebníkovi a způsobu projektové přípravy jeho stavby.

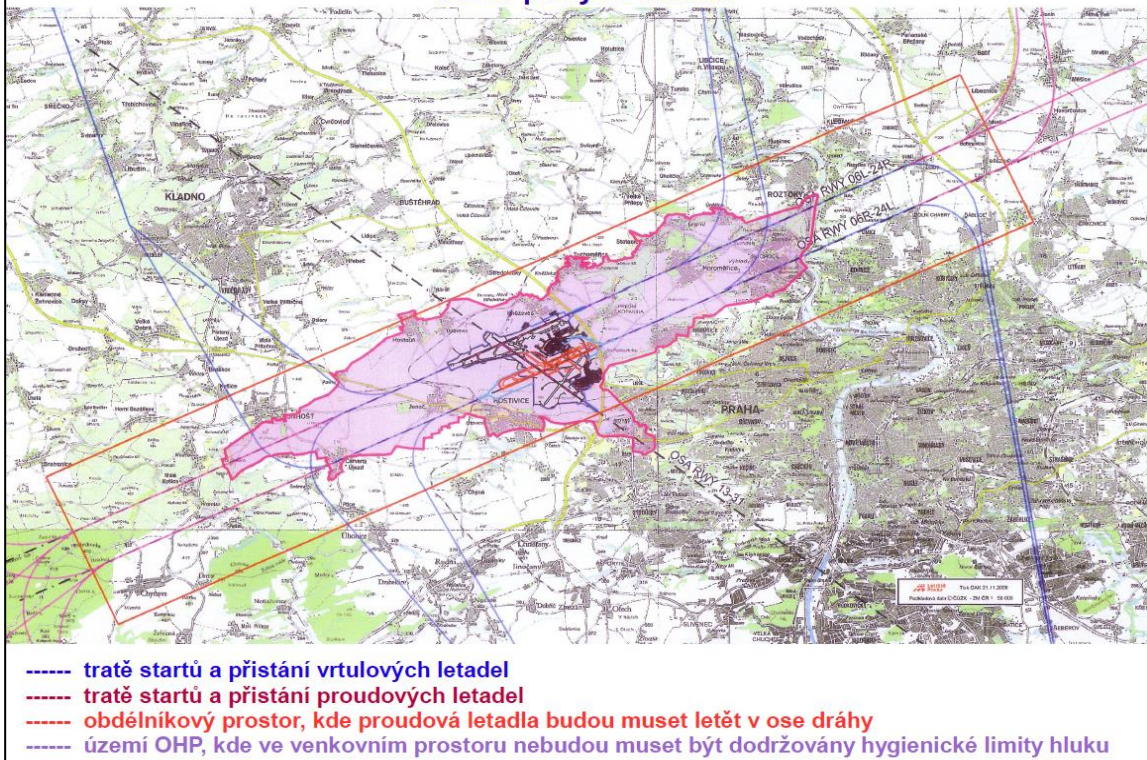
Dále účastníci řízení považují za zcela nezákonnou a účelovou argumentaci dotčeného orgánu, že ačkoli nová paralelní dráha přinese navýšení intenzity provozu letiště (což je ostatně důvod, proč stavebník tento záměr chce realizovat), počet obyvatel vystavených hlukové zátěži z nově vybudované paralelní dráhy bude menší, než pokud by došlo k obdobnému zvýšení počtu letů zvýšením intenzity provozu na stávajících drahách. Účastník řízení v obecné rovině nepopírají, že výstavba nové paralelní dráhy může přinést pozitiva, avšak je nutné zdůraznit, že tato pozitiva přinese **jen za předpokladu, že nebude naopak nadlimitně zatěžovat jiné území, jak se tomu v daném případě děje**. Listina základních práv a svobod totiž ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává **každému** právo na příznivé životní prostředí. Pojem „příznivé životní prostředí“ je definován jako prostředí zatěžované lidskou činností **pouze podlimitně**, tj. v míře, již připouštějí právní předpisy. V daném případě se jedná především o již zmiňované limity stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví a prováděcími předpisy. **Žádnému jednotlivci proto nelze odepírat právo na příznivé životní prostředí**, tedy na jeho nezatěžování nad míru přípustného zatížení, tedy nad hodnoty zákonných limitů. Proto rovněž **nelze argumentovat tím, že určitý záměr může přinést zlepšení stavu životního prostředí větší skupině lidí, pokud by zároveň bylo důsledkem tohoto řešení zhoršení nebo zachování „nadlimitního“ zatížení území, byť i ve vztahu k menšímu počtu osob**.

Výše uvedený způsob argumentace HS HMP je navíc v daném případě zcela nesprávný, jelikož nezohledňuje skutečnost, že vedlejší dráha RWY 12/30 je v současnosti užívána pouze několik málo dnů či týdnů v roce, a to když není možné z důvodu oprav či údržby používat hlavní dráhu, tudíž jsou dotčené osoby zasaženy nadlimitním hlukem z vedlejší dráhy pouze po krátkou dobu v roce.¹ Naproti tomu provoz na nyní umístované paralelní dráze je plánován jako celoroční, což jistě představuje mnohem zásadnější zásah do práv dotčených osob a podstatnější negativní vliv na jejich zdraví. Z tohoto důvodu tedy **nelze počty osob zasažených nadlimitním hlukem přímo poměřovat**, jak to činí HS HMP ve svém závazném stanovisku.

Účastníci řízení dále považují za **nezákonnou podmínku dotčeného orgánu, která podmiňuje provoz nové paralelní dráhy vyhlášením OHP**: *„Letecký provoz na „Paralelní RWY 06R/24I 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. Dle účastníků řízení je takový postup 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.

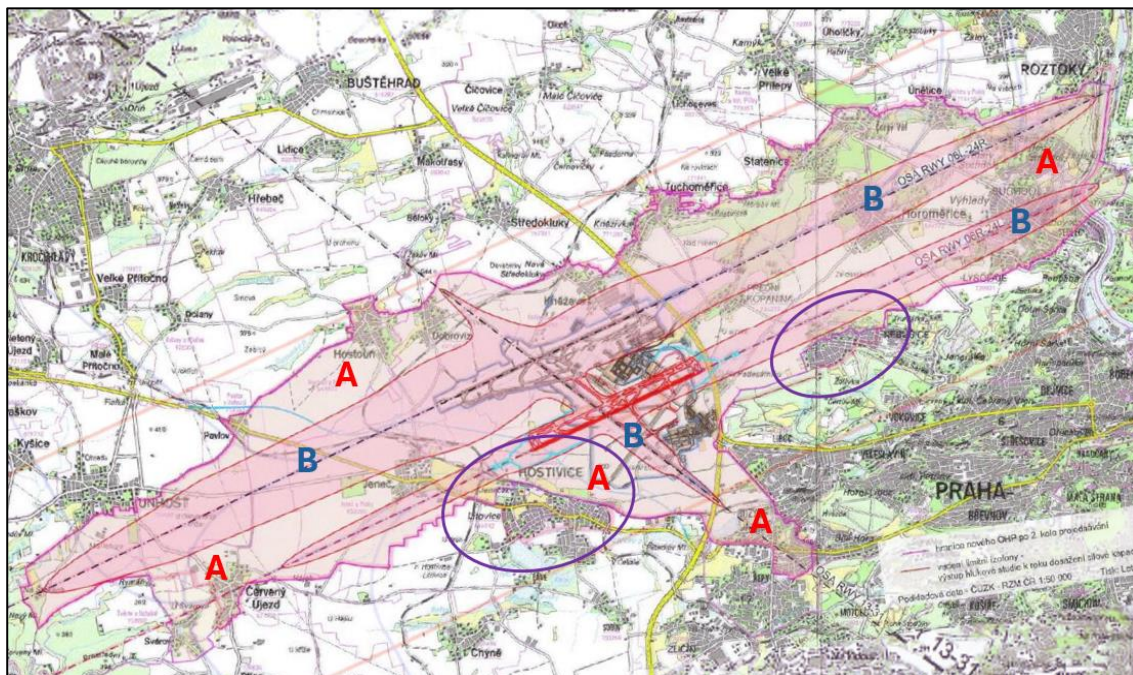
¹ Tato skutečnost vyplývá také z informací poskytnutých společností Letiště Praha, a. s., podle § 5 odst. 3 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Dostupné z: https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/soubory/Archiv%20odpovedi/2024/Zverejn%C4%9Bn%C3%AD_20240909_35.pdf

Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) letiště Praha-Ruzyně a tratí pohybu letadel



Obr. č. 10: 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 povolenacích procesů, neboť vyhlášení OHP již v této fázi řízení nic nebrání.



Obr. č. 11: Návrh podoby OHP po úpravě

Pro úplnost lze uvést, že již stanovisko EIA ze dne 26. 10. 2011 se zabývalo návrhem OHP a požadavky na jeho parametry **v rámci podmínky č. 6 zařazené mezi opatření pro přípravu záměru**, tedy nikoliv v rámci dalších opatření pro realizaci či provoz záměru. I z toho lze dovodit, že problematika OHP má být vyřešena již v rámci územního řízení, a nikoliv až po realizaci záměru, jak předpokládá závazné stanovisko HS HMP. K tomuto závěru pak dospívá i Akustické posouzení správnosti a úplnosti podkladů pro záměr od zkušební laboratoře č. 1065 akreditované ČIA podle normy ČSN EN ISO/IEC 17025:2018, které zpracoval Ing. Josef Drahotka, a které tvoří nedílnou přílohu těchto námitek.

Ze všech výše uvedených důvodů tedy účastníci řízení namítají, že je závazné stanovisko HS HMP nezákonné. Účastníci řízení rovněž nesouhlasí s vyhlášením OHP až po realizaci záměru.

Z důvodu popsané nezákonnosti účastníci řízení proto také eventuálně navrhují, aby stavební úřad ohledně závazného stanoviska HS HMP inicioval přezkumné řízení.

9. Rozpor s veřejnoprávními limity hluku a znečištění ovzduší

Účastníci řízení dále uvádí, že v důsledku podstatného navýšení hluku a znečištění ovzduší způsobeného záměrem v rozsáhlých obytných oblastech hl. m. Prahy i přilehlých měst a obcí dojde k podstatnému a nad míru přiměřenou poměrům překračujícímu zhoršení kvality

prostředí, čímž dojde nejen k zásahu do kvality bydlení, jak rozeberou účastníci řízení podrobněji níže, ale rovněž k **ohrožení jejich zdraví a negativnímu ovlivnění životního prostředí.**

Podle § 90 odst. 1 písm. c) StavZ musí stavební úřad v územním řízení rovněž posoudit, zda je záměr žadatele **v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů.** Těmito zvláštními právními předpisy jsou pak i předpisy upravující maximální přípustnou míru zatížení životního prostředí, a to včetně znečištění ovzduší a hluku.

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.**

Účastníci řízení v této souvislosti odkazují 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 s ohledem na § 11 zákona o životním prostředí, podle nějž 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 souladný se zákonnými limity.**

To však v řešené věci není splněno, neboť již v současnosti jsou v lokalitách okolo letiště překračovány zákonné hygienické limity hluku (viz 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)). Jakékoli další navýšení nadlimitní hlukové zátěže je přitom nepřijatelné (k tomu viz 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). Konkrétně v rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011-54, se v bodě 43. uvádí, že „*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, že „*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 znečišťování životního*

prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“

V této souvislosti ani nelze argumentovat tím, že po zahájení provozu záměru bude počet obyvatel vystavených hlukové zátěži z nově vybudované paralelní dráhy menší, než pokud by došlo k obdobnému zvýšení počtu letů zvýšením intenzity provozu na stávajících drahách. Jak bylo rozvedeno již výše v bodu 7.8. námitek, **žádnému jednotlivci nelze odepírat právo na příznivé životní prostředí**, tedy na jeho nezatěžování nad hodnoty zákonných limitů. Navíc jak již účastníci řízení uvedli výše, počty osob zasažených současným provozem vedlejší dráhy RWY 12/30 a počty osob, které budou zasaženy hlukem z nově umísťované paralelní dráhy nelze přímo poměřovat. Zatímco vedlejší dráha RWY 12/30 je v současnosti užívána pouze několik málo dnů či týdnů v roce, provoz na nyní umísťované paralelní dráze je plánován jako celoroční.

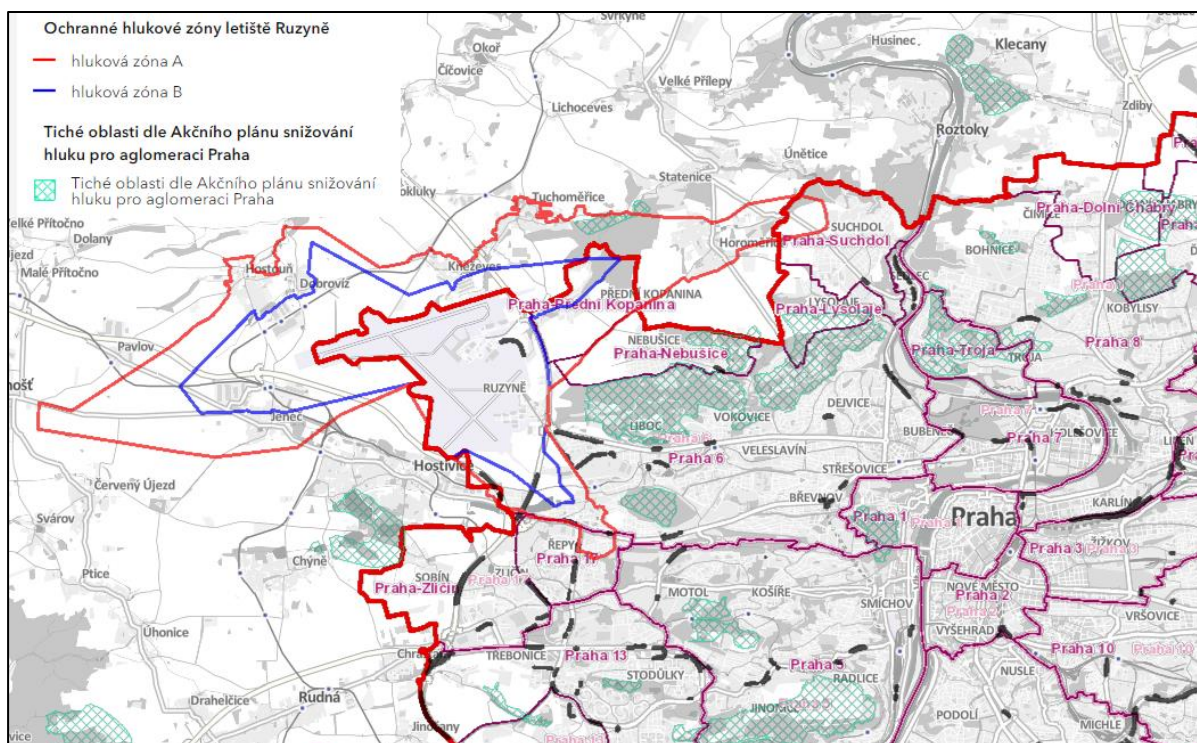
Účastníci řízení v souvislosti s problematikou nadměrného hluku dále uvádí, že směrnice EU a Rady EU 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále jen „**směrnice 2002/49/ES**“) pro snižování hlukové zátěže obydlených oblastí vyžaduje zavedení strategického hlukového mapování a zpracovávání akčních plánů. Článek 8 směrnice 2002/49/ES ukládá členským státům povinnost zajistit, aby příslušnému orgány zpracovali akční plány určené pro řešení problémů s hlukem a jejich účinky na své území. Česká republika k plnění směrnice vydala 17.12. 2018 vyhlášku č. 315/2018 Sb. o strategickém a hlukovém mapování, kde kromě požadavků na hlukové mapy stanovuje i požadavky na obsah akčních plánů pro snižování hlukové zátěže. Hl. m. Praha v roce 2019 rovněž zpracovalo **akční plán na snižování hluku**.²

Letiště má oproti hl. m. Praze plán z roku 2024. Neřeší v něm však kromě nepřiměřeného hluku i obecně obtěžující hluk z letecké dopravy. Zabývá se prakticky pouze problematikou omezování hluku ve vymezeném OHP, kdy na straně 23 informuje o tom, **že stanovený cíl je do roku 2030 vyhlásit OHP nové, tedy místo toho, aby došlo ke snížení hluku, dojde fakticky k jeho zvýšení**. Jelikož letiště počítá s dostavbou paralelní dráhy směrem do města, hlukové pásmo má být logicky výrazně větší než doposud s tím, že zahrnuje další desetitisíce občanů města do nadměrné hlukové zátěže (k podobě OHP viz výše).

Zároveň však hl. m. Praha na základě zpracovaného akčního plánu vyhlašuje v hl. m. Praze v souladu se směrnicí i vyhláškou „tiché oblasti“, které se zavazuje chránit. **Tichou oblastí je i Přírodní park Šárecké údolí**.

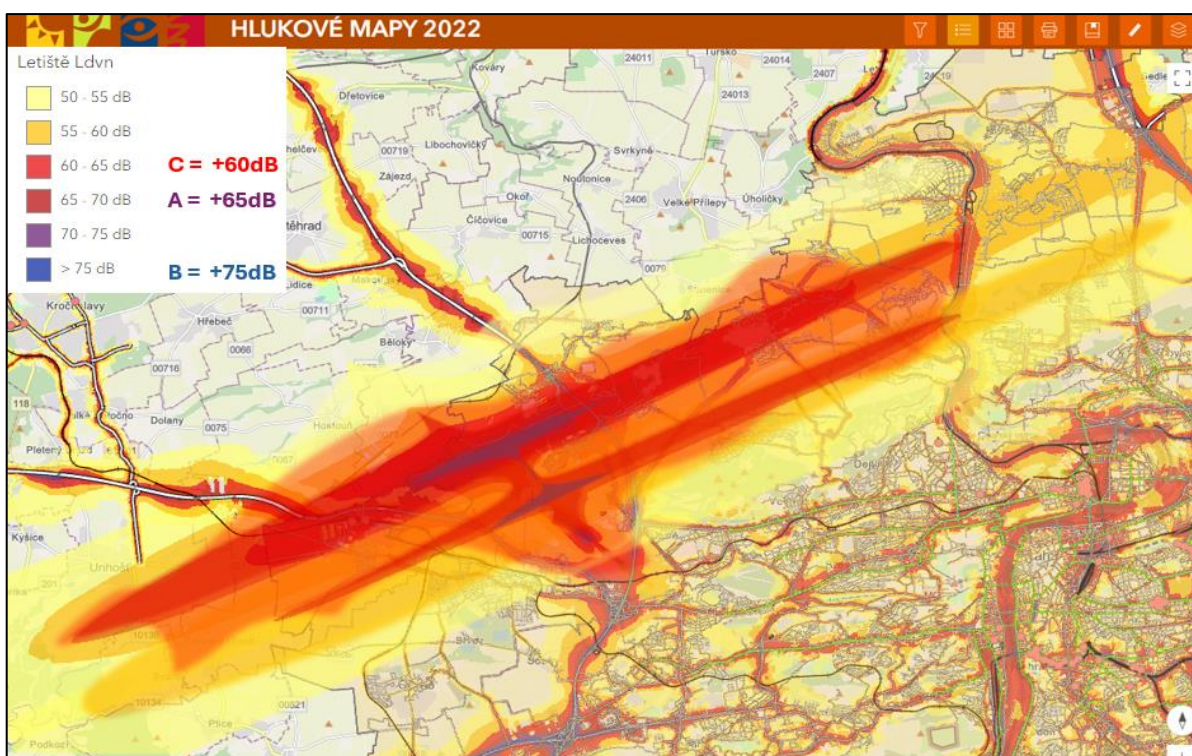
² Dostupné na:

https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/akcni_plan_snizovani_hluku_aglomerace_praha_2019.pdf



Obr. č. 12: Mapa tichých oblastí

Šárecké údolí je však zároveň ve stejném akčním plánu v kapitole letecké dopravy, kterou zpracovalo ministerstvo dopravy, umístěno na okraj nového OHP a celé údolí je zatíženo limitními hladinami hlukové zátěže.



Obr. č. 13: Náskres OHP s hlukovým mapováním

Hl. m. Praha tak na jednu stranu souhlasí s umístěním přistávací a vzletové paralelní dráhy směrem 1,5 km do Prahy a požaduje, aby byly dodrženy limity z dokumentace EIA, ale přitom právě dokumentace EIA rozšiřuje limitní hlukovou zátěž přímo do městem vyhlášené a chráněné tiché oblasti.

Účastníci řízení s ohledem na výše uvedené uzavírají, že v důsledku podstatného navýšení hluku způsobeného záměrem dojde jednak **k podstatnému a nad míru přiměřenou poměrům překračujícímu zhoršení kvality prostředí a životního prostředí**. Dále může v případě dlouhodobého působení nadlimitní hluk zvyšovat riziko poškození zdraví, a to v důsledku přímého poškozování sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nesouvisí atd. Nárůst hluku i znečištění ovzduší v důsledku realizace záměru bude negativně působit nejen na obyvatele, ale i na živočichy a ekosystémy nacházející se na dotčeném území, včetně dotčených zvláště chráněných území, evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000, přírodních parků (dříve tzv. oblasti klidu; např. Přírodní park Šárka – Lysolaje, Drahaň – Troja ad.) a dalších významných lokalit, například Zoologické zahrady hl. m. Prahy (Praha - Troja).

Účastníci řízení dále uvádí, že ačkoliv hluk ze záměru byl v dokumentaci k záměru posuzován, uvedené posouzení je **věcně nesprávné**. Účastníci řízení si nechali zpracovat *Akustické posouzení správnosti a úplnosti podkladů pro záměr „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m“* od zkušební laboratoře č. 1065 akreditované ČIA podle normy ČSN EN ISO/IEC 17025:2018, které zpracoval Ing. Josef Drahotka (dále jen „**Akustické posouzení**“), a které tvoří přílohu těchto námitek.

V Akustickém posouzení je mimo jiné uvedeno, že:

- jelikož došlo ke změně oproti dřívějšímu záměru – došlo ke zkrácení plánované paralelní RWY 06R/24L – pak nelze z hlediska hluku použít jednotlivé akustické dopady budoucího provozu tak, jak byly stanoveny v rámci původního záměru, tedy pro delší RWY 06R/24L,
- V části SO 101 100 jsou uvedeny základní charakteristiky pro RWY 06R/24L a navrhovaná letadla, která na této RWY mají být provozována. Základním údajem je použitelná délka dráhy – 3 100 m a provoz předpokládaných letadel, jejichž MTOW se pohybuje kolem 400 t (u A 380-800 je MTOW 575t). Tyto letadla vyžadují ke vzletu minimální délku RWY 3 000 m (v závislosti na specifických podmínkách daného letiště), problém rovněž představuje to, že např. u aeroplánu A 300-800 je rozteč vnějších motorů větší, než předpokládaná šířka zde navrhované RWY 06R/24L. Z uvedených důvodů se jeví provoz uvedených letounů na navrhované RWY 06R/24L jako nereálný.
- V části SO 112 100 je popsána plánovaná pozice pro stojánku pro motorové zkoušky letadel a současně je zde naznačeno jakým způsobem budou řešeny hlukové emise zde zkoušených letadel. Řešení protihlukovými stěnami (zřejmě stacionárními), včetně doplnění těchto stěn „pro správnou účinnost pohyblivými stěnami v místě vjezdu“, je zcela nesprávné.
- Na straně 51 souhrnné technické zprávy je uveden rozsah provádění motorových zkoušek (zřejmě se jedná o motorové zkoušky prováděné u hangáru F společností Czech Airlines Technics) v letech 2016 a 2017. Z časového rozložení prováděných motorových zkoušek vyplývá, že větší část těchto zkoušek připadá na měsíce duben až říjen

kalendářního roku a nebude tedy možné dodržet předpoklad uvedený v dolní části této strany, že se předpokládá maximálně 2 testy „v použití vzletového režimu během 8 hodin v denní době a žádná zkouška ve vzletovém režimu v průběhu noci“. V dolní části této stránky je uvedeno, že návrhu technického řešení stojánky pro motorové zkoušky „předcházelo zpracování odborné studie (z r. 2013) ...“. Nejsou však uvedeny žádné další podrobnosti o této studii, aby bylo možné posoudit kvalitu jejího zpracování.

- Na straně 52 souhrnné technické zprávy je uveden „Návrh množného řešení“ – autor uvádí, že „byly prověřeny možnosti realizace hlukových zábran ...“ – není však uvedeno jakým způsobem, s jakým výsledkem, případně odkaz na příslušnou studii, nebo protokol o měření, či něco podobného.
- Z obrázku č. 2 na straně 186 souhrnné technické zprávy jasně vyplývá, že v akustické studii, ze které je tento obrázek převzatý, byla hluková zátěž působená leteckým provozem na LKPR po vybudování paralelní RWY 06R/24L vypočtena (pokud vůbec) za velice zjednodušujících předpokladů a zcela opomíjí souběžný provoz obou paralelních RWY (06/24 a 06R/24L), vliv terénu, zástavby, atd. Rovněž je patrné, že pro provoz na RWY 06R/24L nebyly uvažovány letouny, které jsou uvedeny v dokumentu „*Souhrnná technická zpráva, I. část*“. Pokud je studie, ze které byl převzatý uvedený obrázek, podkladem pro hlukové hodnocení vlivu leteckého provozu na okolí letiště, potom je třeba takovou studii odmítnout a požadovat její přepracování.
- V části připomínkováného dokumentu „*Legislativní a organizační opatření pro ochranu před hlukem*“ (str. 186) je pojednáno o vyhlášení OHP, které je zde nazýváno „Nové OHP“, čímž je zřejmě myšleno OHP pro provoz na paralelních RWY (06/24 a 06R/24L), zatímco provoz na dnešní RWY 12/30 již nebude realizován. Vyhlášení tohoto OHP je prováděno vydáním „Opatření obecné povahy“, které je v kompetenci ÚCL ČR. Návrh na vyhlášení tohoto „Nového OHP“, včetně všech detailů by měl být součástí projednávané dokumentace, ačkoliv autor připomínkováného dokumentu uvádí, že „Návrh na vydání opatření obecné povahy pro Nové OHP může být podán až po umístění záměru, neboť do té doby není právě umístěn zdroj hluku, aby mohlo být k tomuto zdroji hluku žádáno o Nové OHP“. V dokumentaci je však zdroj hluku popsán zcela jednoznačně (souřadnice prahů RWY, její délka, plánovaný provoz letadel atd.) a tedy nic nebrání tomu, aby návrh „Nového OHP“ byl vypracován.
- V části „*Technická opatření pro ochranu před hlukem*“ navrhuje autor dokumentace opatření, která by měl zabezpečit provozovatel letiště ve vztahu k okolní zástavbě, neřeší však vůbec opatření technické povahy v oblasti vlastního leteckého provozu a letiště jako takového.
- Další část dokumentu: „*Identifikace chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb v nově zatížených lokalitách*“ v textu je popsán postup, kterým by bylo možné zabezpečit realizaci uvedeného kroku v rámci řešení hlukové problematiky okolí LKPR. Protože však není zpracována kvalitní studie hluku pro podmínky leteckého provozu na LKPR (včetně technických, organizačních, ekonomických, provozních a sankčních podmínek, jež budou posléze publikovány v AIP ČR pro LKPR) za podmínek uvedených v připomínkováném dokumentu, není možné přistoupit k realizaci zde navrženého postupu.
- K závaznému stanovisku HS HMP je uvedeno, že v tomto stanovisku uvedená hygienická stanice souhlasí s předloženým návrhem dokumentace, ale její souhlas je vázán na

splnění podmínky: „*Letecký provoz na paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m, 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.*“ V dalším textu (celkem 3 strany) stanoviska je uvedeno odůvodnění výše uvedené podmínky, aniž by byly diskutovány technické, případně hlukové detaily předloženého záměru.

Závěrem Akustického posouzení je, že dle hlukové legislativy ČR je posuzován hluk z pozemních operací na letišti (včetně hluku z motorových zkoušek, APU, vytlačování ze stojánek při stání „nose-in“, apod.), jako hluk působený stacionárním zdrojem hluku v prostředí. Pro tento zdroj hluku mají hygienické limity hluku LAeq,D / LAeq,N hodnoty 50/40 dB. Těchto hodnot LAeq pro noční dobu však dle závěru uvedených ve studii není možné (v případě motorových zkoušek, ani pro denní dobu) na LKPR dosáhnout ani na hranicích OHP, ani u nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb. Závěrem Akustického posouzení rovněž je, že rozhodnutí o zrušení RWY 12/30 pro letiště krajně je nevhodné, což znamená, že nebude pro paralelní dráhy RWY 06R/24L k dispozici žádná „křížná“ RWY. Zejména v době, kdy se velká část letišť v Evropě i ve světě snaží o rozšíření dráhového systému právě o „křížnou“ dráhu, aby bylo možné provozovat vzlety a přistání letadel za podmínek nepříznivé velikosti křížné složky větru (*cross wind*) a nebylo nutné z důvodu bezpečnosti posílat např. přistávající letadla na jiná letiště. **Dle zjištění uvedených v Akustickém posouzení není problematika leteckého hluku v dokumentaci k záměru řešena správným ani vyčerpávajícím způsobem. Na základě dříve uvedených skutečností je doporučeno přepracování části dokumentace týkající se problematiky hluku dle současně platné hlukové legislativy, leteckých předpisů, standardů a doporučení, na úrovni dnešního poznání a v kvalitě, která bude odpovídat mezinárodní úrovni v této oblasti. V podrobnostech odkazují účastníci řízení na přiložené Akustické posouzení.**

Účastníci řízení v této souvislosti zdůrazňují, že k **řádnému vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatelstva z hlediska hluku nedošlo ani v rámci posouzení EIA**, neboť podkladové stanovisko EIA je **neaktuální a nezákonné**, jak bylo podrobněji rozvedeno výše v námitce č. 3.

Co se týče stavu **ovzduší**, účastníci řízení odkazují předně na obsah *Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02*,³ vydaného Ministerstvem životního prostředí dne 26. 5. 2016 jako opatření obecné povahy č. j. 35848/ENV/16 (dále jen „**PZKO**“) a jako příklad dokládající zhoršení ovzduší a překročení zákonných limitů uvádí obec Horoměřice označenou jako prioritní obec I. kategorie, tedy jako obec s překročením více než jednoho imisního limitu alespoň na části obytné zástavby obce (str. 116–117 PZKO). S ohledem na to, že záměrem bude ovlivněno i území hl. m. Prahy, konkrétně také **území městských částí Praha – Suchdol a Praha Nebušice**, uvádějí účastníci řízení ve stručnosti také údaje o stavu životního prostředí na tomto území. ČHMÚ provozuje měřicí stanici Suchdol, na níž byly ve vztahu k hodnotám poléťavého prachu PM10 i hodnotám benzo(a)pyrenu v uplynulých letech opakovaně zaznamenáno překročení stanoveného imisního limitu. Z dat ČHMÚ vyplývá, že minimálně v letech 2006, 2010, 2011 a 2014 byly na této měřicí stanici překročeny zákonem stanovené maximální imisní limity pro 24hodinovou koncentraci částic PM10. Dále zde přetrvává překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren (1 ng/m⁻³ průměrné koncentrace za jeden kalendářní rok), což lze dovodit také z

³ Dostupné z:

https://www.mzp.cz/cz/zlepsovani_kvality_ovzduisi_stredni_cechy_2016https://www.mzp.cz/cz/zlepsovani_kvality_ovzduisi_stredni_cechy_2016

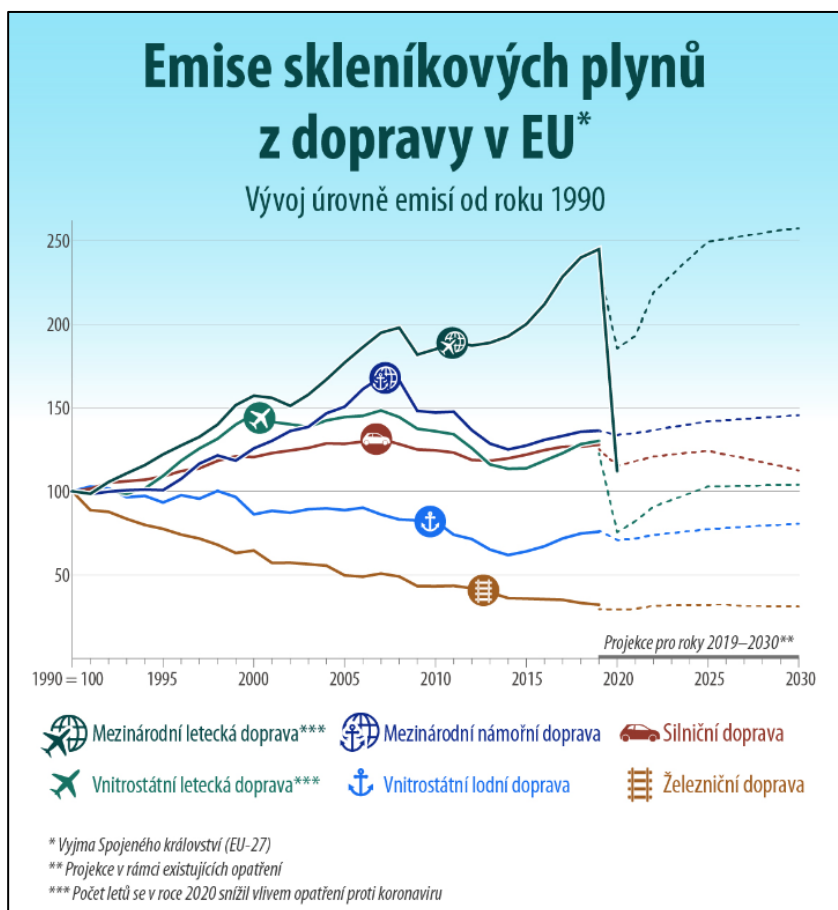
pětiletých průměrů pro roky 2011 - 2015 zveřejněných ČHMÚ, podle nichž byla hodnota pětiletého průměru pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu na území městské části Praha - Suchdol 1,36 - 1,64.

Z výše uvedených příkladů je tedy zřejmé, že území hl. m. Prahy i přilehlých obcí je již nyní nadlimitně zatíženo znečištěním ovzduší a hlukem nebo se takovému limitnímu zatížení blíží či je překračuje. Současně však má dojít k umístění záměru, který má nově negativně ovlivnit zástavbu v širokém okolí. I z těchto důvodů tak nemůže dojít k vydání rozhodnutí o umístění stav, neboť jeho vydáním by bylo v rozporu s veřejnoprávními limity stanovujícími maximální přípustnou zátěž životního prostředí.

10. Rozpor se strategickými dokumenty a legislativou ČR a EU na ochranu klimatu

Účastníci řízení dále uvádí, že realizace záměru a znásobení letů způsobí nejen neúměrné zvýšení hlukové zátěže, ale i **navýšení emisí spalín a CO₂**.

Je obecně známé, že letecká a lodní doprava tvoří každá sice zhruba 4 % celkových emisí skleníkových plynů v EU, představují ale nejrychleji rostoucí zdroje emisí, které přispívají ke změně klimatu. Je tomu tak zejména v důsledku rekordního nárůstu objemu přepravy, který je způsoben jak rostoucím počtem cestujících, tak rostoucím objemem mezinárodního obchodu. Obě odvětví jsou proto zahrnuta do úsilí o snížení emisí skleníkových plynů. Do roku 2019 emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy vzrostly o 146 % v porovnání s hodnotami z roku 1990, jak vyplývá i z níže uvedeného vývoje úrovně emisí. V roce 2020 emise z obou sektorů výrazně klesly kvůli omezením spojeným s pandemií koronaviru. Pokles však bude pravděpodobně dočasný a předpokládá se, že emise budou nadále růst.



Obr. č. 14: Vývoj úrovně emisí od roku 1990

Přítom dekarbonizace a na ní navázané cíle udržitelného rozvoje představují nezpochybnitelný veřejný zájem a globální cíl, který je určujícím východiskem pro rozhodování veřejné správy. Dekarbonizace je rovněž zákonnou povinností s konkrétním cílem a lhůtou.

V roce 1992 byla na tzv. Summitu Země OSN v Rio de Janeiru přijata Rámcová úmluva OSN o změně klimatu (United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC), která se stala základem mezinárodní klimatické politiky. Od roku 1995 OSN pořádá každoroční klimatický summit, tzv. Konferenci smluvních stran (Conference of the Parties - COP), který slouží jako formální setkání smluvních stran UNFCCC k hodnocení pokroku v řešení změny klimatu. V rámci těchto vyjednávání vznikl v roce 1997 Kjótský protokol, jenž pro průmyslově vyspělé země stanovuje limity emisí skleníkových plynů. Česká republika se ke Kjótskému protokolu připojila v roce 1998 a ratifikovala jej v roce 2001.

Na půdě OSN byly přijaty jako základní východisko 3 pilíře udržitelnosti, které je nutné k dosažení společného cíle sledovat. 1. Sociální soudržnost. 2. Ekonomickou prosperitu a 3. Enviromentální odpovědnost. Tyto byly konkretizovány v [17 cílech udržitelného rozvoje](#). Česká republika se spolu s ostatními státy EU zavázala k přechodu k uhlíkové neutralitě s tím, že každý stát spravuje vlastní koncepční dokument, jak je schopen 17 společných cílů udržitelného rozvoje naplnit. V České republice se jedná o Agendu 2030. Implementační plán Agendy 2030 byl schválen usnesením vlády č. 670/2018. Tento plán ukazuje, jaké části Strategického rámce ČR

2030 naplňují dílčí cíle OSN. Strategický rámec ČR 2030 obsahuje 27 strategických cílů, které směřují k plnění 17 relevantních cílů OSN.

Mezi základní mezinárodní smlouvy související s udržitelným rozvojem patří rovněž Pařížská dohoda, která byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 (dále jen „**Pařížská dohoda**“). Česká republika se stala smluvní stranou Pařížské dohody dne 4. 11. 2017, dohodu ratifikovala také Evropská unie a všechny její členské státy. Cílem Pařížské dohody je ochrana klimatu, v rámci které má přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C, ideálně pod 1,5 °C oproti preindustriální době. V rámci Pařížské dohody přijala Česká republika závazek spolu s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. Česká republika tedy má **povinnost naplňovat společný cíl EU a jejích členských států**, který byl přijat Evropskou radou jako součást závěrů Evropské rady k Rámcové politice v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030. Pro Českou republiku jsou pak závazné právní akty Evropské unie, které z Pařížské dohody vychází.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je součástí rovněž nařízení EU 2021/1119 - klimatický zákon, který obsahuje nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, která byla schválena v Bruselu dne 9. 12. 2020. Nařízení mimo jiné stanoví, že:

„2 UDRŽITELNÁ MOBILITA– NEVRATNÝ POSUN K MOBILITĚ NULOVÝMI EMISEMI

10. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se z EU stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomika, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění. Za účelem dosažení této systémové změny musíme 1) zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, 2) široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a 3) zavést správné pobídky, které budou hnací silou transformace. To jsou tři pilíře našich budoucích opatření.

*11. Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje: 1) opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv); 2) rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy (**zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu**) a 3) internalizace externích nákladů (prováděním zásad „**znečišťovatel platí**“ a „**uživatel platí**“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury).“*

Pro obce a města je základním plánovacím dokumentem obce „*program rozvoje obce*“, neboli strategický plán. Jde o klíčový rozvojový dokument, který je zakotven jak v zákoně o obcích, tak v zákoně o hl. m. Praze. K plnění tohoto dokumentu obce, městské části či hl. m. Praha přijímají jak organizační opatření, tak opatření obecné povahy s tím, že klíčovým nástrojem pro koordinaci činností a vyvažování soukromých a veřejných zájmů slouží územně plánovací dokumentace. Je zřejmé, že požadavek strategického rámce ČR 2030 na zapracování společných strategických cílů do vlastního strategického plánu v podobě konkrétních opatření je smysluplným požadavkem, který umožňuje konkretizovat obecnou podobu společného veřejného zájmu do vlastních konkrétních opatření.

Samospráva hl. m. Prahy však na jednu stranu deklaruje zlepšování životního prostředí, ale závaznými opatřeními činí pravý opak. Cíl přiblížit paralelní dráhu o 1,5 km do městského centra znamená, že osa letové a přistávací dráhy je vzdálena 3,7 km od Vítězného náměstí. Hl. m. Praha tak sice v souladu s legislativou EU vymezila pro obyvatele Prahy "Tiché oblasti", které se

zavazuje chránit před zvyšováním hluku, v Zásadách územního rozvoje však plánuje přímo zasáhnout tyto plochy obtěžujícím hlukem z letecké dopravy (50-60 dB/den) rozšířením letiště směrem k městu.

Řešení záměru je tak v rozporu s rozvojovými cíli ČR i legislativou EU. Místo dekarbonizace se plánuje zvyšování emisí CO₂. Jak již bylo uvedeno výše, letecká doprava generuje značné množství světových emisí CO₂.⁴ Je tedy zřejmé, že i **realizace záměru povede k přímým i nepřímým emisím CO₂, které vznikají v důsledku provozu letiště**. Do této kategorie spadají například emise vznikající při jednotlivých fázích letu letadla, emise z dopravy cestujících na letiště, pracovních cest zaměstnanců, používání pozemní letištní techniky a dalších souvisejících činností.⁵ Je pak již vědecky prokázáno, že mezi emisemi CO₂, zvýšením teplot zemského povrchu a negativními projevy, jako jsou vlny veder a extrémní projevy počasí a s tím spojená vyšší úmrtnost, existuje vztah příčiny a následku.

V důsledku neuplatňování principů strategického plánování a řízení tak, jak to vyžaduje smluvní ujednání EU, legislativa EU a ČR, tak dle účastníků řízení dochází k nezákonným zásahům do veřejných subjektivních práv, a to konkrétně práva na příznivé životní prostředí (zahrnující i problematiku CO₂ a změny klimatu), které je účastníkům řízení zaručeno Listinou základních práv a svobod, Rámcovou úmluvou Organizace spojených národů o změně klimatu (č. 80/2005 Sb. m. s.), Pařížskou dohodu, dále pak Úmluvou o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí (č. 124/2004 Sb. m. s. – tzv. „Aarhuskou úmluvou“) a Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod. Evropský soud pro lidská práva (ESLP) ve věci Verein KlimaSeniorinnen Schweiz a další proti Švýcarsku dne 9. 4. 2024 rozhodl, že právo na ochranu soukromého a rodinného života dle čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod zahrnuje právo jednotlivců na účinnou ochranu ze strany orgánů státu před závažnými nepříznivými dopady změny klimatu.

Všichni účastníci řízení by pak byly změnou klimatu, pokud nebude včas zastavena, přímo dotčeni na svých právech. Účastníci řízení (v případě fyzických osob) žijí a působí (v případě Spolku Šárecké údolí) v Praze, přičemž území Prahy je změnou klimatu více negativně dotčeno a více ohroženo než zbytek území České republiky. Jak vyplývá z charakteristik klimatu publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem, Praha je nejteplejší částí území České republiky dle dlouhodobého průměru teplot za období od roku 1991 do roku 2020 (viz https://www.chmi.cz/files/portal/docs/meteo/ok/charakteristiky_klimatu/img/T_normal9120.gif). Díky vlivu tepelného ostrova města se zvyšují v Praze teploty více než ve zbytku republiky. Podle dokumentu Klimatická ročenka České republiky 2023 vydaného Českým hydrometeorologickým ústavem dosáhla v roce 2023 průměrná roční teplota vzduchu 12 °C v centrální části Prahy a na severozápadu Prahy, což bylo nejvíce na území České republiky. Účastníci řízení tedy žijí či působí z hlediska vysokých teplot v nejvíce dotčené části České republiky (k tomu viz i <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/meteo2023.pdf> a <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/images/2-1.jpg>).

⁴ Podle dat Evropské agentury pro životní prostředí se očekává, že do roku 2050 budou světová letecká a vodní doprava dohromady produkovat téměř 40 % emisí oxidu uhličitého na světě, pokud nebudou přijata další opatření za účelem jejich snížení. Viz. <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/emise-z-letecke-a-vodni-dopravy>.

⁵ Srov. <https://www.prg.aero/ochrana-klimatu>.

Zároveň patří Praha mezi území s nejnižším úhrnem srážek v České republice. Viz mapa průměrného ročního úhrnu srážek za období od roku 1991 do roku 2020: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/meteo/ok/charakteristiky_klimatu/img/SRA_normal9120.gif. A podobně rovněž mapa ročního úhrnu srážek v roce 2023 v dokumentu Klimatická ročenka České republiky 2023: <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/images/3-1.jpg>.

Na území Prahy je zároveň vysoké riziko, že v případě dalšího zvyšování průměrných teplot vlivem vypouštění emisí CO₂ bude dosaženo bodu zlomu, kdy po překročení určité hranice teplot dojde k dalšímu skokovému nárůstu teplot. Je tomu tak z toho důvodu, že vlivem horka a sucha by došlo ke kolapsu funkce lesů, které v současnosti centrální část Prahy obklopují. Zatím je zejména po obvodu Prahy několik středně velkých převážně lesních ploch (Šárka-Lysolaje, Draháň-Troja, Klánovický les, Kunratický les), které dosud území Prahy relativně ochlazovaly a bránily tomu, aby vlny veder v Praze byly ještě větší. Současný stav těchto lesů je však vlivem horka a sucha silně zhoršený.

Dřeviny, které se v pražských lesích vyskytují, jsou v současné době při ročních úhrnných srážkách méně než 500 mm a ročních průměrných teplotách přes 12 °C na hranici přežití. V pražských lesích převládají dubové porosty, nejběžnější jsou dub zimní (*Quercus petraea*) a dub letní (*Quercus robur*), které se původně střídaly se stromy smrk ztepilý (*Picea abies*), modřín opadavý (*Larix decidua*) a borovice lesní (*Pinus sylvestris*). Místy se vyskytuje habr obecný (*Carpinus betulus*) a bříza bělokorá (*Betula pendula*). Všechny tyto dřeviny jsou již nyní na hraně svých ekologických nároků. Vyplývá to mimo jiné z publikace, kterou vydala Evropská komise, která uvádí přehled dřevin rostoucích v Evropě a jejich ekologické nároky: San-Miguel-Ayanz, J., de Rigo, D., Caudullo, G., Houston Durrant, T., Mauri, A. (Eds.), 2016. European Atlas of Forest Tree Species. Publication Office of the European Union, Luxembourg (k tomu viz <https://forest.jrc.ec.europa.eu/en/european-atlas/>).

Rovněž v dokumentu Výroční zpráva za rok 2023, který zpracovala příspěvková organizace Lesy hlavního města Prahy, která obhospodařuje lesy vlastněné hlavním městem Prahou, se konstatuje špatný zdravotní stav pražských lesů. Str. 12 zprávy: "Zdravotní stav pražských lesů v minulosti výrazně ovlivnily nepříznivé klimatické podmínky, které porosty na několik let oslabily a usnadnily tak šíření různých škůdců." Str. 12 zprávy: "Stále více však vedeme boj se suchem a s dopady tropických teplot v letním období. Kvůli extrémním teplotám nejvíce trpí porosty se zastoupením smrku ztepilého a borovice lesní." Str. 13 zprávy: "... velká část smrkových porostů v Praze v souvislosti s kalamitou, která byla v pražských lesích největší v roce 2020, už v podstatě zanikla." Str. 14 zprávy: "Mezi duby se rozšířilo chřadnutí s tzv. tracheomykózními příznaky, které dlouhodobě patří k závažným onemocněním dubů na lesních i nelesních stanovištích. Tracheomykóza je vaskulární onemocnění (ucpávání vodivých pletiv), které je způsobeno především houbami rodu *Ophiostoma* a *Verticillium*. Příznaky a průběh se liší v závislosti na odolnosti dřeviny, stanovištních podmínkách i na rozsahu a intenzitě napadení dalšími, například hmyzími škůdci, ale obvykle se jedná o vadnutí listů a prosychání a odumírání koruny. Toto onemocnění je spojené s poruchou vodního režimu, především s nedostatkem vody a teplotními extrémy." Str. 14 zprávy: "Na javorech se objevuje tzv. sazná nemoc kůry, kterou způsobuje houba *Cryptostroma corticale*. Houba napadá především javory kleny a vyskytuje se nejen v pražských lesích, ale také v parcích. Opět se jedná o onemocnění, které napadá oslabené dřeviny především po nadprůměrně suchých a horkých letních měsících." V uvedené zprávě je několikrát zmiňována oblast Šáreckého údolí a oblast Divoké Šárky jako území s výskytem škod na lesích a s nutností provádět nahodilé těžby k odstranění poškozených porostů (k tomu viz

https://lhmp.cz/o-nas/vyrocnizpravy/content/uploads/2024/03/2023_VZ_finalekonomicka-cast_nahled.pdf.

a

<https://lhmp.cz/wp->

Účastníci řízení by tedy další změnou klimatu byli bezprostředně dotčeni. Hrozí, že při dalším zvyšování teplot by odumřely stromy v přírodním parku Šárka-Lysolaje, což by posílilo efekt tepelného ostrova města a vedlo by k ještě horším vlnám veder v místě, kde účastníci řízení trvale bydlí, respektive kde v případě spolku působí. Je přitom prokázáno, že vlny veder způsobují zvýšenou úmrtnost. Přitom území Prahy je příliš rozsáhlé a s příliš vysokým počtem obyvatel, aby bylo možno reálně uvažovat s možností, že se občané mají ze zasaženého území odstěhovat někam jinam. Proto je potřeba přijímat taková opatření, aby se dalšímu vypouštění emisí CO₂ a růstu teplot zabránilo. Takovým opatřením, které je proveditelné a relativně snadno dostupné a které by znamenalo významné snížení emisí CO₂ v jurisdikci České republiky, je možnost nerozšiřovat kapacitu pražského letiště.

Pro úplnost účastníci řízení namítají, že do emisí skleníkových plynů způsobených posuzovaným záměrem musejí být zahrnuty i emise oxidu uhličitého, které budou ve fázi letu produkovány letadly v případě zvýšení kapacity letiště. Účastníkům řízení je známo, že existuje rozhodnutí rakouského Ústavního soudu (Verfassungsgerichtshof) ze dne 29. 6. 2017, č. j. E 886/2017-31, E 875/2017-32, kde soud vytknul rozsudku letiště Schwechat hrubé pochybení při výkladu právní normy, neboť mezinárodní závazek spočívající ve snižování emisí oxidu uhličitého z leteckého provozu zahrnuje pouze redukci emisí vznikajících při startu a přistávání letadel (tzv. LTO-Emise), zatímco Spolkový správní soud v napadeném rozsudku letiště Schwechat vztáhl tento závazek na veškeré činnosti související s letovým provozem. Takto široký výklad však byl rakouským Ústavním soudem vyhodnocen jako nepřipustný a ústavně nekonformní (viz https://www.vfgh.gov.at/downloads/VfGH_Entscheidung_E_875-2017_Flughafen_dritte_Piste.pdf).

Zmiňovanému závěr rakouského Ústavního soudu věnoval pozornost rovněž Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 24. 6. 2020, č. j. 54 A 68/2019 - 123, bod 73.

Působení emisí CO₂ na oteplování však podle dostupných vědeckých poznatků není omezeno na emise vznikajících při startu a přistávání letadel, ale oteplování je způsobeno emisemi při veškerých činnostech souvisejících s letovým provozem, tedy i emisemi vznikajícími ve fázi letu letadel. Pokud by emise CO₂ ve fázi letu byly z úvah o jejich působení vyňaty a nebyla by činěna žádná opatření k jejich snížení, otevíral by se prostor pro oblast, kde emise skleníkových plynů by mohly pokračovat a nebylo by možné oteplování vůbec zastavit. Rozhodnutí o tom, zda dojde k navýšení kapacity letiště a o tom, zda do letadel budou čerpány pohonné hmoty na bázi uhlovodíku, je v jurisdikci země, kde se letiště nachází, a je proto odpovědnost státu, aby tyto emise CO₂ reguloval.

Česká republika nepřijala klimatický zákon, který by stanovil cíle pro snižování emisí CO₂ pro budoucí období. A v České republice ani nebyl vydán sektorový právní předpis, který by stanovil účinné závazné limity pro emise CO₂ v letecké dopravě. Za tohoto stavu, kdy emise CO₂ leteckou dopravou v České republice byly ponechány bez zákonem stanovených limitů, musí být otázka emisí CO₂ řešena v rámci posouzení předmětné stavby.

Účelem navrženého záměru je navýšit kapacitu letiště. V Politice územního rozvoje ČR se jako důvod vymezení paralelní dráhy uvádí "zvýšení kapacity mezinárodního letiště". Dle oznámení stavby je přitom navržen provoz letadel poháněných spalováním uhlovodíkových paliv, které produkují CO₂. Žadatel o umístění stavby nedokládá, že by všechny emise CO₂ související s letovým provozem kompenzoval odčerpáním CO₂ z atmosféry zpět. Jak uvedli účastníci řízení již výše, již v současné době letecký provoz představuje významný zdroj emisí CO₂ v České

republiky a v Evropě (kolem 4 % emisí). Umístění stavby by rozsah leteckého provozu dále výrazně zvýšilo a došlo by přitom k výraznému nárůstu emisí CO₂ z letecké dopravy a uvolněný CO₂ by z atmosféry nebyl odstraňován.

Vzhledem ke škodlivým důsledkům působení CO₂ v atmosféry, kterým by byli účastníci řízení dotčeni (mj. vlny veder se zvýšenou úmrtností a extrémní projevy počasí), je proto povolení takového záměru nepřijatelné. Protože čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod zahrnuje právo jednotlivců na účinnou ochranu ze strany orgánů státu před závažnými nepříznivými dopady změny klimatu, musí se tento závazek uplatnit i při rozhodování orgánů státní správy o povolení předmětného záměru.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti účastníci řízení namítají, že povolení záměru, který je ekonomicky problematický, je na úkor kvality života občanů, neboť bude sloužit k rozšiřování vysokoemisní dopravy, je s deklarovanými cíli udržitelného rozvoje, které jsou již součástí zákonných opatření, zcela mimoběžné. Jediným přijatelným řešením tak je odložit realizaci záměru paralelní dráhy a prodloužení stávající dráhy až na dobu, kdy dojde k takovému technickému pokroku, který omezí emise CO₂ tak, aby provoz letiště nebyl v rozporu s rozvojovými potřebami města a klimatickými cíli ČR. Z těchto důvodů nelze žádosti o povolení záměru vyhovět.

Účastníci řízení v této souvislosti namítají, že dopady záměru na klima nebyly řádně posouzeny ani v rámci stanoviska EIA, které je neaktuální a bylo nezákonně prodlouženo, jak bylo podrobněji rozvedeno v námitce č. 3.

11. Dotčení vlastnického práva a snížení pohody bydlení účastníků řízení 1.-22.

Jak již bylo uvedeno výše, realizací záměru dojde ke značnému zhoršení kvality prostředí, resp. bydlení účastníků řízení 1.-22. Právní předpisy dříve používaly v této souvislosti rovněž pojem „pohoda bydlení“, ke kterému existuje četná judikatura, na kterou správní soudy dosud odkazují.

K uvedenému pojmu se vyjádřil NSS například v rozsudku ze dne 2. 2. 2006, č. j. 2 As 44/2005-116, publikovaném ve Sbírce rozhodnutí NSS č. 5/2006, v němž uvedl následující: „*Pohodou bydlení*“ lze podle jedné z možných definic, která se snaží tento pojem kategorizovat subjektivně, rozumět takový stav, kdy někdo **bydlí v klidu, spokojeně, příjemně a šťastně** (viz Marek Hanák, *Pohoda bydlení*, Právní rádce internetová verze, 28. 4. 2005, <http://pravnicaradce.ihned.cz/>). Z objektivistického úhlu pohledu lze „pohodou bydlení“ rozumět **souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů**, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech“.

Dle ustanovení § 1013 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, platí, že „*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*“. S ohledem na rozsáhlost záměru se účastníci řízení obávají, že v případě povolení záměru imise (hluk, prach apod) vnikající k nemovitostem ve vlastnictví účastníků řízení bude možné považovat za nad míru

přiměřenou místním poměrům.

Dále účastníci řízení upozorňují na další související judikaturu, konkrétně na rozsudek NSS z 31. 7. 2013, č. j. 1 As 33/2013-58. V něm NSS uvedl, že nároky kladené na umístování a povolování staveb a výklad pojmu pohoda bydlení se ne zcela náhodně obsahově blíží ustanovení § 127 odst. 1 ObčZ 1964 (pozn. dnes § 1013 zákona č. 89/2012 Sb.). **Smyslem obou ustanovení je totiž zachování zdravého a vhodného prostředí pro všechny kategorie uživatelů**, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení, bez ohledu na případné zamýšlené stavební či jiné aktivity. Zatímco prostřednictvím civilní žaloby o stanovení povinnosti zdržet se imisí se lze bránit proti již existujícímu závadnému stavu (nejen v souvislosti se stavbami), **právní úprava obsažená ve stavebním zákoně má vzniku takového stavu předcházet** (konkrétně vlivem uskutečnění a užívání stavby).

Účastníci řízení také opětovně připomínají, že dle ustanovení § 76 odst. 2 StavZ platí, že *„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.“* Vzhledem k níže uvedeným skutečnostem **nebudou v případě realizace záměru požadavky na kvalitu prostředí a pohodu bydlení dodrženy.**

Účastníci řízení rovněž upozorňují, že dopady záměru na okolí je stavební úřad povinen řádně posoudit i navzdory souhlasným závazným stanoviskům dotčených orgánů. V tomto směru odkazují na rozsudek NSS ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 38/2008-123, ve kterém NSS uvedl, že *„pokud účastník územního řízení poukáže na konkrétní skutečnosti, které zpochybňují splnění požadavku na pohodu bydlení, musí se stavební úřad těmito tvrzeními důkladně zabývat, i když stanoviska dotčených orgánů státní správy konstatovala dodržení předepsaných limitů zatížení. Navíc zhodnotí, zda vliv jednotlivých negativních účinků umístovaných staveb nepřípustně snižuje pohodu bydlení, není jen otázkou obsahu závazného stanoviska dotčeného orgánu, nýbrž je záležitostí autonomního posouzení stavebním úřadem či odvolacím orgánem po zhodnocení všech relevantních skutečností. Nepřekročení limitních hodnot totiž ještě nutně nemusí znamenat, že zjištěná hladina zatížení způsobené umístovanou stavbou také splňuje požadavek na pohodu bydlení.“*

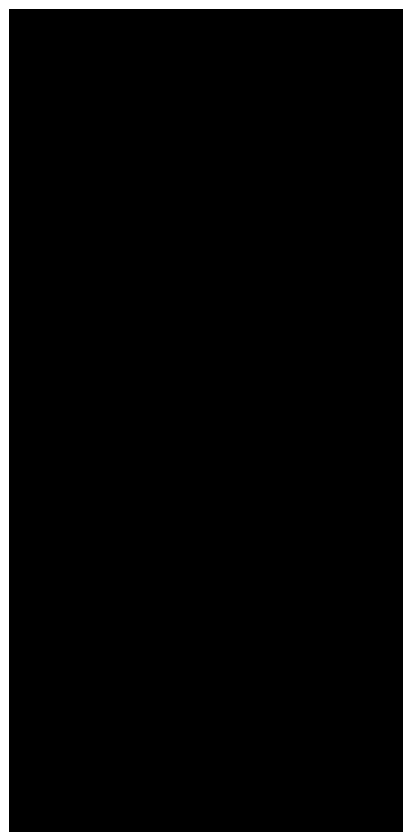
Účastníci řízení jsou proto přesvědčeni, že i v daném případě je nutné zabývat se otázkou, zda umístění záměru je s ohledem na charakter území přiměřené a zda lze po místních obyvatelích spravedlivě žádat, aby jeho umístění a s ním spojené negativní vlivy v budoucnu snášeli.

12. Neaktuálnost vyjádření správců sítí

Převážná část vyjádření správců sítí, která jsou součástí dokladové části DÚR, byla vydána v období červenec–září 2023. Platnost některých vyjádření přitom byla omezena na dobu 1 roku ode dne vydání. Je tedy zřejmé, že **tato vyjádření již v současnosti pozbyla platnosti**, a proto musí stavebník předložit nová, aktuální vyjádření, jinak nelze ve věci rozhodnout.

III. Závěr

Účastníci řízení tedy závěrem shrnují, že nejsou splněny podmínky pro to, aby stavební úřad dále pokračoval v předmětném územním řízení a žádají, aby stavební úřad žádost stavebníka postupem dle § 92 odst. 2 StavZ **zamítl**, *in eventum* aby územní řízení alespoň **přerušil** do doby pravomocného skončení řízení vedeného před Nejvyšším správním soudem pod sp. zn. 8 As 215/2023, jak předpokládá § 64 odst. 1 písm. c) správního řádu.



Spolek Šárecké údolí