



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**

**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudců JUDr. Naděždy Řehákové a Mgr. Martina Kříže v právní věci **navrhovatelů: a) Městská část Praha-Dolní Chabry**, IČ 00231274, se sídlem Praha 8, Hrušovanské nám. 253/5, **b) Městská část Praha-Ďáblice**, IČ 00231266, se sídlem Praha 8, Květnová 553/52, **c) Městská část Praha-Lysolaje**, IČ 00231207, se sídlem Praha-Lysolaje, Kovárenská 8/5, **d) Městská část Praha-Nebušice**, IČ 00231215, se sídlem Praha-Nebušice, Nebušická 128, **e) Městská část Praha-Suchdol**, IČ 00231231, Praha-Suchdol, Suchdolské náměstí 734/3, **f) Geologický ústav AV ČR, v.v.i.**, IČ 67985831, se sídlem Praha-Lysolaje, Rozvojová 269, **g) Ústav experimentální botaniky AV ČR, v.v.i.**, IČ 61389030, se sídlem Praha-Lysolaje, Rozvojová 263, **h) Ústav fotoniky a elektroniky AV ČR, v.v.i.**, IČ 67985882, se sídlem Praha 8, Chaberská 57, **i) Ústav chemických procesů AV ČR, v.v.i.**, IČ 67985858, se sídlem Praha-Lysolaje, Rozvojová 135, **j) Eva Konečná**, bytem Praha-Lysolaje, Nad Pramenem 289/2a, **k) Ing. Václav Vík**, bytem Praha-Suchdol, K Roztokům 82/7, všichni zastoupeni JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem se sídlem Tábor, Příběnická 1908, proti **odpůrci: Hlavní město Praha**, se sídlem Praha 1, Mariánské náměstí 2/2, zastoupen JUDr. Tomášem Hlaváčkem, advokátem se sídlem Praha 5, Kořenského 15, **za účasti osob zúčastněných na řízení: 1) Letiště Praha, a.s.**, IČ 28244532, se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, **2) Český Aeroholding, a.s.**, IČ 24821993, se sídlem Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, obě zast. JUDr. Bc. Nikolou Hönigovou, advokátkou se sídlem Praha 2, Rubešova 162/8, o návrhu na zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1, vydaného Usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy, které nabylo účinnosti dne 1.10.2014, v rozsahu textového i grafického vymezení části 5.3.1. letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a v rozsahu textového i grafického vymezení oblasti zasazené provozem letiště v části 4.4.1. Ruzyně (SL/1),

**t a k t o :**

- I. Žaloba se zamítá.**
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.**

### III. Osoby zúčastněné na řízení nemají právo na náhradu nákladů řízení.

## Odůvodnění:

### I. Předmět řízení

Navrhovatelé se podaným návrhem domáhají přezkoumání a zrušení opatření obecné povahy uvedeného v záhlaví tohoto rozsudku (dále též „OOP“) s odůvodněním, že OOP v napadeném rozsahu není v souladu se zákonem a nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem. Předmětem OOP je Aktualizace č. 1. Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále též „AZÚR“) spočívající ve změnách uvedených v textové a grafické

- části AZÚR - oddíl 5.3.1., vztahující se ke koridoru a ploše dopravy letiště

Praha-Ruzyně (nyní Letiště Václava Havla, dále též „letiště“) včetně plánované stavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště a vzletových a přistávacích prostorů letiště,

- části AZÚR - oddíl 4.4.1., vztahující se k vymezené oblasti zasažené provozem letiště – SL/1.

### II. Tvzení navrhovatelů a vyjádření odpůrce k tvrzením navrhovatelů

#### Aktivní legitimace navrhovatelů

Navrhovatelé a)-e) jsou městské části hl. m. Prahy (dále též „MČ“), vymezené podle § 3 odst. 1 zák. č.131/2000 Sb., o hl. m. Praze ve spojení s § 1 a přílohou č. 1 vyhlášky č.55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy a dle které mohou připomínkovat návrh zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. To také řádně učinili nesouhlasnými připomínkami k vymezení oblasti SL/1 upozorněním na negativní dopady provozu letiště na kvalitu života občanů dotčených městských částí a upozorněním na nedostatky ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“). Navrhovatelé a)-e) dále uvedli, že realizace paralelní dráhy letiště a rozšíření oblasti SL/1 dle AZÚR by bezprostředně ohrozila kvalitu života občanů na území dotčených městských částí. V rámci AZÚR je doporučováno zřízení ochranných hlukových pásem (dále též „OHP“), kde se předpokládá překročení hygienických hlukových limitů, a to i ve stávajících zastavěných obytných územích, která jsou v územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vymezena pro bytovou funkci bez omezení. Svou aktivní věcnou legitimaci navrhovatelé a)-e) vyvozují i z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) č.j. 9 Ao 2/2008-62, č.j. 9 Ao 4/2009-111, č.j. 8 Ao 2/2010-644 a usnesení Rozšířeného senátu NSS č.j. 3 Ao 9/2011-219.

Navrhovatelé f)-i), kteří se cítí být dotčeni vymezením paralelní dráhy letiště, specifikovali, že jsou veřejnými výzkumnými institucemi (dále též „VI“), zřízenými podle zákona č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích a zároveň vlastníky nemovitostí (v okolí letiště), které užívají k činnostem, pro které byly tyto instituce zřízeny, tedy zejména k činnosti výzkumné, vzdělávací, vývojové a inovační. Konkrétně je navrhovatel f)

vlastníkem budovy č.p. 263, která je součástí pozemku par. č. 513/97, v k.ú. Lysolaje, navrhovatel g) vlastníkem budovy č.p. 264, která je součástí pozemku par.č. 513/95, v k.ú. Lysolaje, navrhovatel h) vlastníkem budovy č.p. 135, která je součástí pozemku par.č. 513/23, v k.ú. Lysolaje a navrhovatel i) vlastníkem budovy č.p. 305, která je součástí pozemku par. č. 513/93, v k.ú. Lysolaje. Navrhovatelé f)-i) jsou přesvědčeni, že by své povinnosti vyplývající z citovaného zákona nemohli v celém rozsahu plnit, pokud by dle OOP došlo k realizaci paralelní dráhy, a to z důvodů nadlimitní hlukové zátěže způsobené leteckým provozem (když některé z budov navrhovatelů jsou laboratoře a experimentální pracoviště, která jsou podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, chráněné před imisemi hluku), ale i z důvodů zvýšené koncentrace aerosolů v ovzduší či vibrací. Rovněž se obávají omezení nakládání s majetkem, omezení možností další výstavby a rozvoje areálů, jakož i znehodnocení již vynaložených investic.

Navrhovatelé j)-k) jsou osoby trvale bydlící v oblasti SL/1 a spoluvlastní zde obytné domy (dále též „FO“). Konkrétně navrhovatel j) ve společném jmění manželů vlastní stavbu č.p. 289, která je součástí pozemku par.č. 410/3, v k.ú. Lysolaje, a navrhovatel k) je spoluvlastníkem nemovitosti č.p. 82, která je součástí pozemku par.č. 512, a pozemků par.č. 512 a 513, k.ú. Suchdol. Navrhovatelé j)-k) řádně uplatnili své připomínky k návrhu OOP, když z důvodu hrozícího zásahu do jejich vlastnického práva, do práva na ochranu jejich soukromí, zdraví a práva na příznivé životní prostředí, požadovali zejména nerozšiřování oblasti SL/1 a následného ochranného hlukového pásma na obydlená území, provedení řádného vymezení rozšířeného letiště z hlediska reálných potřeb, zvážení jiné varianty řešení případného nedostatku přepravních kapacit a uspořádání provozu a řádné zdůvodnění zvyšování kapacity letiště vzhledem k ohrožení zdraví obyvatel v okolí letiště. Tyto připomínky nebyly v OOP řádně vypořádány. Navrhovatelé j)-k) proto tvrdili, že byli OOP zkráceni na svých právech.

### **Vyjádření odpůrce k aktivní legitimaci navrhovatelů**

Odpůrce ponechal posouzení aktivní legitimace navrhovatelů soudu. Podotkl, že aktivní věcná legitimace navrhovatelů – MČ k napadení zásad územního rozvoje kraje nebyla dosud přímo výrokově řešena, a to ani v usnesení Rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále též „RS NSS“) č.j. 3 Ao 9/2011-219, na něž navrhovatelé odkazují. Kromě toho nebylo dosud objasněno, který orgán navrhovatelů a)-e) rozhodl o podání návrhu, což je nutné vyjasnit s ohledem na to, zda je projev vůle z hlediska předpisů o obecním zřízení existující.

K aktivní legitimaci navrhovatelů f)-i) odpůrce poukázal na to, že dotčení těchto výzkumných institucí provozem letiště nebylo žádným způsobem věcně doloženo, např. uvedením konkrétních zařízení a přístrojů, které by mohly být významně narušeny vibracemi. Kromě toho je paralelní přistávací a vzletová dráha v územním plánu již od sedmdesátých let a dané výzkumné instituce tedy měly a mohly při své činnosti (schvalování pořizování přístrojů) s leteckým provozem počítat. S odkazem na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011-526 pak odpůrce uvedl, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku přísluší především územnímu řízení v rámci realizace konkrétního záměru, apriorní vyloučení území, kde jsou překračovány dané limity z regulace zásad územního rozvoje s argumentem, že další zatěžování území je nepřijatelné, proto není možné.

K aktivní legitimaci navrhovatelů j)-k) odpůrce podotkl, že ze srovnání cenových map z let 2011 a 2014 plyne, že tržní cena nemovitostí navrhovatelů v důsledku přijetí OOP stoupla. K navrhovateli i) a k) uplatněným připomínkám odpůrce uvedl, že je řádně vypořádal

v souladu se zákonem. Brojení proti nerozšiřování ochranného hlukového pásma není na místě, neboť OHP je vyhlášeno s územním rozhodnutím a tedy nespadá do působnosti zásad územního rozvoje (dále též „ZÚR“). K nepřehlednosti zásad jako celku dále konstatoval, že složitost zásad je důsledkem zvyšování nároků na jejich přesnost a podrobnost a masivní účastí veřejnosti. Důsledky těchto procesů, tj. větší sumy informací, nelze přičítat k tíži odpůrce.

### **Důvody návrhu**

Navrhovatelé nejprve důvody návrhu vymezili obecně, když tvrdili, že OOP není v souladu se zákonem, nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a je v rozporu s principem proporcionality, neboť neplánuje záměry v nejšetrnějších variantách. Navrhovatelé byli jeho přijetím zkráceni na svém vlastnickém právu, včetně možnosti nakládat s nemovitostmi pro pokles cen nemovitostí, a na svých právech na příznivé životní prostředí a ochranu zdraví. Došlo rovněž k zásahu do jejich práva na spravedlivý proces. Navrhovatelé a)-e) byli navíc zkráceni v právu na samosprávu. Rozhodování o přijetí OOP bylo navíc ovlivněno nesprávnými podklady. V návaznosti na míru závažnosti jednotlivých pochybení během projednávání AZÚR navrhovatelé navrhli přezkoumání zákonnosti řízení o AZÚR jako celku. AZÚR zejména vychází z nereálných prognóz rozvoje letecké dopravy, nesprávně vymezuje nulovou variantu, což vede k věcně nesprávnému hodnocení vlivů, dokumentace předložená k AZÚR je nesprávná, neobjektivní a účelová.

#### **Vyjádření odpůrce k důvodům návrhu**

K důvodům návrhu odpůrce obecně uvedl, že vydání napadeného OOP považuje za nesporné. Namítl však, že podmínky pro rozhodování v dotčeném území vymezené v napadené části 4.4.1 (týkající se celého stávajícího letiště a nejen zamýšleného rozšíření), jejichž účelem je minimalizovat či kompenzovat dopady uvedené v části 5.3.1 (kde je upraven koridor a plocha letiště), samy o sobě nijak nezasahují do práv navrhovatelů. Návrh na zrušení části 4.4.1 OOP se proto domáhá excessu v rozhodování soudní moci, která stojí na principu minimalizace zásahů do samosprávné pravomoci orgánů územní samosprávy.

### **1) Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR**

#### **a) Změna AZÚR po veřejném projednání**

Navrhovatelé namítali, že výrok OOP byl v oddílu 4.4.1. (vymezení oblasti SL/1) změněn mezi jeho veřejným projednáním (prosinec 2013) a jeho schválením (rok 2014).

Text v roce 2012 předložený ke společnému jednání a uváděný v návrhu OOP až do fáze veřejného projednání v prosinci 2013:

229. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„ 4.4.1. Ruzyně (SL/1)

*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené izofonou  $L_{Aeq}$  55 dB z leteckého provozu letiště Praha- Ruzyně po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem LI. Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“*

Text v roce 2014 předložený ke schválení po vyhovění námitce oprávněného investora:

238. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„ 4.4.1. Ruzyně (SL/1)

*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D} = 55$  dB a noční izofony  $L_{Aeq-N} = 45$  dB z leteckého provozu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“*

Vzhledem k omezené podrobnosti příslušných výkresů (1: 100 000) a absenci popisu ve výkresech je podle navrhovatelů uvedený popis zásadní pro vymezení oblasti SL/1. Ze zobrazení pouhých částí oblasti nelze vyvodit žádný další závěr, stejně jako nelze definici oblasti upřesnit z barevných hlukových map v akustické studii. Výkres je navíc omezen hranicemi hlavního města. Uvedená textace výroku je tak jediným vymezením oblasti SL/1.

Původní text deklaroval oblast SL/1 jako oblast ohraničenou izofonou  $L_{Aeq} = 55$  dB pro hladinu denního hluku, což bylo s ohledem na deklarované omezení nočního provozu proti současnému stavu logické. Rozšiřování oblasti SL/1 z důvodů nočního hluku je zcela nelogické, nesprávné a není pro tento postup důvod.

Provedená změna textace, která je jediným vymezením oblasti SL/1 a která tuto oblast podstatně zvětšuje, byla provedena na posledních chvíli pouze na základě námítky oprávněného investora, a to až po veřejném projednání, bez upozornění dotčených městských částí a bez projednání s veřejností. Vymezení oblasti SL/1 není řádně odůvodněno. Přitom se jedná o podstatnou úpravu návrhu ZÚR, a odpůrce měl proto dle § 39 odst. 5 zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon (dále jen „stavební zákon“) konat opakované veřejné projednání a vyžádat si stanovisko Ministerstva životního prostředí,

#### **Ad 1 a) Vyjádření odpůrce ke změně AZÚR po veřejném projednání**

Odpůrce nesouhlasil s tvrzením navrhovatelů, že došlo ke změně věcného obsahu textové části, neboť provedená změna textu části OOP 4.4.1 z „Území vymezené izofonou  $L_{Aeq} = 50$  dB z leteckého provozu letiště Praha – Ruzyně“ na „Území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D} = 50$  dB a noční izofony  $L_{Aeq-N} 45$  dB z leteckého provozu letiště Praha – Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)“, je pouze upřesněním dosavadního textu v důsledku zpřesnění nové metodiky. Stará metodika pracovala s jednou izofonou vztaženou na 24 hodinový cyklus, nová metodika upřesňuje denní a noční izofonu, které se v daném případě na území kryjí (noční izofona  $L_{Aeq-N} = 45$  dB je v tomto místě shodná s denní izofonou  $L_{Aeq-D} = 55$  dB. Zpřesnění textace se proto nijak nepromítlo do grafické části, neboť vymezení oblasti zůstalo totožné.

O podstatnou změnu návrhu, ať už z formálního (dle metodiky Ústavu Územního rozvoje Ministerstva pro místní rozvoj) nebo materiálního hlediska se tedy nejednalo. Kromě toho byla daná změna veřejnosti známá nejpozději v okamžiku předložení konečné varianty návrhu zastupitelstvu, starostové navrhovatelů a)-e) tedy měli možnost účastnit se zasedání zastupitelstva, mohli uplatnit svůj poradní hlas a navrhnout nepřijetí námítky investora. Námítka i její akceptace byly zastupitelstvem řádně projednány, vypořádány a odůvodněny (viz tabulka vypořádání námitek – námítka 037 na straně 8 vyjádření).

#### **b) Novelizace stavebního zákona**

Proces přijímání AZÚR započal dne 4.11.2011, kdy Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 10/77 schválilo Zprávu o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále též „Zpráva“). V červenci 2012 se konalo jednání k návrhu AZÚR, přičemž dotčené orgány mohly uplatnit svá stanoviska a připomínky k návrhu OOP a VVURÚ do 27. 8. 2012. Po 1.1.2013 přijímání AZÚR pokračovalo již po novele stavebního zákona provedené zákonem č. 350/2012 Sb. s účinností od 1.1.2013 (dále též „novela stavebního zákona“), a to zveřejněním návrhu OOP a zahájením projednávání VVURÚ. Pořizovatel AZÚR postupoval podle novelizovaného znění stavebního zákona, a proto byla veřejnost vyzvána k podávání připomínek, jak k návrhu napadeného OOP, tak k VVURÚ, avšak městské části, subjekty vyjmenované v § 37 odst. 6 novelizovaného znění stavebního zákona a další dotčené orgány hl. m. Prahy byly vyzvány pouze k podávání připomínek a vyjádření k VVURÚ s tím, že svá stanoviska a připomínky k AZÚR již uplatnily před účinností novely stavebního zákona a tyto zůstávají v platnosti. Navrhovatelé zastávali názor, že je tento postup nezákonný, když tvrdili, že při pořizování návrhu AZÚR při činnosti, kterou je společné projednání, mělo být postupováno podle znění stavebního zákona účinného do konce roku 2012, neboť to vyplývá z bodu 7. přechodných ustanovení novely stavebního zákona. Nesouhlasili se zdůvodněním odpůrce, že postup podle novelizovaného stavebního zákona je dán Metodickou pomůckou Ministerstva pro místní rozvoj, neboť tato se výslovně vztahuje pouze na územní plány a nikoliv i na ZÚR. Navrhovatelé tvrdili, že použitím této metodiky odpůrce nesprávně určil rozmezí v činnostech, které se vedou dle stavebního zákona před novelizací a po novelizaci. Proces přípravy ZÚR a územního plánu je v některých detailech odlišný a metodiku nebylo tedy možné tímto způsobem použít.

Navrhovatelé dále upozorňovali na nejasnosti ohledně opakovaného projednání upraveného VVURÚ ze dne 19. 4. 2013. Přitom podrobně popsali nejasnosti a chyby nedatované veřejné vyhlášky, kterou bylo opakované projednání oznámeno, a která byla vyvěšena na úřední desce hl. m. Prahy od 3. 4. 2013 do 20. 5. 2013 bez jasných odkazů na přesná ustanovení stavebního zákona. Vyhláška zejména nenaplnila povinnosti § 37 odst. 4 stavebního zákona, dle nichž krajský úřad doručí návrh ZÚR a VVURÚ veřejnou vyhláškou, neboť zveřejnila pouze návrh ZÚR. V ní obsažená výzva k uplatnění připomínek pro „každého“ je navíc v rozporu s obsahem zároveň zasláného dopisu, který městské části a další subjekty upozornil, že se mohou vyjadřovat již pouze k VVURÚ. Vyhláška konečně neobsahovala ozřejnění (odkazem na přesné ustanovení stavebního zákona) o jaké projednání se má jednat. Že jde o opakované společné jednání, bylo zjištěno až při jednání samém (viz Zápis z jednání 19. 4. 2013).

O nesprávnosti postupu odpůrce (dle novely stavebního zákona) svědčí i to, že se tímto postupem změnil okruh subjektů, které se dle § 37 odst. 4 (resp. 6 dle stavebního zákona po novele) vyjadřují k VVURÚ. Z pohledu ochrany veřejného zdraví se dříve vyjadřovalo Ministerstvo zdravotnictví, po novele stavebního zákona je to Krajská hygienická stanice (dále též „hygienická stanice“ nebo „HS“). Obdobně se liší lhůta pro podání připomínek k návrhu zásad územního rozvoje, která byla dříve 30 dnů, po novelizaci stavebního zákona je to pouze 15+7 dnů. Současně se změnil i okruh osob oprávněných k podání námítky ve fázi veřejného projednání, který byl rozšířen ve prospěch oprávněných investorů (provozovatele letiště), když oprávněný investor, odborník na leteckou dopravu a její dopady, desetiletí zainteresovaný na rozvoji letiště a spolupracující s odbornými společnostmi včetně zpracovatele odborné části VVURÚ v procesu aktualizace trvající min. 2 roky, uplatnil odborné námítky až ve fázi veřejného projednání, kdy není možná reakce veřejnosti ani jejich zástupců, a odpůrce těmto námítkám vyhověl.

I v případě, že by soud došel k závěru, že odpůrce měl postupovat dle stavebního zákona po novele č. 350/2012 Sb. navrhovatelé tvrdí, že odpůrce neměl oprávnění k omezení okruhu subjektů podávajících připomínky, resp. námitky v rámci společného jednání (dle § 37) i v rámci veřejného projednání (dle § 39), a to ve smyslu § 50 odst. 3 stavebního zákona (po novele) za použití Metodiky MMR Přejížděná ustanovení - Územní plán.

### **Ad 1 b) Vyjádření odpůrce k novelizaci stavebního zákona**

Odpůrce považoval námitku navrhovatelů, že měl celý projednávání režim podříditi staré právní úpravě (stavební zákon ve znění do 31.12.2012) za neoprávněnou. Odpůrce nejprve podrobně popsal jím provedený proces přijímání AZÚR (viz tabulka na str. 9 vyjádření), v němž specifikoval jednotlivé provedené dílčí činnosti včetně povinností vyplývajících z účinných ustanovení zákona, a dále uvedl, že se snažil volit takové postupy, jejichž výsledky by obstály pokud možno při právní úpravě před 1. lednem 2013 i po něm.

Nedůvodnost námitky navrhovatelů shledával předně v tom, že platí obecné právní pravidlo, že se procedurální normy aplikují od své účinnosti i na běžící procesy, pokud přechodná ustanovení nestanoví z tohoto obecného principu výjimku. Postup přijímání ZÚR či jejich aktualizace má procedurální povahu, přechodné ustanovení novely stavebního zákona v článku II. bod 7 tak předpokládá, že výjimkou z tohoto obecného principu je úprava, dle níž ucelené dílčí kroky v rámci celého složitějšího procesu se dokončí podle dosavadních předpisů a následně, tj. od dalšího kroku, se bude aplikovat již norma nová. Zákonodárce zvolil dikci „činnosti při pořizování aktualizace politiky územního rozvoje... se dokončí a posuzují podle dosavadních právních předpisů“, tzn., že dílčí činnosti (kroky) procesu, u nichž nebylo možné měnit procesní režim za pochodu, se dokončí podle dosavadních předpisů, kdežto nově zahajované postupy se provedou již podle předpisů nových.

Nedůvodná je i námitka nesprávného použití metodiky Ministerstva pro místní rozvoj, neboť odpůrce použil metodiku ministerstva po dotazu na ministerstvo, jak dále po novele stavebního zákona postupovat, a vycházel také z toho, že kromě závěrečného schvalování ZÚR obce v samostatné působnosti je pořizování územně plánovací dokumentace, tedy i ZÚR, věcí výkonu státní správy. Metodické vedení nadřízeného orgánu státní správy je tedy právem předpokládán nástroj a pořizovatel byl daným metodickým pokynem fakticky vázán.

Odpůrce dále k postupu podle novelizovaného stavebního zákona poukázal na prospěch tohoto postupu z hlediska zájmů veřejnosti, neboť změnou práva se změnil okruh subjektů, přibyla veřejnost, a bylo tedy nutné, aby fáze projednání AZÚR s veřejností v navazujících fázích byla dokončena tak, aby veřejnosti byla garantována veškerá práva, která plynula nově i z nové právní úpravy. Pokud by odpůrce striktně trval na zachování dosavadní úpravy, pak by se veřejnost k připomínkám vůbec nedostala a proces veřejného projednání by opomíjel VVURÚ. V kontextu staré úpravy by navrhovatelé ani nemohli uplatnit své připomínky, na kterých staví své podání a nemohli by polemizovat s VVURÚ. Při uplatnění práv hygienické stanice, která je dle novely stavebního zákona novým subjektem, se odpůrce snažil dostat všem předpisům, a to i ustanovení § 23 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, a proto obeslal jak Krajskou hygienickou stanici, tak Ministerstvo zdravotnictví. Odpůrce rovněž považoval za zavádějící tvrzení navrhovatelů o běhu lhůt k podávání připomínek s tím, že stará právní úprava připomínky nepřipouštěla, znala lhůtu 30 dnů k uplatnění stanovisek (dotčených orgánů),

kteřá byla dodržena, jak v řízení probíhající před novelou, tak v opakovaném rozšířeném projednání po novele. Ke zkrácení lhůt tedy nedošlo.

K námitce navrhovatelů, že mohli v režimu nového znění § 37 odst. 3 stavebního zákona připomínkovat pouze VVURÚ a nikoli celý návrh, odpůrce uvedl, že žádný z navrhovatelů nepatří ke kvalifikovaným subjektům dle novelizovaného ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, avšak nikdo jim nebránil připomínkovat cokoli dle ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Nadto má dle odpůrce celá tato námitka ryze akademický význam, protože prakticky nevstupuje do řešení právní otázky zákonnosti zásad.

### **1 i) Podávání připomínek pouze k VVURÚ**

Navrhovatelé dále namítali nesprávný postup odpůrce spočívající v oddělení AZÚR a VVURÚ a omezení připomínkování pouze na VVURÚ. Uvedené je v rozporu s principem rovnosti dotčených osob (§ 7 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád), když po změně VVURÚ, doplnění výkresů a kapitol týkajících se vyhodnocení kumulativních vlivů, měly být městské části a kraj vyzvány k připomínkování návrhu AZÚR jako celku.

### **Ad 1 i) Vyjádření odpůrce k podávání připomínek pouze k VVURÚ**

Argumentace navrhovatelů, že k připomínkám dle nového režimu § 37 odst. 3 stavebního zákona měla být otevřena i věcná část návrhu zásad a nikoli pouze VVURÚ, se podle odpůrce přiči logice užitě u předchozí námítky, neboť při postupování dle úpravy stavebního zákona před novelou (tj. do 31.12.2012) by předmětem stanovisek a připomínek nemohlo být vyhodnocení vůbec. Naopak, jak bylo uvedeno výše, nic nebránilo navrhovatelům připomínkovat cokoli postupem dle ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona. Režim společného jednání svědčil navrhovatelům pouze *ex gratiae* pořizovatele a nemohou se tedy domáhat jeho jiné podoby, protože se nejedná o porušení jejich procesních práv. Námitka navrhovatelů je lichá i v tom směru, že rozdíl mezi oběma variantami VVURÚ (dále též „Vyhodnocení“) není obsahový ale pouze redakční. Vyhodnocení bylo doplněno na základě požadavku Ministerstva životního prostředí (dále též „MŽP“) o samostatné kapitoly shrnující vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, došlo tak pouze ke shromáždění informací, které byly již předtím uvedeny na více místech původní verze Vyhodnocení, jež byla k dispozici při společném jednání a to jedné přehledné kapitoly. K žádnému novému propsání informací z kapitoly věnované kumulativním a synergickým vlivům do vlastní dokumentace AZÚR nedošlo.

Smyslem společného jednání a všech následných procesů (připomínkování dle § 37, veřejného projednání a následného připomínkování dle § 39) je otevřít oba dokumenty pokud možno změnám, jejichž cílem je jejich zkvalitnění. Pokud by jakákoliv změna jednoho z obou dokumentů vedla k návratu celého procesu v případě druhého dokumentu na samý počátek, tak by nebylo možné proces nikdy dokončit. Zákon předpokládá návrat do určité fáze projednávání pouze v případě podstatné úpravy zásad (nikoliv ovšem už Vyhodnocení) a to v ust. § 39 odst. 5 stavebního zákona. Ovšem jedná se pouze o procedurální návrat do fáze předvídané ust. § 39 stavebního zákona (veřejné projednání), nikoliv do fáze předvídané § 37 stavebního zákona (společné jednání). Navrhovatelé se ovšem domáhají návratu v rámci postupů dle § 37 stavebního zákona. Z uvedeného lze *a contrario* dovodit, že změny, které vyvolají postupy předvídané § 37 stavebního zákona, nezakládají nikdy důvod opakování této procedury. Procesní koncentrace celého řízení totiž tkví ve veřejném projednání dle § 39 stavebního zákona.

Nelze ani přehlédnout, že se k této otázce již jednou zdejší soud v prakticky shodné podobě vyjadřoval v rozsudku ze dne 10. června 2015 pod čj. 9 A 40/2015 – 145 (dále též



„rozsudek ve věci sp. zn. 9 A 40/2015“).

### **1 ii) Nesplnění požadavků ze Zprávy o uplatňování zásad**

Podle navrhovatelů nebyl v rozporu s ust. § 42 odst. 4 stavebního zákona splněn požadavek ve Zprávě, kde se v kapitole 4. Vymezení specifických oblastí nemístního a celoměstského významu uvádí „- *na základě nových podkladů vymezit oblast SL/1 – oblast zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně*“. Podklady pro vymezení SL/1 zůstaly stále stejné a byly převzaty z dokumentace EIA. Dokumentace EIA pak vychází ze stále stejných vstupních podkladů z roku 2006, jejichž původ lze identifikovat v textu dokumentace EIA z roku 2007, kde v příloze č. 13 této dokumentace se na str. 39 uvádí: „6.2.8. *Očekávaný vývoj hluku z leteckého provozu po roce 2006 Nová prognóza vývoje leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně do roku 2020, zpracovaná LP s.p. v listopadu 2006, předpokládá nárůst počtu pohybů letadel do roku 2012 o 28 % oproti roku 2006 (na 213 000 pohybů za rok), v roce 2020 se očekává 274 000 pohybů za rok.*“. Text přílohy 13 pak jednoznačně odkazuje na podklad 35 a dále také na podklad 28 této přílohy (viz seznam na str. 68): [28] Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha Ruzyně. Dokumentace pro ÚR. Nikodem&Partner, květen 2005; [35] Výchozí údaje pro zpracování hlukové studie letiště Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L. Podklad pro projednání EIA záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L. Dotazník zpracovatele (Techson) vyplněný LP s.p., 29.08.2006.

Dokumentace EIA (2004-2011), posudek na tuto dokumentaci (duben 2011) i stanovisko MŽP (26. 10. 2011) a tedy také izofony vymezující oblast SL/1 v AZUR se tedy vztahují k 21,2 mil. cestujících a 274 tis. pohybů na letišti, což jsou prokazatelné podklady z roku 2006 případně starší. Užití údajů z roku 2006 je pak odpůrcem potvrzeno například i ve vypořádání připomínek, konkrétně vypořádání připomínky č. 617 MČ Praha-Suchdol v příloze AZÚR.

### **Ad 1 ii) Vyjádření odpůrce k Nesplnění požadavků ze Zprávy o uplatňování zásad**

Odpůrce předně poukázal na znění ust. § 42 odst. 4 stavebního zákona: „*Při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování se v měněných částech postupuje...*“ s tím, že ze slovního spojení „*na základě schválené zprávy*“ plyne, že zpráva je pouze podkladem a nikoli doslovným normativem. Při dodržení základního rámce zprávy tedy nelze mírné odlišnosti ve výsledku považovat za porušení zákona v tomto rozsahu. Pojem nové podklady pak nelze vykládat, jako podklady absolutně nejnovější, ale jako podklady poslední dostupné. Na použití příslušných dat se dohodli zástupci zadavatele, zpracovatele a letiště Praha Ruzyně, tím byl akceptován princip předběžné opatrnosti při vymezení negativních vlivů z leteckého provozu s vědomím uplatňování maximální možné a posouzené kapacity leteckého provozu, která již byla podrobena procesu i EIA s kladným stanoviskem.

### **1 iii) Proces posuzování vlivů na životní prostředí – EIA**

Navrhovatelé tvrdili nesprávnou logickou návaznost procesu plánování a povolování záměru, kdy EIA předbíhá schválení záměru v ZÚR a územním plánu. Namítali, že měl odpůrce nejprve záměr vymežit v územně plánovací dokumentaci a až poté posuzovat záměr jako takový. Nedodržováním tohoto postupu dochází k převzetí detailních závěrů a hodnocení záměru bez posouzení komplexních vlivů na širší území a další veřejné zájmy a možné varianty.

Odpůrce však závěry procesu EIA, jakož i poklady pro vymezení plochy SL/1, bez dalšího převzal (viz vypořádání připomínky č. 617 MČ Praha-Suchdol v příloze AZÚR – Vypořádání stanovisek). S odkazem na judikaturu (rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. 50 A 24/2012-64, rozsudky NSS č.j. 8 Ao 2/2010-644, č.j. 7 Ao 7/2010-133, č.j. 3 Ao 1/2007-210, 1 Ao 7/2011-526, č.j. 7Ao 7/2010-133, č.j. 3 Ao 1/2007-210, č.j. 1 Ao 7/2011-526) navrhovatelé dovozovali, že posouzení vlivu na životní prostředí musí být zpracováno dle míry podrobnosti dané pro tu posuzovanou formu plánování. Dle uvedených judikatur se rozlišuje proces SEA, ve výrazně větší míře podrobnosti a jako podklad pro územní rozhodnutí proces EIA. Pořizování zásad územního rozvoje lze považovat za optimální moment, kde by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí, neboť v této fázi je možné se ještě zabývat variantami řešení. Nelze tedy izolovaně posuzovat vlivy různých záměrů umístěných nedaleko od sebe, když ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí (viz podmínka č. 23 stanoviska Ministerstva životního prostředí k OOP).

Jako důsledek nesprávného postupu odpůrce, kdy EIA předbíhá schválení záměru v ZÚR a územním plánu, navrhovatelé dále namítali

a) neaktuálnost podkladů převzatých z dokumentace EIA pro posouzení důvodnosti záměru, neboť proces EIA byl zahájen v roce 2004 oznámením záměru, dokumentace byla přepracována v roce 2009 a proces byl ukončen v roce 2011 vydáním stanoviska. Parametry a prognózy provozu vycházejí z údajů v roce 2006, stejně jako údaje o počtu obyvatel, reálný stav území i potřeby letiště. U odhadu vývoje provozu byl v rámci AZÚR aktualizován výchozí stav v roce 2013, nikoliv však již stav provozu v roce 2020. AZÚR tak přebírá staré a neaktuální údaje (blíže viz bod Ad 5), které mají zásadní vliv na výstupy posuzování a zvolené varianty záměru.

b) nevymezení záměru na základě objektivních potřeb, když odpůrce, namísto posouzení potřeb dopravy a možností území v rámci zásad územního rozvoje a územního plánu s následným posouzením konkrétní podoby v rámci EIA ve fázi podkladu pro územní rozhodnutí, vycházel výhradně z nesprávného odhadu vývoje provozu pro rok 2020 (údaj vytvořený provozovatelem letiště).

c) převzetí detailních závěrů a doporučení, když posouzení vlivu záměru na životní prostředí neřeší vazby na další záměry, varianty potřeby a veřejné zájmy, ale pouze posuzuje jeden konkrétní záměr ve vymezeném území. AZÚR navíc pracuje zcela odlišným způsobem s jednotlivými závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí (výsledky posuzování vlivů pro letiště Ruzyně respektuje a vychází z nich, výsledky pro severní část SOKP téměř zcela opomíjí).

d) nezákonný proces posuzování vlivů na životní prostředí, když proces posuzování vlivů záměru a zpracování jednotlivých výstupů je provedeno v rozporu se zákonem 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a z tohoto důvodu jejich závěry nelze automaticky přebírat do AZÚR bez prověření správnosti a zákonnosti. Vzhledem k tomu, že bez podkladů z procesu EIA nelze řádně vymežit a zdůvodnit oblast SL/1 a že podmínky pro využití území jsou v případě rozšíření letiště rovněž převzaty z dokumentace EIA, požadovali navrhovatelé vypořádání tohoto záměru včetně oblasti SL/1 z AZÚR.

### **Ad 1 iii) Vyjádření odpůrce k Procesu posuzování vlivů na životní prostředí – EIA**

Podle odpůrce se navrhovateli namítaná nezákonnost strukturálně nedotýká ZÚR, když tvrzení, že existence nižší úrovně článku v hierarchii územních procesů zakládá nezákonnost úrovně vyšší, postrádá logiku, neboť by vyžadovala přijímání zásad de facto pouze na zelené louce bez územních plánů a jiných záměrů. Existence ZÚR je v platném právu novinkou od 1. 1. 2007, kdy vešel v účinnost současný stavební zákon, který předpokládal, že dosavadní územní plány, pokud byly přijaty po roce 1992, budou platit i nadále. Zásady tedy upravovaly skutečnosti, které byly již regulovány dosavadními procesy. Dokumentace nižší úrovně nebyla při pořizování zásad závazná, avšak zásady musely brát v úvahu to, co již bylo po právu reálně postaveno. Jestliže zásady upravovaly něco, co již bylo nějakými procesy předjímáno, nezakládá to jejich nezákonnost. Podle odpůrce je nevhodné zaměňovat procesy SEA a EIA na straně jedné a procesy územního plánování na straně druhé. Ty jsou ovládány principem vzájemné hierarchizace, kdežto procesy posuzování SEA a EIA nikoliv. Ty jsou ovládány principem nezávislého posouzení dle podmínek a kontextu dané úrovně. Letiště Praha Ruzyně je obsaženo v platném územním plánu hl. m. Prahy schváleném usnesením zastupitelstva č. 10/05 ze dne 9.9.1999 (dále též „územní plán hl.m.Prahy“), a je tedy zakotveno v územně plánovací dokumentaci již před působností nového stavebního zákona a před vydáním zásad. Proto mohla být EIA pro tento záměr zpracována i v jiné posloupnosti. VVURÚ, resp. SEA, se ve vztahu k problematice rozšíření letiště naopak zabývalo komplexním posouzením vlivů na dotčené území hl. m. Prahy. Předmětem posouzení je jiný okruh otázek. Vzhledem k závažnosti problematiky rozšíření letiště a citlivosti této otázky ve vztahu k veřejnosti považoval zpracovatelský tým VVURÚ za odůvodněné se této problematice podrobněji věnovat a v případě, že již byly zpracovány podrobnější informace, tyto do vyhodnocení zahrnout.

Ve vyhodnocení je potom uvedeno, že řada opatření je vymahatelná až v dalších stupních projektové přípravy, nikoli na úrovni ZÚR.

Ke konkrétním námitkám dále poznamenal:

ad a) u vstupních údajů byl výchozí stav v roce 2013 aktualizován na základě údajů pro rok 2011 poskytnutých společností Letiště Praha, a.s. dne 15.3.2012 (podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 VVURÚ – Akustická studie). Údaje o počtech obyvatel byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011. Kapacity leteckého provozu s RWY 06R/24L (dále též „paralelní dráha“) v tzv. aktivní variantě (tj. 274 500 pohybů letadel za rok) nejsou závislé na aktuálních statistikách leteckého provozu, neboť udávají maximální povolené kapacity záměru letiště vybaveného paralelní dráhou (viz podmínka č. 46 stanoviska EIA k MŽP ze dne 26.10.2011, č.j. 68161/ENV/11, dále též „stanovisko MŽP z 26.10.2011“). VVURÚ je tedy provedeno s důrazem na maximální bezpečnost a bere v úvahu maximální zátěžové varianty, v případě proměnlivých údajů pak vychází z údajů aktuálních.

ad b) vstupní data je logicky nutné získat od letiště, neboť se jedná nejen o prosté počty přepravených osob a tomu odpovídající počet letadel, ale i o možnosti současné letecké techniky přepravit určité množství osob za určitý čas, a o možnosti dráhového systému odbavit v rámci zachování bezpečnosti letecké dopravy, hodinový a denní počet letadel, a to i v rámci špičkových hodin. Tyto údaje musí zpracovávat specialista na leteckou dopravu a hlavně specialista znalý možností řízení letového provozu na letišti Ruzyně. Takovými specializovanými kapacitami nemůže disponovat žádný zpracovatel zásad ani vyhodnocení, proto bylo nutné vycházet z údajů, které byly k dispozici a tyto vzít jako maximální možný

stav. Následné zpracování a vyhodnocení jejich relevance a věrohodnosti dat bylo provedeno zpracovatelem vyhodnocení. Neexistuje žádná skutečnost se domnívat, že by poskytnutá data byla falešná, podvržená či nepravdivá.

ad c) zpracovatel vyhodnocení postupoval dle metodiky SEA, podrobné odůvodnění rozvoje letiště je obsaženo v Odůvodnění AZÚR v kapitole 5.3. (Letecká doprava str. 168-180) včetně uvedení vlastního samostatného závěru zahrnujícího navrženou paralelní dráhu. Dále odpůrce zdůraznil, že rozvoj letiště (a letecké dopravy vůbec) je od devadesátých let záležitostí sledovanou na úrovni státu, což doložil odkazy na usnesení vlády ČR č. 99/1991, č. 339/1992, č. 413/1998, č. 145/2001, na dokument Dopravní politika České republiky 2005-2013 vypracovaný Ministerstvem dopravy a na Politiku územního rozvoje České republiky 2008 schválenou usnesením vlády ČR č. 929 z 20.7.2009 (dále též „PÚR“). Na záměr rozšíření letiště uvedený v PÚR bylo v rámci procesu EIA vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí dne 26.1.2009, č.j. 6015/ENV/09. Všechny požadavky plynoucí z úrovně SEA jsou tedy v dokumentaci obsaženy, VVURÚ je posouzeno kontextuálně a ve vazbách na další záměry, varianty, potřeby a veřejné zájmy, obsahuje posouzení kumulativních i synergických vlivů, v Příloze č. 6 obsahuje specifikaci opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, které i vymezily podmínky pro ochranu území (SL/1) před nadlimitním hlukem a znečištěním ovzduší. Výše uvedený postup je zcela v souladu se zásadami platnými pro pořizování ZÚR, resp. Vyhodnocení. Je nutno si uvědomit, že veškeré předpoklady negativních vlivů jsou vymezovány na úrovni dnešních znalostí a dnešního stavu techniky a na straně bezpečnosti do budoucna a s opatřeními, která budou svou účinností převyšovat budoucí potřeby.

ad d) proces EIA byl dokončen zákonným způsobem a svědčí mu presumpce správnosti. Výstup byl zákonem předvídaným způsobem napaden podnětem, který však byl odmítnut jako nedůvodný (viz vypořádání podnětu navrhovatelů ze dne 15.12.2014, č.j. 82686/ENV/14).

## **2) Konkrétnost Politiky územního rozvoje**

Navrhovatelé s odkazem na rozsudek NSS č.j. 9 Ao 3/2009-75 uvádějí, že PÚR vymezuje napadené záměry natolik konkrétně, že již není možné hovořit o pouhém obecném záměru, proto není pro ZÚR závazná a odpůrce porušil zákon, když s ní jako se závaznou nakládal. Odpůrce dále při pořizování AZÚR pouze odkazoval na soulad s PÚR (viz např. odůvodnění AZÚR oddíl 5.3.1. str. 97), aniž by prověřoval potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost vymezených záměrů, ačkoli tato jeho povinnost vyplývala např. z usnesení Ústavního soudu č.j. Pl. ÚS 5/10 a rozsudku NSS č.j. 9 Ao 3/2009-75.

Odpůrce převzal invariantní návrh a rozsah záměru od provozovatele letiště a argumentoval, že je k tomu vázán PÚR, nijak kriticky nehodnotil vývoj letecké přepravy k posuzovanému stavu v roce 2020, neprověřil a neaktualizoval zastaralé vstupní podklady, ze kterých je dovozována potřebnost záměru (viz příloha VVURÚ-Akustická studie, str. 14, vstupní údaje o provozu), nevymezil více variant možného záměru, přestože existují i šetrnější varianty provozu, např. střídání v nočním provozu po nějaké době dráhy a radikálně tak snížit nadlimitní noční zátěž obyvatel i její dlouhodobé působení na obyvatele minimálně na polovinu, nezabýval se těmito zcela zásadními otázkami, které byly obsahem připomínek navrhovatelů a které se týkají především potřebnosti celého záměru a potřebnosti rozšiřovat oblast zasaženou hlukem z letiště. Ústavní soud požaduje, aby záměry z PÚR

byly v rámci ZÚR přezkoumány z pohledu reálnosti, účelnosti, potřebnosti a proveditelnosti, ZÚR dokládají potřebnost a přiměřenost vymezením záměru v PÚR a přebírají detailní záměr od provozovatele letiště. Velmi rozsáhlé a obtížně srozumitelné materiály tak neobsahují objektivní a upřímně zamýšlené posouzení záměrů a jejich variant, ale pouze účelové, vzájemně se křížící odkazy. V důsledku tohoto postupu je v AZUR letiště vymezeno na základě obecného požadavku v PÚR a detailní představy provozovatele uvedené v procesu EIA. Možnost posoudit rozsah, potřebnost i varianty v rámci AZUR podle aktuálního stavu odpůrce nevyužil. PÚR přitom nebyla a nemohla být nikdy soudně přezkoumána, stejně jako nebylo přezkoumáno stanovisko EIA, tedy dva základní argumenty odůvodňující rozšíření letiště a jeho podobu. Navrhovatelé tvrdili, že AZÚR svým obsahem ani procesem přijetí nenaplnuje požadavky na prověření skutečné potřebnosti, reálnosti, účelnosti a proveditelnosti. Rozšíření letiště Praha-Ruzyně nebylo odůvodněno žádnou koncepcí schvalovanou ministerstvem a jinými ústředními správními orgány. Česká republika nemá žádnou představu o rozvoji letecké dopravy a o jejích limitech, která by se odrazila v některé ze schválených koncepcí a strategií.

### **Ad 2) Vyjádření odpůrce ke konkrétnosti Politiky územního rozvoje**

Odpůrce s touto námitkou nesouhlasil s tím, že výše citované rozhodnutí NSS, na které navazuje zmíněné rozhodnutí Ústavního soudu, naopak konstatovalo, že příslušná část týkající se letiště byla v PÚR pojata spíše obecně a nejednalo se o regulaci konkrétní činnosti na konkrétně vymezeném území. Co do námitky, že záměr paralelní dráhy byl z PÚR bez dalšího pouze převzat, pak odpůrce uvedl, že pořizovatelem OOP byla na základě dopravní potřeby a jiných studií kvalifikovaně vyřešena otázka potřebnosti daného záměru, poté bylo v procesu posouzení konstatováno, že jiné, než navrhované řešení, není technicky možné, v případě rozšíření letiště pak VVURÚ posoudilo dopady z hlediska všech negativních externalit. Zastupitelstvo odpůrce rozhodlo o přijetí rozšíření letiště, což odůvodnilo [příloha č. 1 bod a) kapitola 5.3.1 AZÚR] a bylo si vědomo důsledků (VVURÚ) a uvedlo i důvody polemizující s připomínkami navrhovatelů (str. 694 a násl. vypořádání připomínek).

Odpůrce k jednotlivým argumentům navrhovatelů uzavřel, že obsah ZÚR je zcela v souladu s ust. § 36 stavebního zákona, otázky variant záměru jsou obšírně řešeny v podmínkách v příloze č. 6 VVURÚ (opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí). Rozšíření letiště je rovněž v souladu s Koncepcí letecké dopravy pro období 2015-2020 a s dalšími dokumenty uváděnými již ve vypořádání připomínek navrhovatelů (str. 694 a násl. vypořádání připomínek).

### **3) Invariantní návrh AZÚR**

Navrhovatelé namítají, že odpůrce v rozporu se stavebním zákonem (§ 37 odst. 1, § 38 odst. 2), se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 10i odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), s požadavkem Ministerstva životního prostředí uplatněným ve Zprávě, jakož i v rozporu s judikaturou (usnesení RS NSS č.j. 1 Ao 1/2009-120, rozsudek NSS č.j. 1 Ao 1/2005-98, usnesení Ústavního soudu č.j. Pl. ÚS 5/10) neposoudil jednotlivé možné varianty a nevymezil záměr nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem s vyloučením libovůle, ale naopak předložil jedinou variantu rozšíření letiště – novou dráhu přednostně pro přistání, stávající hlavní dráhu přednostně pro starty, noční lety výhradně na stávající hlavní dráze. Ve VVURÚ vytvořená nulová varianta (viz níže bod Ad 4) tvrzení navrhovatelů) je nereálná. V

důsledku nesprávného vymezení nulové varianty došlo ke zkreslení závěrů srovnání s variantou aktivní z hlediska dopadu AZÚR na obyvatele.

### **Ad 3) Vyjádření odpůrce k invariantnímu návrhu AZÚR**

Odpůrce tuto námitku nepovažoval za věcnou. Zákon nevyžaduje striktně více aktivních variant a rozhodně je nepožaduje tam, kde nejsou reálně možné. Požadavek ministerstva pak byl zcela obecný, týkal se zásad jako celku a obsahoval limitní klauzuli „v maximální možné míře“, přičemž v případě letiště jiná varianta nepřicházela s ohledem na technické hledisko v úvahu, neboť podle leteckých předpisů musí být nová dráha v určité vzdálenosti od drah dosavadních, musí být napojená na infrastrukturu letiště a nemůže procházet již zastavěnou oblastí. Kromě toho MŽP jedinou aktivní variantu v rámci připomínek podle § 37 odst. 3 či stanoviska podle § 39 stavebního zákona nijak nerozporovalo ani nekomentovalo. Vzhledem k intenzivnímu doosidlování Prahy má mnoho záměrů pouze jediné možné řešení. Z podkladů pro vypracování zásad (např. Studie varianty dráhového systému LKPR – porovnání, AGA-Letiště, s.r.o., 06/1996) plyne, že zpracovatel objektivně vyloučil možnost jiné aktivní varianty. Seznam ověřovacích a urbanistických studií je součástí Seznamu výchozích dokumentů a podkladů využitých pro zpracování ZÚR hl. m. Prahy.

Tím, že zásady nebyly navrženy ve více variantách a ve vyhodnocení byly posouzeny pouze aktivní varianta a pasivní varianta, se odpůrce nedopustil porušení zákona ani nerespektování požadavku MŽP.

### **4) Nesprávné vymezení nulové varianty letiště Praha**

Navrhovatelé nesouhlasili s definováním nulové varianty letiště s tím, že neodpovídá současnému stavu území, platné územně plánovací dokumentaci, platným územním rozhodnutím a platným smluvním vztahům. Nulová varianta nerespektuje současné podmínky v území, aktuální potřeby letecké dopravy ve srovnávaném období /nebyl aktualizován předpokládaný stav provozu v r. 2020) nebo limity rozvoje současného uspořádání provozu.

Konkrétně se jedná o následující pochybení:

- a) Nezohlednění podmínek v území při vymezení nulové varianty - je v ní natolik změněn provoz na letišti, že by bylo nezbytné zcela zásadně změnit i vymezení oblastí zasažených hlukem, měnit podmínky rozvoje centrálních částí Prahy i stávající vyhlášená ochranná pásma, což nelze provést bez aktualizace ZÚR Prahy, ZÚR Středočeského kraje, včetně vymezení nové oblasti zasažené hlukem z letiště, změny územního plánu hl.m.Prahy a územních plánů obcí zasažených hlukem včetně vymezení nové oblasti zasažené hlukem z letiště a podmínek pro rozhodování v území, prověření únosnosti a přijatelnosti takového řešení letecké dopravy, rozšíření ochranných hlukových pásem v okolí dráhy 12/30, změny smluvně sjednaných závazků letiště s dotčenými MČ, nulová varianta dále nerespektuje reálné podmínky provozu jako jsou převládající směry větrů ani reálný stav území a z toho vyplývající omezení pro provoz letiště. Kapacita dráhy 12/30 uváděná v případě nerozšíření letiště, jako maximální možná za současných podmínek, je proto zjevně nesprávná.

- b) Nesprávný předpoklad provozu na letišti v roce 2020 – odhadovaný provoz na letišti v r. 2020 je naddimenzovaný, vycházel z odhadů provozovatele letiště, které nedostatečně reagovaly na poklesy přepravy. Odpůrce si měl a mohl být vědom nadměrnosti požadované kapacity.
- c) Účelové rozdělení provozu na drahách bez ohledu na reálné potřeby a možnosti – u nulové varianty nebyla objasněna a v připomínkách řádně vypořádána reálnost přesunutí 79 % přistávajících letadel na dráhu RWY 12/30, tj. přímo nad hustě obydlené území Prahy. Přitom se zjevně jedná o nepřijatelné rozdělení provozu z hlediska současného stavu z důvodu existujících smluvních vztahů s MČ Praha 6 a provozovatelem letiště i územně plánovací dokumentací, takový přesun je nelogický a v praxi neproveditelný, změna ZUR, územního plánu hl.m.Prahy a rozšíření OHP nad hustě obydlenými oblastmi je předmětem OOP, jehož proces podléhá soudnímu přezkumu. Ve vypořádání připomínek na str. 700 ani v ostatních přílohách OOP není argumentace odpůrce, že právě toto rozdělení umožňuje maximální reálné využití stávajícího dráhového systému, podrobněji doložena. Je bezdůvodné, věcně nesprávné a nekonzistentní se současným stavem zvyšovat u tzv. nulové varianty noční provoz na dráze RWY 12/30, která nejvíce hlukem zatěžuje centrum Prahy. Zcela obdobné množství nočních letů v charakteristickém dni (necelých 58 nočních pohybů, tedy o necelé dva noční pohyby méně) bylo při dodržení stávajícího OHP realizováno na stávajícím dráhovém systému s menším využitím dráhy RWY 12/30. Kontrolní měření hluku v žádném případě neprokázala překročení hlukových limitů mimo OHP. Odkaz na podklad (31) uvedený v akustické studii je nepřesný, zpracovaná SEA pro projednávanou změnu územního plánu Z 939/00 (v roce 2010 proběhlo společné jednání), se stavem „nulová varianta“ nepracuje (pokud nebyla Z 939/00 po zveřejnění přepracována). S nulovou variantou vymezenou ve VVURÚ nepracuje tedy ani změna územního plánu č. Z 939/00 ani ukončený proces posuzování vlivů na životní prostředí EIA na rozšíření letiště. Na nesprávnost vymezení nulové varianty poukazuje opakovaně ve svém stanovisku i HS, kdy nesprávné vymezení nulové varianty bylo jedním ze zásadních důvodů pro její nesouhlasné stanovisko ze dne 18. 12. 2013. Nesouhlas s nulovou variantou HS zopakovala i po „dohadovacím řízení“: „Pokud tedy zadavatel nevyloučil při zadávání neomezený provoz na dráze 13/31(12/30), jde jednoznačně o chybu.“ (viz vyjádření HS HMP z 19. 2. 2014) a dále také ve stanovisku ze dne 2. 6. 2014 k vypořádání připomínek, kde měla za to, že uvedené rozpory mohou ovlivnit vyhodnocení variantního uspořádání.

#### **Ad 4) Vyjádření odpůrce k nesprávnému vymezení nulové varianty letiště Praha**

Odpůrce považoval vymezení nulové varianty za souladné se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Konstatoval, že nulová varianta představuje stav území v případě naplnění ZÚR hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009 (Opatření obecné povahy č. 8/2009) při zohlednění rozsudků NSS, které části těchto zásad (i týkající se letiště) zrušily, tj. za stavu neprovedení koncepce AZÚR (dále též „nulová varianta“). Nulová i srovnávací aktivní varianta logicky vycházejí z maximálního možného stavu provozu. Nelze dopředu při znalosti stávajícího stavu techniky a technologií předjímat budoucí vývoj a reálnost, či nereálnost vývoje. K tomu slouží další stupně projektové přípravy. Nulová varianta neznamená tedy zakonzervování stávajícího stavu včetně nutných opatření ke splnění stávající platné legislativy a na základě stávajících znalostí a úrovně techniky, ale počítá s rozvojem dle platných ZÚR hl. m. Prahy po výše uvedených rozsudcích NSS. Představa odpůrce, že jako nulovou variantu pojme zpracovatel vyhodnocení jako současný stav a nikoliv to, co by se

přírozeně stalo v důsledku vývoje předvídaného bez přijetí aktualizace zásad, neodpovídá ani zákonu, ani reálně potřebě. Smyslem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je dát veřejnosti a subjektu, jež rozhoduje, pro účely jejich vzájemného vztahu politické kontroly informací, jaké jsou důsledky přijetí či nepřijetí dokumentu, který přijímá.

K jednotlivým podbodům této námitky odpůrce rozvedl:

ad a) obě varianty (aktivní i nulová) respektují omezení vyplývající ze ZÚR, ke svému naplnění předpokládají budoucí změny o oblasti územního plánu a další územní řízení. Nižší úrovně územně plánovací dokumentace mohou stanovit další omezení, podmínky či kompenzační opatření. S ohledem na možný vývoj techniky, technologií, rozvoj letecké dopravy atp. nelze předjímat, jaká rozhodnutí budou učiněna příslušnými dotčenými orgány. Obě varianty byly proto posuzovány s vědomím principu předběžné opatrnosti, a to na maximální možný a povolený stav, jenom tak bylo možno dosáhnout jejich souměřitelnosti a tedy i toho, aby jejich srovnání mělo vypovídací hodnotu. Posouzení nulové varianty jako stavu, který by nastal v případě vývoje předvídaného bez přijetí AZÚR, potvrzuje i výklad rozsudku NSS č.j. 1 Ao 7/2001-526, dle něž je „*smyslem tohoto postupu získat co nejobjektivnější podklad pro zhodnocení, jaké klady a zápory přinese koncepce oproti situaci, kdyby koncepce schválena nebyla*“. Využitelná kapacita jedné dráhy je kolem 185 tis. pohybů za rok, maximální reálné využití stávajícího dráhového systému je 247 tis. pohybů za rok, ovšem při větším využití dráhy 12/30. Takovéto vytížení dráhy 12/30 je reálně možné, a navíc prokázané skutečným stavem provozu (využití této dráhy v období před realizací dráhy 06/24, nebo v období od 15.5.2013 do 30.9.2013 při generální opravě dráhy 06/24).

ad b) procesy EIA, SEA i VVURÚ vytváří informaci o maximální možné zátěži v rámci obou posuzovaných variant tzv. postup na straně bezpečnosti, tak aby nedošlo ke zkreslení výsledku při jejich porovnání. Jedná se o postup, který byl shodným způsobem promítnut, jak do nulové, tak do aktivní varianty, tedy nemůže zkreslovat výsledek. Smyslem vyhodnocení není pouze popsání dvou variant pro jejich srovnání, které může sloužit jako podklad pro politickou úvahu, zda aktualizaci přijmout či nikoliv, ale rovněž jako podklad pro úvahu zda volit mezi uspokojením potřeby na straně jedné a příslušným dopadem na straně druhé. Vyhodnocení, jež mapuje dopady, počítá s variantou maximální (na straně bezpečnosti), ale potřeby, které má řešení saturovat, tedy zájem na rozšíření dopravní obslužnosti, větší variabilita kapacity a jiné zájmy, které plynou mimo jiné z politiky územního rozvoje a jiných vládních koncepčních dokumentů počítají s pravděpodobným vývojem a nikoliv maximální variantou. Konečnou politickou úvahu, zda bude opatření s cílem dosáhnout nějakého cíle a s vědomím důsledků s tím spjatých přijato či nikoliv činí zastupitelstvo. Má k tomu ovšem takové podklady, které garantují, že tato volba je plně kvalifikovaná, a že veřejnost, která zastupitelstvo volí, komunikuje s ním a kontroluje je jej, a která může uplatnit plnou politickou sankci vůči zastupitelům v dalších volbách, je rovněž plně informována o obou stranách poměřovaných hodnot (rozvoj a dopady).

ad c) oba navrhovatelé kritizované jevy (přesunutí 79 % provozu na dráhu 12/30 a zvýšení nočního provozu této dráhy) jsou možným důsledkem naplnění maximální varianty provozu na jednotlivých dráhových systémech. Stávající provoz je dán opatřeními provozovatele letiště a zohledněním stávajícího ochranného hlukového



pásma, jehož změnu k žádosti provozovatele však nelze vyloučit. ZUR a vyhodnocení nemohou a priori předjímat rozhodování DOS a vývoj letecké techniky, vývoj požadavků na leteckou dopravu, případně leteckého provozu jako celku. Naopak je třeba posoudit maximální variantu, ať již nulovou nebo aktivní. Ze stejných důvodů jsou v případě posouzení nočního provozu zvýšeny hodnoty, protože počítají s maximální možnou variantou provozu. VVURÚ tak posuzuje stav, který by nastal při umožnění zvýšeného leteckého provozu na stávajícím dráhovém systému. K případné nepřesnosti v Akustické studii co do odkazu na zdroj, z něhož byly převzaty podklady pro stanovení nulové varianty, odpůrce uvedl, že toto nemá vliv na celkové hodnocení zásad. K nesouhlasnému stanovisku hygienické stanice z 18.12.2013 odpůrce vysvětlil, že po vyjasnění některých chybně pochopených údajů bylo v rámci následného jednání stanovisko HS z 2.6.2014 k vypořádání připomínek kladné. Pouze bylo upozorněno na tuto problematiku (nulové varianty) a bylo výslovně uvedeno, že se jednalo o připomínky (které nejsou formálně závazné) a nikoli o stanovisko. V této souvislosti odpůrce upozornil na to, že pokud v rámci připomínek a následného dialogu, jako běžného postupu veřejné správy, došlo mezi orgány veřejné správy k nedorozuměním, která byla následně odstraněna a vysvětlena, což vedlo k vydání kladného stanoviska, nelze to považovat za nezákonnost.

##### **5) Nesprávné a nedostatečné vstupy do posuzování**

Navrhovatelé jsou toho názoru, že ve VVURÚ není z hlediska vstupních podkladů řádně vymezen posuzovaný záměr rozšíření letiště (zejména co do rozsahu), vstupní podklady a parametry jsou vnitřně nekonzistentní, neodůvodněné a nelogické. Charakteristický letový provoz pro r. 2020 na str. 14 VVURÚ Přílohy č. 1 Akustická studie počítá s 247 000 pohyby/rok, přestože stávající stav v r. 2014 byl pouze 123 000 pohybů/rok, klesající trend byl zřejmý (viz tabulka na str. 23 návrhu). Akustická studie obecně poukazuje na predikce letiště či některé mezinárodní organizace, ale nehodnotí jejich aktuálnost, realnost a pravdivost v době, kdy provoz na letišti dlouhodobě stagnuje. Požadovaná kapacita u základní varianty pro rok 2020 přebírá údaj o počtu letů z podkladů provozovatele z roku 2006-2007, tedy z prognózy, která již neplatí, navíc se jedná o údaje k r. 2020, tedy v době uvedení paralelní dráhy do provozu.

Odpůrce se nezabýval ani vývojem v obsazenosti letadel, příp. možností využívat větší typy letadel, při prodloužení stávající dráhy, když dokumentace EIA, ze které jsou čerpány podklady pro oblast SL/1 a její vymezení, předpokládá přepravu 21,2 mil cestujících při 274 500 letech a obsazenosti cca 77 os/pohyb, což odpovídá i kapacitě stávajících terminálů. Zpracovatel uvádí na str. 14 Akustické studie, že do takto (nesprávně) stanovené celkové kapacity k r. 2020 chybí cca 27 000 letadel. Při logickém zohlednění trendu obsazenosti letadel a možnosti využít letadel s vyšší kapacitou by ale zjevně došlo k podstatnému snížení počtu potřebných letadel. Navrhovatelé proto odmítli deklarovaný nedostatek kapacit k roku 2020. Domnívali se, že by AZÚR a VVURÚ nejprve měla zodpovědět otázky:

- jaký je požadavek odpůrce na počet přepravených cestujících,
- pro jaký rok se počítá s dosažením uváděné kapacity 274 000 pohybů,
- jaká je max. kapacita stávajícího letiště při zohlednění platných podmínek pro rozhodování v území
- kdy bude dosaženo této maximální kapacity stávajícího letiště,

až na základě těchto informací by měly být definovány jednotlivé varianty záměru a provedeno hodnocení jejich vlivů.

### **Ad 5) Vyjádření odpůrce k nesprávným a nedostatečným vstupům do posuzování**

Odpůrce námitku nepovažoval za nedůvodnou, neboť do akustického modelu byly zadány tyto celkové počty pohybů letadel za rok: základní (aktivní) varianta 274 500 pohybů/rok, nulová varianta 247 000 pohybů/rok, obě tyto kapacity jsou maximálně možné na jednotlivých dráhových systémech. Nulová i aktivní varianta jsou vyhodnoceny srovnatelně pro maximální naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu. Kapacity ve VVURÚ i v AZÚR s paralelní drahou (274 500 pohybů/rok) nejsou závislé na aktuálních statistikách leteckého provozu, ale udávají maximální kapacity záměru letiště s paralelní drahou. Navrhovatelé tvrzení poklesu pohybů dopravy byl zcela evidentně způsoben celosvětovou hospodářskou krizí, vývojem politické situace atp. Na základě těchto aspektů, pokud má být dodržen princip maximální bezpečnosti, nelze předpokládat v budoucnu menší zátěž. Počty pohybů jsou uvažovány jako maximální a na faktoru vyhodnocení hlukové zátěže to nemá vliv. Záleží na naplnění stavů a ty vždy vycházely ze stejných vstupních podkladů, které odpovídaly maximální kapacitě paralelního dráhového systému při zachování bezpečnosti leteckého provozu a požadavku předběžné opatření, a to při zohlednění současného stupně poznání, techniky řízení leteckého provozu, stavu a možnostem stávajícího leteckého parku. Zohledňují tak i tvorbu záložních kapacit pro případné opravy, nenadálé události. Dokumentace pracovala s údaji k určitému datu (nešlo např. zohlednit obsazenost v roce 2014, když k tomuto datu se již dokumentace schvalovala). Predikce na základě maximálních vstupních podkladů pak není nezákonná, predikce dopadů do území byla dále uvažována s dostatečnou rezervou a tedy skutečné dopady lze očekávat nižší. Samotná realizace paralelní vzletové dráhy, pokud nedojde zároveň ke zvětšení objemu letecké dopravy, nezatíží dané území.

Obsazenost letadel závisí výhradně na jednotlivých leteckých společnostech, tj. podnikatelských subjektech, a provozovatel letiště, odpůrce, orgán veřejné moci či vláda ji nemůže ovlivnit. Navíc obsazenost letadel nesouvisí s možností uspokojit poptávku po přímých spojích do žádaných destinací. Argumentace navrhovatelů si navíc odporuje, když nulovou variantu vidí jako nereálnou s vysokým hlukovým zatížením, avšak s argumentem o obsazenosti 86 osob/let by měl stačit stávající dráhový systém při zvažované maximální variantě.

Požadavek navrhovatelů na jimi vznesené otázky je podle odpůrce s ohledem na zákonné vymezení funkce ZÚR systémově zcela mylný. Kdy bude dosažena maximální kapacita letiště, není možné říci, neboť to závisí na mnoha faktorech v celém světě a nejen v ČR. Smyslem zásad není stanovovat harmonogramy jejich naplnění, ale stanovit obecné směry rozvoje. Kromě toho jsou zásady územně plánovacím dokumentem, jehož cílem je stanovit obecné směry rozvoje, jsou odborně vyjádřenou politickou vizí, politickým, odborným a územně plánovacím dokumentem.

Podle odpůrce celá polemika navrhovatelů v tomto návrhovém bodu směřuje důvody, pro které jsou zásady přijímány, a dopady, které mohou zásady vyvolat (VVURÚ). Vstupní data, se kterými pracuje VVURÚ, jsou však maximální a slouží právě k vyhodnocení možných následků. Důvody přijímání zásad, jímž je rozvoj letecké dopravy, potřeba zvyšování nabídky letů, stoupaní počtu destinací, zvyšování bezpečnosti, větší flexibilita v časové distribuci letů pak s těmito daty nijak nesouvisí.

## **6) Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů**

Obdobně jako v předchozích bodech navrhovatelé namítali nesprávnost celého VVURÚ a jeho závěrů, a to v důsledku nesprávných vstupních podkladů a účelově vytvořených srovnávacích variant pro hodnocení záměru na rozšíření letiště (nevymezení letiště v AZÚR z hlediska rozsahu přepravy, potřebnost rozšíření byla deklarována na základě nesprávných vstupních podkladů a srovnání, v důsledku toho nemohly být řádně posouzeny vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, nebyly dostatečně vymezeny podmínky pro následné rozhodování ve vztahu k ochraně obyvatel, dokumentace EIA nebyla dosud přezkoumána).

### **Ad 6) Vyjádření odpůrce k věcně nesprávnému vyhodnocení vlivů**

Odpůrce k tomu poukázal na své předchozí vyjádření k námitce nesprávnosti vstupních podkladů (vyjádření k návrhovému bodu Ad 5). Dále proto jen rozvedl, že Přílohy č. 6 (Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy) a č. 7 (Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy) VVURÚ vymezují podmínky pro rozhodování ve vztahu k ochraně obyvatel včetně protihlukových opatření a opatření na ochranu ovzduší.

Zákonnost dokumentace EIA nijak nevstupuje do zákonnosti vyhodnocení vlivů (SEA). Kromě toho navrhovatelé nejsou formálně vzato oprávněni napadnout samostatně výstup posouzení vlivů na životní prostředí, materiálně vzato byl jejich podnět ministerstvem věcně vypořádán a posouzen jako nedůvodný.

### **7) Nedostatečné vypořádání připomínek**

Navrhovatelé považovali vypořádání připomínek proti OOP, které řádně a včas uplatnili (§ 39 odst. 2 stavebního zákona) za nedostatečné a v rozporu s právními předpisy a judikaturou (rozsudky NSS č.j. 1 Ao 3/2008-136 a č.j. 4 Ao 5/2010-48).

Navrhovatelé konkrétně namítali nesprávné vypořádání připomínky:

#### 7.1) Vypořádání připomínky k (ne)správnosti uváděných parametrů (str. 700)

Navrhovatelé nesouhlasili s odůvodněním odpůrce, že stav provozu letiště není založen na prognóze, neboť stav provozu uvažovaného k roku 2020 byl převzat z dokumentace EIA, a byl vytvořen v závislosti na prognóze z roku 2006, což připouští i samotná dokumentace EIA.

#### 7.2) Nevypořádání připomínky k nesprávnosti vymezení tzv. nulové varianty (str. 699,700)

Navrhovatelé nesouhlasili s tvrzením odpůrce, že nulová varianta představuje stav území v případě naplnění zásad a není v rozporu s omezeními vyplývající ze zásad. Zastávají názor, že nulová varianta nepředstavuje schválený stav území a je v rozporu s vymezenou oblastí zasaženou hlukem z letiště, navýšení provozu v rozsahu předložené nulové varianty je v rozporu s platnými zásadami. Zopakovali argumentaci uplatněnou v bodě Ad 4) návrhu.

#### 7.3) Vypořádání připomínky k obsazenosti letadel (str. 700)

Navrhovatelé i v tomto návrhovém bodu nesouhlasili se stanoviskem odpůrce k připomínce s tím, že AZÚR požaduje výstavbu další dráhy z důvodu nedostatečné kapacity současného letiště, aniž se přitom vůbec zabývá otázkou, kolik cestujících potřebuje letiště přepravit. Následně potom VVURÚ neřeší, zda v souladu s dlouhodobým trendem nepokrývá část požadovaných pohybů lepší vyřízení letadel či vyšší počet míst v letadlech. Tyto otázky jsou přitom podstatným faktorem pro rozhodování, zda a do jaké míry je nutné zatížit hlukem další zastavěná území.

#### 7.4) Vypořádání připomínky k omezení letů na 3 + 3 pohyby v noci (str. 700)

Podle navrhovatelů odpůrce nesprávně uvádí, že tato omezení stanovil provozovatel letiště, ačkoli vyplývají ze stále platných podmínek v územním rozhodnutí pro vyhlášení stávajících ochranných hlukových pásem letiště (viz Územní rozhodnutí Městského úřadu v Hostivici č.j. SÚ-4394/1/01-Ga, č.j. SÚ-3105/03-Ga, č.j. SÚ-4394/01-Ga, č.j. SÚ-0868/04-Ga, č.j. SÚ-5552/1/02-Ga).

#### 7.5) Vypořádání připomínky k věcně nesprávné VVURÚ (str. 700)

Odpůrce ve vypořádání s touto námitkou argumentuje pouze souladem jeho postupu se zákonem, aniž by se zabýval věcnou správností, logičností a konzistentností vstupních podkladů a vymezené srovnávací varianty a otázkou, zda může vycházet z podkladů z dokumentace EIA, která nemá oporu ve schválené územně plánovací dokumentaci (dále též „ÚPD“), jejíž věcná správnost nebyla přezkoumána, a podklady pro níž byly vymezeny a upravovány dle požadavků provozovatele.

#### 7.6) Vypořádání připomínky k chybějící koordinaci se Středočeským krajem (str. 700)

AZÚR hodnotí záměr aktivní a nulové varianty z pohledu vlivu na obyvatele, vyhodnocení nevychází přesvědčivě ani pro jednu z nich. Odpůrce vůbec nezohlednil, že do posouzení nebyli zahrnuti obyvatelé Středočeského kraje, kam přitom záměr zasahuje, pouze uvedl, že „Pro posouzení počtu negativně ovlivněných obyvatel na území Středočeského kraje nebyly srovnatelné údaje k dispozici.“ Celkové vlivy na udržitelný rozvoj nebyly hodnoceny ani v rámci ZUR Prahy ani ZUR Středočeského kraje.

#### 7.7) Vypořádání připomínky k neposouzení kumulativních a synergických vlivů (str. 701)

Navrhovatelé trvali na oprávněnosti své připomínky neboť, výkresy sice byly formálně doplněny, ale vyhodnocení výkresů a závěry chybí; nadále není splněn požadavek MŽP na komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech; nadále není odůvodněn rozdíl mezi dílčími hodnoceními základní a nulové varianty v odborných přílohách a v celkovém hodnocení; o mírně lepším hodnocení aktivní varianty rozhodl menší počet obyvatel zasažených leteckým hlukem, vycházejících ovšem z nesprávných požadavků na množství letecké dopravy a nesprávně vymezené nulové varianty.

#### 7.8) vypořádání připomínky ke kompenzačním opatřením (str. 702)

Převzetím detailních opatření a podmínek z dokumentace EIA (počet letů, rozdělení provozu), vycházejících ze zastaralých prognóz bez odůvodnění potřebnosti realizovat záměr odpůrce nepřiměřeně omezil hledání šetrnějších variant záměru a jeho provozu. Šetrnější varianty

leteckého provozu nebyly hledány v rámci PUR, ZUR, ÚP ani dokumentace EIA. Odpůrce ve vypořádání neřešil nepřiměřenost vymezení oblasti SL/1 a nevysvětlil, proč se při podstatném snížení provozu v noci oblast SL/1 a s tím spojené plánované ochranné hlukové pásmo oproti současnému stavu rozšiřuje.

#### 7.9) Vypořádání připomínky k nepřiměřenosti vymezení (str. 704)

Odpůrce neprokázal, že záměr je navržen „nejšetrnějším možným způsobem“, toto tvrzení z VVURÚ ani dokumentace EIA nevyplývá. Bylo možné navrhnout a posuzovat více variant pro přijatelné řešení. Nulová varianta je navíc vymezena věcně nesprávně. Nebyla ověřena potřebnost záměru v uváděném čase a jeho potřebný rozsah provozu, pouze byly mechanicky převzaty údaje provozovatele z dokumentace EIA. Rozšiřování SL/1 a ochranného hlukového pásma z důvodu nočního hluku není důvodné, protože provoz na letišti má být v noci omezen. Převzetím podkladů od provozovatele bez prověření prognóz a potřebnosti v rámci AZUR nebyla vyloučena libovůle na straně odpůrce. Odpůrce zejména odkázal na požadavky PÚR, zadání AZÚR a Strategii hl. m. Prahy, aniž by sám hledal nejšetrnější způsoby realizace, posoudil reálné potřeby (zejména co do důvodu rozšiřování oblasti SL/1) a pracoval s aktuálními podklady.

#### 7.10) Vypořádání připomínky k nadměrné hlukové zátěži (str. 706-707)

Odpůrce pouze objasňuje, uvádí obecně pravdivá tvrzení a vysvětluje pojmy, aniž by vysvětlil, proč se v rámci VVURÚ, zejména v Akustické studii a ve Studii vlivů hluku na zdraví, užívá ukazatel  $L_d$ , jestliže ve vypořádání připomínek tvrdí, že  $L_d=L_{aeq,T=16hod}$ . V podrobnostech navrhovatelé odkázali na svou argumentaci v níže uvedeném bodě Ad 14). Odmítli tvrzení, že jsou v připomínce ohledně ukazatele  $L_d$  zavádějící informace, když je zde pouze konstatováno formou citace vyhlášky č. 523/2006 Sb., co se rozumí mezní hodnotou těchto ukazatelů.

#### 7.11) Vypořádání připomínky k závažnému pochybení v procesu přijímání AZÚR (str. 710)

Navrhovatelé nesouhlasili s vypořádáním s tím, že neměli možnost vyjádřit se ke změněnému výroku ani změněné VVURÚ, k tomu odkázali na námitky v bodu Ad 1) návrhu.

#### 7.12) Vypořádání připomínky k procesu posuzování vlivů na životní prostředí-EIA (str. 710)

Vypořádání připomínky obsahuje nesprávné informace. Navrhovatelé namítali, že záměr na rozšíření letiště v rozsahu posuzovaném v EIA není v souladu s platným územním plánem, v územním plánu nejsou vymezeny plochy potřebné k rozšíření letiště ani oblasti zasažené jeho provozem, nebyla vyznačena ochranná hluková pásma, neexistují omezení výstavby a rozvoje území v blízkosti letiště. Nesprávné je rovněž převzetí záměru od provozovatele v plném rozsahu bez prověření potřebnosti a variant.

#### 7.13) Vypořádání námítky oprávněného investora

Odpůrce vyhověl dvěma námitkám, uplatněným Letištěm Praha, a.s. ve fázi veřejného projednání. Za prvé v oddílu 4.1.1. – vymezení oblasti SL/1. Za druhé změna textu výroku, který vycházel ze zjištění ve VVURÚ (týkajícího se negativních dopadů na okolí letiště) :  
„*Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.*“ Námitce bylo vyhověno, text byl přeformulován na „*Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti*“

Navrhovatelé tvrdili, že vyhovění těmto námitkám je věcně nesprávné. Namítali, že vyhovění námitce prvé (týkající se rozšíření oblasti zasažené provozem letiště na území vymezené noční izofonou  $L_{Aeq-N}=45$  dB z leteckého provozu letiště) je v rozporu se zásadou proporcionality, když stávající oblast s možným nadlimitním nočním leteckým hlukem vymezená hranicí OHP je dostatečná, kromě toho je takovéto rozšíření oblasti zasažené provozem letiště podstatnou úpravou návrhu, pro kterou se mělo konat opakované veřejné projednání.

Změna ve výrokové části stran vlivu záměru na okolí (tj. vyhovění druhé námitce) je nesprávná, účelová a matoucí, neboť je zcela zřejmé, že navrhovaný záměr bude mít negativní vlivy na okolí, neboť negativní vlivy má i stávající letiště při ročním provozu do 175 000 pohybů/rok.

O negativních dopadech rozšíření letiště na deklarovaných a posuzovaných 275 000 pohybů/rok tedy nelze objektivně pochybovat, a právě v jejich důsledku byla v OOP vymezena konkrétní oblast SL/1, která omezuje budoucí způsob využití území, na které má být přenesen letecký provoz.

#### **Ad 7) Vyjádření odpůrce k nedostatečnému vypořádání připomínek**

Odpůrce v rámci této námitky odkázal na svá vyjádření k dalším návrhovým bodům, kterým jednotlivé připomínky odpovídají. Dále upozornil na to, že navrhovateli citovaná judikatura klade důraz především na procedurální stránku vypořádání připomínek, nikoli na věcný výsledek. Přitom prostý nesouhlas s důvody vypořádání připomínky nezakládá nezákonnost vypořádání. Navrhovatelé nesouhlasí s věcným vypořádáním svých připomínek, přitom ale netvrdí, že by důvody vypořádání chyběly. Už sama skutečnost, že navrhovatelé polemizují s vypořádáním připomínek věcně, svědčí o tom, že vypořádání je plně přezkoumatelné. Ve vypořádání jsou uvedeny důvody, o které se opírá, a to dostatečně jasně tak, aby byl důvod nesouhlasu s připomínkou pochopitelný. Odpůrce měl proto za to, že vypořádání námitek bylo provedeno v souladu se zákonem. V tom smyslu dále odkázal na rozsudek Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 9 A 40/2015, který již otázku vypořádání připomínek (k jiným připomínkám, ale ve vztahu k témuž OOP) řešil.

#### **8) Nesprávné vyhodnocení stanovisek a připomínek dotčených orgánů**

Postup odpůrce byl v rozporu se zákonem, neboť měl postupovat podle stavebního zákona před novelou. Pro případ, že by soud považoval postup podle novelizovaného znění za souladný se zákonem navrhovatelé namítli, že nesouhlasné stanovisko vydané k AZÚR Hygienickou stanicí hl. m. Prahy odpůrce dle ust. 39 odst. 2 stavebního zákona vyhodnotil jako připomínku, ačkoli byla dokumentace změněna. Ve VVURÚ se totiž zvýšil počet stran vlastního textu z 230 na 309, bylo doplněno 5 příloh VVURÚ, byly provedeny změny v hodnocení na oblasti NATURA v příloze VVURÚ. Stanovisko HS tak mělo být vypořádáno jako „stanovisko“. Odpůrce o této „připomínce“ vedl dohádovací jednání, což je však postup vymezený pro vypořádání stanovisek. Dané stanovisko, vyjádření po dohádovacím řízení i stanovisko k vyhodnocení připomínek a námitek obsahují upozornění na chybnou definici nulové varianty, přičemž právě vymezení nulové varianty, mající zásadní vliv na závěry a

doporučení odborných studií (akustické, hodnocení zdravotních rizik, hodnocení kumulativních vlivů), přímo ovlivňuje vybranou variantu. Překvalifikování stanoviska hygienické stanice po dohadovacím řízení z nesouhlasného na souhlasné je v rozporu s ust. § 4 odst. 4 stavebního zákona, neboť odpůrcem nebyly předloženy žádné nové skutečnosti, které by podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko vydáno. Kromě toho je vyjádření hygienické stanice z 19.2.2014 nedostatečně odůvodněné, kdy z něj v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu nevyplývá, jakými úvahami se HS při změně svého stanoviska řídila. Odpůrce se podstatou „připomínky“ samé (nesprávným vymezením nulové varianty) řádně nezabýval. Vypořádání stanoviska je proto věcně nesprávné a v rozporu se zákonem. Z toho důvodu je nezákonné i nové souhlasné stanovisko hygienické stanice.

#### **Ad 8) Vyjádření odpůrce k nesprávnému vyhodnocení stanovisek a připomínek dotčených orgánů**

K námitce odpůrce uvedl, že to, co navrhovatelé považují za negativní stanovisko, bylo ve skutečnosti z logiky zákona připomínkou. Hygienická stanice hl. m. Prahy se účastnila společného jednání dne 25.7.2012, poté v zákonné lhůtě podala dne 27.8.2012 své souhlasné stanovisko. Po novele stavebního zákona bylo dne 19.4.2013 konáno opakované společné jednání (§ 37 stavebního zákona). Samotná dokumentace AZÚR nebyla měněna ani upravena. VVURÚ bylo od předchozího společného jednání doplněno a dopracováno. Pořizovatel přitom vycházel z toho, že již jednou činěné společné jednání k samotné aktualizaci s účinky vůči dotčeným orgánům a jeho závěry platí, dotčené orgány jsou tedy vázány svými dosavadními stanovisky a nově se s nimi projednávalo pouze VVURÚ, a celý proces projednávání se dále otevřel veřejnosti pro účely připomínek; možnost vyjádření byla do 20.5.2013. Hygienická stanice se v dané lhůtě nevyjádřila. Poté se dne 11.12.2013 konalo veřejné projednání aktualizace (§ 39 stavebního zákona), možnost uplatňovat vyjádření byla do 18.12.2013. Hygienická stanice ve vyjádření z 18.12.2013 uplatnila nesouhlasné stanovisko k celé dokumentaci Vyhodnocení. Pořizovatel za této situace vycházel z ust. § 39 odst. 2 stavebního zákona, dle něhož „*dotčené orgány a ministerstva uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného jednání § 37 odst. 3) změněny.*“ Základní dokumentace se však od společného jednání dne 19.4.2013 nezměnila; dle požadavku Ministerstva životního prostředí se pouze doplnilo VVURÚ (přílohy č. 5, 6, 7). Hygienická stanice proto své podání upřesnila. Kromě procesní nepřijatelnosti stanoviska v této fázi projednávání by však nesouhlasné stanovisko bylo nepřijatelné i věcně, protože hygienická stanice byla vázána svým předchozím souhlasným stanoviskem z 27.8.2012, když od této doby nenastaly žádné nové skutečnosti (§ 4 odst. 4 stavebního zákona); stanovisko se týkalo výhradně nulové varianty, která se od společného jednání v roce 2012, resp. od druhého společného jednání z 19.4.2013, po němž se hygienická stanice nevyjádřila, nijak nezměnila.

Pořizovatel ve svém postupu volil takové postupy, aby všechny jejich výsledky obstály pokud možno ve světle obou právních úprav, tedy jak před 1. lednem 2013, tak po něm. Otázka volby procesního režimu, která je podle něj správná, má tedy navíc ryze akademický význam, protože do řešení právní otázky zákonnosti zásad prakticky nevstupuje. Pokud by platila po celou dobu jakákoliv ze dvou právních úprav, tak by postup pořizovatele nemohl být jiný. Navrhovatelé totiž správně poukazují na to, že dotčený orgán je vázán svým stanoviskem. V souzeném případě ovšem tato vázanost platí ve vztahu k původnímu stanovisku ze dne 27. srpna 2012 a ve vztahu k nevyjádření se HS po druhém společném jednání konaném dne 19. dubna 2013.

I tato otázka již byla řešena v rozsudku Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 9 A 40/2015.

### **9) Chybějící koordinace se Středočeským krajem**

Navrhovatelé namítali, že ačkoli plocha pro rozšíření letiště částečně zasahuje i do území Středočeského kraje, nedošlo k žádnému vyhodnocení vlivů rozšíření letiště na toto území, a to v žádné ÚPD. Tím nedošlo k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, není zajištěna koordinace požadavků na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena vazba na navazující dopravní síť. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (včetně Přílohy č. 1 a 2 VVURÚ - Akustické studie a Rozptylové studie) tak nezohledňuje vlivy na obyvatele Středočeského kraje. Tento postup je zcela nekonzistentní s postupem v případě ochrany zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“), kdy je naopak započítáván zábor půdy i ve Středočeském kraji.

### **Ad 9) Vyjádření odpůrce k chybějící koordinaci se Středočeským krajem**

Odpůrce předně poukázal na to, že není zjevné, porušení jakého právního předpisu se v rámci této námítky navrhovatelé dovolávají. V daném případě plní koordinační funkci Politika územního rozvoje, která řeší přeshraniční otázky. Středočeský kraj byl dotčeným orgánem se všemi jeho právy, byl řádně vyzván k účasti na všech procesech, mohl vznášet stanoviska, námítky i připomínky, rovněž kterýkoli jeho občan se mohl dovolávat svých práv v procesu vypořádání připomínek. Do vyhodnocení vlivů nebyli občané tohoto kraje zahrnuti, neboť zpracovatel k tomu od Středočeského kraje neobdržel žádné podklady, což nelze přičítat k tíži odpůrce. Pro záborů ZPF byly srovnatelné podklady jak na území hl.m.Prahy, tak ve Středočeském kraji, proto bylo porovnání provedeno.

### **10) Neposouzení kumulativních a synergických vlivů**

Navrhovatelé namítali rozpor posouzení vlivů AZÚR na životní prostředí se stavebním zákonem, zákonem EIA, směrnicí EP a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále též „Směrnice“), neboť neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech.

K otázce vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v oblasti SL/1 navrhovatelé tvrdili, že ve výkresech k VVURÚ Příloha č. 7 – Hodnocení kumulativních a synergických vlivů (výkres A) nejsou identifikována místa, kde současně působí hluk z různých zdrojů. Například plánovaná tramvajová trať v Suchdole nebo železniční trať podél Vltavy.

Dále odpůrce pouze na základě nesprávných podkladů z dokumentace EIA (výkres A) bez ověření podkladů z Akustické studie chybně vyznačil oblast s nadlimitním nočním leteckých hlukem, ačkoli není věcný důvod pro rozšíření této oblasti, když stávající oblast s možným nadlimitním nočním leteckých hlukem vymezená hranicí ochranného hlukového pásma vyhověla při 58 letech v charakteristické noci.

Při posuzování synergických vlivů pak odpůrce provedl průnik ploch nadlimitního hluku aktivní varianty a varianty nulové, která však není nulová, ale výhledová a představuje přenesení cca 100 000 pohybů-přistání nad centrální Prahu, což by se projevilo nadlimitním



hlukem za současných podmínek nepřijatelným. S nulovou variantou nelze v případě letiště pracovat při hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Rovněž nejsou pro oblast SL/1 vymezeny a posouzeny synergické vlivy nových záměrů (rozšíření letiště, silniční okruh-SOKP) se stávajícími zdroji hluku a emisí.

Přílohu č. 7 VVURÚ (Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy) navrhovatelé považují za povrchně zpracovanou, při hodnocení vlivů je ve všech kategoriích popisováno stejné hodnocení, zejména popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B, C, D, E je arbitrární a shodný pro všechny plochy.

#### **Ad 10) Vyjádření odpůrce k neposouzení kumulativních a synergických vlivů**

Odpůrce předně uvedl, že AZÚR vymezuje pouze celoměstsky významné koridory a koridory územních rezerv tramvajového tangenciálního propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast (viz oddíl 5.3.1 výroku OOP – jižní, východní a severní tramvajová tangenta), další úseky tramvajových tratí a rozvoj tramvajové sítě jsou předmětem územního plánu.

Z hlediska území nadlimitně zasaženého hlukem a imisemi (NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>) byla identifikována z hlediska bezpečnosti tzv. možná místa vzniku kumulativních vlivů, tedy veškeré plochy, kde je možné očekávat nadlimitní zatížení (viz výkres A Přílohy č. 8 VVURÚ). Přestože tramvajová trať v ul. Kamýcká není koridorem navrhovaným zásadami, bylo s ní v modelových výpočtech hluku a znečištění počítáno a je součástí hodnocení kumulativních i synergických vlivů. VVURÚ je tedy v souladu s veškerými výši citovanými právními předpisy, obsahuje hodnocení kumulativních i synergických vlivů (Příloha č. 7 s výkresy A-E, příloha č. 8) včetně podrobné metodiky hodnocení a komentáře pro dané vlivy a návrhy opatření, a to dle požadavků Ministerstva životního prostředí, které ve svém stanovisku žádný rozpor VVURÚ s právními předpisy nikdy nekonstatovalo ani jinak nenaznačilo.

Případné opakování částí textů včetně částečné duplicity textu Přílohy č. 7 je dáno metodou hodnocení a vyplývá ze stejného charakteru hodnocení kumulativních a synergických vlivů způsobené navrhovanými oblastmi a koridory. Lze předpokládat, že shodné jevy (stavby) budou mít v některých ohledech shodné dopady (vlivy), které jsou potom vyjádřeny obdobnými formulacemi, což text činí naopak více srozumitelným a méně zavádějícím. Ohledně Přílohy č. 7 VVURÚ odpůrce trval na tom, že je zpracována řádně, jejím podkladem byly odborné studie, které jsou přílohami vyhodnocení a umožňují kvantifikovat vlivy na jednotlivé složky životního prostředí. Odpůrce dále poznamenal, že pro vyhodnocení kumulativních vlivů z různých zdrojů hluku neexistuje v platné legislativě hygienický limit (ten je stanoven jenom pro samostatné zdroje hluku).

Za neoprávněnou považoval odpůrce i námitku o chybném vyznačení oblasti s nadlimitním nočním leteckým hlukem. Konstrukce oblasti SL/1 byla již popsána ve vyjádření k návrhovému bodu Ad 1a). Oblast SL/1, tj. území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeg-D} = 55$  dB a noční izofony  $L_{Aeg-N} = 45$  dB z leteckého provozu letiště, byla vyznačena správně na základě definovaných pohybů na jednotlivých drahách. Z průběhu izofon na území hl. m. Prahy (viz výkresová část) totiž vyplývá, že určující hranicí tohoto

území je izofona  $L_{Aeq-D} = 55$  dB, kterou generuje především provoz na paralelní dráze RWY 06R/24L. Noční provoz je na dráze druhé, jejíž osa směřuje mimo hranice odpůrce, a tedy v této části území SL/1 není určující. Stávající ochranné hlukové pásmo je dimenzováno na příčný systém drah a v okolí stávající dráhy 06L/24R. I při realizaci paralelní dráhy bude noční provoz omezen na 40 pohybů/noc, a tedy noční izofona se bude vyskytovat pouze v okolí dráhy 06L/24R, tj. mimo vymezenou oblast SL/1.

Místa synergických vlivů byla získána z analýzy průniku ploch nadlimitního hluku a znečištění ovzduší aktivní a nulové varianty, tzn., že byly identifikovány lokality možného působení synergických vlivů tam, kde dochází zároveň k nadlimitnímu zatížení území hlukem i znečištěním ovzduší, a dochází zde ke změně u aktivní varianty oproti variantě nulové. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je přitom provedeno při spolupůsobení všech navrhovaných koridorů a oblastí zásad územního rozvoje odpůrce na životní prostředí, a to i v kontextu záměrů stávajících.

K nedostatečným kompenzačním opatřením pak odpůrce uvedl, že v případě ploch synergií B, C, D, E nebyla na úrovni zásad žádná opatření možná, přitom postup, který připustí kompenzační opatření až na úrovni územního plánu, nepovažuje odpůrce za nezákonný.

### **11) Kompenzační opatření**

Navrhovatelé poukazovali na chyby Přílohy č. 6 VVURÚ – Návrhu opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy (dále též „kompenzační opatření“). Kompenzační opatření pro rozšíření letiště (str. 52 a 57) jsou pro svou podrobnost v rozporu s povinností neupravovat v zásadách územního rozvoje záležitosti, které spadají do územních plánů, příp. do územního řízení. Navržená opatření jsou kromě toho převzata z podrobnější dokumentace, zejména EIA nebo z připravované a neschválené změny územního plánu Z 939/00. Zároveň většina opatření směřuje do fáze územního řízení nebo vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Opatření pro omezení výstavby chráněných objektů není jednotné – na str. 8 odst. 14 je uváděno: že se „nemají“ na str. 55 už je přímo uvedeno, že se „nesmí umisťovat do nadlimitně zasažených oblastí dle map v příloze 8 akustické studie“, ale v druhé větě je možnost umístit zase připouštěna, neboť výrok k SL/1 je formulován „za podmínky dodržení prokazatelného splnění legislativních požadavků“.

Ačkoli Příloha č. 6 uvádí, že neobsahuje opatření vyplývající z předpisů, pak na str. 53 navrhuje vyhlášení ochranného hlukového pásma v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví (zák. č. 258/2000 Sb.). V grafické příloze č. 8 Akustické studie je však přesnost výpočtu ekvivalentní hladiny leteckého hluku stanovena na +/- 3 dB. Pokud má tedy být OHP vymezeno na této izofoně, může být ekvivalentní hladina hluku o 3 dB vyšší, než je hygienický limit hluku.

Navrhovatelé proto namítali neúčelnost a nedostatečnost kompenzačních opatření z následujících důvodů:

- územní rozsah ochranného hlukového pásma je z důvodu omezení na izofonu s vysokou mírou nejistoty nesprávný
- předpokládá se rozšíření území zasaženo nadlimitním nočním hlukem, ačkoli se má počet nočních letů oproti současnému možnému maximu snižovat

- opatření nepůsobí na snížení hluku, ale naopak koncentrují noční hluk na jednu dráhu letiště a umožňují jeho zvýšení
- vyhlášení ochranného hlukového pásma (jako oblasti, kde jsou obyvatelé povinni strpět venkovní hluk přesahující hygienické limity) nelze považovat za kompenzační opatření, když slouží primárně letišti a umožňuje jeho provoz. Zřízení OHP je sice spojené s výměnou oken, ale ta by nebyla nutná v případě nerealizace záměru a lze ji tak obtížně považovat za kompenzaci
- návrhy kompenzačních opatření pro preferenci drah nevycházejí z hledání přijatelné varianty provozu rozšířeného letiště. AZÚR tak podstatně omezuje hledání jiných provozních stavů šetrnějších k okolí a tím i užití efektivních kompenzačních opatření (viz výrok, bod 5.3.1).

### **Ad 11) Vyjádření odpůrce ke kompenzačním opatřením**

Odpůrce především nesouhlasil s touto námitkou pro její vnitřní rozpornost, když navrhovatelé uvedeným kompenzačním opatřením nejprve vyčítají přílišnou podrobnost, která nepřísluší zásadám územního rozvoje, a následně jejich nedostatečnost, kterou by však bylo možno odstranit pouze zvýšením podrobnosti.

Odpůrce přisvědčil, že v souladu s pravidlem platným v době započetí procesu projednávání aktualizace zásady obsahují některá kompenzační opatření odpovídající úrovni územního plánu. Po přijetí pravidla, které toto vylučovalo, zpracovatel vyšel z řešení, které tato kompenzační opatření ponechala, avšak s poznámkou, že jsou na úrovni zásad nevymahatelná, tj. v tomto rozsahu je text pouze informativní. Odpůrce přitom vycházel z přechodných ustanovení (čl. II. bod 2., bod 4. zákona č. 350/2012 Sb. – ve vyjádření omylem uveden zákon č. 35/2011), dle nichž se dosavadní dokončené činnosti, zde provedené vyhodnocení, ponechají a odstraní se případně v budoucnu; v případě vyhodnocení, jehož dosavadní dokumentace se dostane do rozporu se zákonem, se vyhodnocení nemění. S ohledem na tehdejší judikaturu NSS, požadující mnohem vyšší míru konkrétnosti, a platné stanovisko MŽP ze dne 26.10.2011, vydaného za účinnosti stavebního zákona, který zároveň přednostně ještě neobsahoval, byla nad rámec podrobnosti zásad převzata i opatření uváděná pro výhledový provoz letiště - paralelní dráhu. Tyto závěry a opatření byly, byť informativně, zahrnuty do hodnocení právě z důvodu závažnosti dané problematiky a jejího dopadu především na městské části. Vzhledem k tomu, že výše uvedená podrobnost zásad je v nich výslovně konstatována a kraj jí nezasahuje do samostatné působnosti obcí na svém území, není dle odpůrce důvodem pro jejich zrušení, ale pouze pro normativní neúčinnost.

Pokud se má jednat o nejednotnost opatření pro omezení výstavby chráněných objektů, kde se v příloze č. 6 VVURÚ na str. 8, odst. 14 uvádí, že „*Hlavní zásadou...je, aby stavby nebyly umístovány...*“ a „*Mezi chráněné stavby, které nemají být umístovány...*“, avšak na str. 55 je uvedeno, že „*Nově umístované chráněné stavby nesmí být umístovány*“, odpůrce uvedl, že nelze vytrhovat jednotlivá slova a odstavce z kontextu. Na str. 8 se jedná o obecně pojatá pravidla protihlukových opatření, od strany 9 je uváděn konkrétní výběr protihlukových a kompenzačních opatření. Tato námitka pak není důvodem ke zrušení OOP.

Pokud Příloha č. 6 uvádí, že neobsahuje opatření vyplývající z předpisů, avšak poté navrhuje vyhlášení ochranného hlukového pásma, které je zákonnou povinností, pak odpůrce konstatoval, že tato drobná nepřesnost není takovou mírou nezákonnosti, který by mohla být

důvodem pro zrušení OOP. VVURÚ jako celek je jednoznačné a srozumitelné, nezakládá právní nejistotu, uvedené formulační chyba na výsledcích hodnocení a vymezení negativních dopadů do území nic nemění.

Ke konkrétnímu vymezení ochranného hlukového pásma a odchylce v rozsahu 3 dB odpůrce dále uvedl, že tato podmínka byla převzata ze stanoviska MŽP k dokumentaci EIA, a jak bylo uvedeno výše, návrhy protihlukových opatření v zásadách nejsou právně vymahatelné, ale pouze informativní. Návrh a vyhlášení ochranného hlukového pásma je předmětem samostatného řízení nezávislého na zásadách, a to je ve VVURÚ dále uvedeno. Konečné slovo v této problematice tedy bude mít orgán ochrany veřejného zdraví a Úřad pro civilní letectví, tím bude ochrana obyvatel dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, zajištěna bez ohledu na plány schválené v zásadách. Mapa č. 8 akustické studie neříká nic o návrhu OHP, jedná se pouze o znázornění průniku nadlimitně zasažených ploch s plochami s „citlivými funkcemi“ (plochy s obytnou zástavbou).

Odpůrce k dalšímu vymezení námitek konstatoval, že

- se nepředpokládá rozšíření území zasaženého nočním hlukem, neboť tento hluk se na území hl. m. Prahy projevovat nebude, anebo se bude projevovat v pouze území již zasaženém hlukem v denní době.

- je věcně chybné i tvrzení, že by se noční hluk koncentroval na jednu dráhu. Uvažovaný noční provoz po vybudování paralelní dráhy je nižší než provoz současný, neboť některé lety bude možné přenést do denní doby, noční pohyby byly omezeny do 23:30 hod. a od 5:30 hod. ráno, a to na maximálně 40 pohybů v jedné noci a pouze definovaným letounům tzv. tišších kategorií. Jde tedy spíše o snížení nočního hluku v dnes již zasaženém území.

- zásady nemohou předepisovat další případná kompenzační opatření, která závisí na jednání dotčených obcí s provozovatelem letiště v řízení o vyhlášení ochranného hlukového pásma. Ochrana vnitřního chráněného prostoru vychází z požadavku daného práva a odpůrce nemůže tuto skutečnost v dokumentu pominout, byť sám jeho podobu nestanoví.

- navržená oblast SL/1 je dostatečně široká i z důvodu, aby bylo možné hledat i další možnosti provozu, které by přinesly snížení negativní dopadu na území, a to např. při budoucí změně technologie řízení letového provozu, zvyšování bezpečnosti leteckého provozu atp.

## **12) Zřejmým omylem v číslování tento bod v návrhu chybí**

## **13) Rozpor se zásadou proporcionality**

Navrhovatelé s odkazem na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 1/2005-98 a rozsudek RS NSS č.j. 1 Ao 1/2009-120 namítali, že rozšíření letiště a nepřiměřené podmínky pro oblast SL/1 jsou porušením principu proporcionality. Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti, vyvozené právě ze zásady proporcionality, zda opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl při co nejmenším omezení adresátů tohoto opatření.

Vymezení záměru na rozšíření letiště, jeho hodnocení a navrhovaná opatření navrhovatelé považují za krajně nevyvážená, kdy se v některých oblastech v zájmu ochrany zdraví nesmí létat vůbec, jinde se ukládá povinnost strpět celoroční noční provoz, nerozlišuje se mezi obtěžováním hlukem a nadlimitní hlukovou zátěží. V důsledku převzetí invariantního záměru od provozovatele letiště nebylo provedeno prověření skutečné potřebnosti

navrhovaného rozšíření letiště a oblasti zasažené jeho provozem. Není tedy zřejmé, zda navrhované opatření je vhodné, potřebné a zda je minimálním zásahem.

K nepřiměřeným podmínkám pro oblast SL/1 tvrdili, že s ohledem na vyhovění námitkám investora (Letiště Praha, a.s.) a přeformulování textu výroku AZÚR do té podoby, že negativní vlivy záměru jsou uváděny v nekonkrétní podobě a se zpochybněním, zda vůbec nastanou, jsou Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území pro oblast SL/1 uvedené v oddíle 4.4.1. nepřiměřené a zbytečně zasahují do práv navrhovatelů, kteří jsou nuceni respektovat nespécifikované kapacitní a provozní podmínky letiště.

V rozporu se zásadou proporcionality je provedené rozšíření oblasti zasažené provozem letiště na území vymezené noční izofonou  $L_{Aeq-N} = 45$  dB z leteckého provozu letiště, neboť odpůrce se zavazuje omezit po výstavbě druhé dráhy noční provoz na 40 pohybu za noc a přitom stávající oblast s možným nadlimitním nočním leteckým hlukem, vymezená hranicí ochranného hlukového pásma, vyhověla i při 58 letech v charakteristické noci.

### **Ad 13) Vyjádření odpůrce k rozporu se zásadou proporcionality**

Námitka není důvodná, neboť navrhovatelé odkazují na dnes již v zásadě překonanou judikaturu NSS (rozsudek č.j. 1 Ao 1/2005-98), která prvotně definovala tzv. algoritmus přezkumu opatření obecné povahy. Reakcí zákonodárce na tuto judikaturu byla novela s.ř.s. provedená zákonem č. 303/2011 Sb., kterou byl do s.ř.s. vložen § 101d odst. 2, jež nově upravil hmotněprávní kritéria přezkumu opatření obecné povahy. V tomto kontextu zákonodárce přezkoumávání legitimního účelu a přiměřenosti opatření obecné povahy subsumoval pod přezkoumávání jeho zákonnosti. Soud by tedy přiměřenost opatření obecné povahy měl přezkoumávat pouze v rámci jeho hodnocení jako celku a v kontextu platného práva, tj. ve světle obecné přiměřenosti, jak plyne z ústavního pořádku a obecných principů správního práva. Tyto vývody vyplývají i z důvodové zprávy k citované novele s.ř.s. Nelze odhlédnout ani od toho, že OOP je rozhodnutí v konečné fázi politické a prvotním soudcem přiměřenosti je tedy schvalující zastupitelstvo, které přijalo představu, jakým směrem se má kraj ubírat při vědomí důsledků tohoto rozhodnutí (viz čl. 6 Ústavy). Při soudním hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace je třeba vycházet se zásady zdrženlivosti (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 6 Ao 6/2010-103). Naopak by požadavku přiměřenosti mělo být podrobeno soudní rozhodování, kterým se zasahuje do práva na samosprávu (viz náleží Ústavního soudu sp.zn. III. ÚS 1669/11).

Navrhovatelé se v testu přiměřenosti dovolávají nepřímo i práva na příznivé životní prostředí (čl. 7 Ústavy). Ochrana životního prostředí však má v platném právu charakter procedurální a realizuje se formou informovanosti veřejnosti a toho, kdo činí rozhodnutí tak, aby toto rozhodnutí bylo kvalifikované. Tento požadavek je pak zajištěn právě skrze VVURÚ. Úvahy navrhovatelů tak mají smysl v politické diskusi.

Námitky jsou i věcně nesprávné. Potřeba přijetí zásad je dána celonárodní dopravní prioritou (vyjádřenou v PÚR a dalších koncepčních dokumentech). Rozšíření letiště přinese ekonomické oživení a zvýšení zaměstnanosti v regionu. Hodnocení zdravotních rizik expozice hluku pak obsahuje Příloha č. 3 VVURÚ, vycházející ze zdravotních studií, především ze statistických vyhodnocení a relativní posouzení. Provádí se dle doporučeného metodického návodu autorizovanou osobou v souladu s obecnými metodickými postupy WHO, jehož struktura je zpracována dle autorizačního návodu SZÚ Praha AN/15/04, verze 2 pro

autorizované hodnocení zdravotních rizik dle zákona č. 258/2000 Sb. Hodnocení pak nepracuje pouze s limitními hodnotami, neboť ty jsou dle platné legislativy stanoveny pouze odděleně pro každý zdroj hluku. Hodnocení jde naopak nad rámec posouzení splnění hygienických limitů a rozlišuje mezi obtěžování hlukem, které může být i na nižších hladinách akustického tlaku než je limitní hodnota, a nadlimitní hlukovou zátěží.

U vymezení oblasti SL/1 odpůrce opakovaně uvedl, že se jednalo pouze o úpravu slovního popisu toho, jak bylo vymezení konstruováno, nikoli o faktické rozšíření této oblasti [viz vyjádření k návrhovému bodu 1. a)]. Zdůraznil, že se noční provoz odehrává na druhé dráze (06L/24 R) směřující mimo hranice hl. m. Prahy, a tedy mimo vymezenou oblast SL/1.

#### **14) Nesprávné vyhodnocování hlukové zátěže**

Navrhovatelé s odkazem na rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. 50 A 24/2012-64 namítali, že na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je třeba nahlížet celostním způsobem, zejména je-li zamýšleno více záměrů v již zatížené části území, tedy že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V AZÚR jsou přitom do stejného území, které je již v současné době dotčeno provozem stávajícího dráhového systému, navrhovány dva záměry staveb s mezinárodní přepravou, které způsobí nadměrnou zátěž pro obyvatele i životní prostředí. Navíc Hodnocení zdravotní rizik (Příloha č. 3 VVURÚ) nebylo provedeno řádně a v souladu se zákonem o ochraně veřejného zdraví, neboť vychází z nesprávných údajů (viz výše bod Ad 5) - nadhodnocený odhadovaný počet pohybů letadel, nezohlednění vývoje obsazenosti). Jeho závěry a doporučení pak byly ovlivněny nesprávnou a účelově vytvořenou nulovou variantou (viz výše bod Ad 4). Pro hodnocení byly navíc použity deskriptory neodpovídající nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále též „vládní nařízení“) a vyhlášce č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Podklady o provozu pro rok 2020 jsou převzaty z dokumentace EIA, kde se používají ukazatele  $L_{Aeq}$  (definován pro dobu 16 denní hodiny s hodnotícím obdobím 6 měsíců) dle nařízení vlády. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj užívá označení  $L_d$  (definován pro dobu 12 denních hodin s hodnotícím obdobím 1 rok),  $L_n$ , které se vztahuje ke Směrnici a vyhlášce č. 523/2006 Sb. Odpůrce si definoval vlastní ukazatel  $L_d$  s trváním 16 hodin a tvrdí, že  $L_d=L_{Aeq}T=16hod$ . Navrhovatelé dovozují neplatnost tohoto tvrzení, protože není zřejmé, zda byl sjednocen také hodnotící interval na 6 měsíců (6 měsíců pro  $L_{Aeq} \times 1 rok$  pro  $L_d$ ) a není zřejmé, zda odpůrce upravil i hodnotící interval.

V důsledku tohoto zaměňování označení a předefinování zavedených hlukových ukazatelů je hodnocení hluku nesrozumitelné a nepřezkoumatelné, navíc převodem z jednoho ukazatele na druhý mohlo dojít k věcným chybám. Kromě toho odborné publikace, na něž je odkazováno, pracují se standardními definovanými ukazateli, a pokud odpůrce pracuje s jinými, nelze závěry z publikací vztahovat k hodnotám zjištěným odpůrcem.

S ohledem na použité hodnotící deskriptory nebylo v rámci VVURÚ možné řádně identifikovat plochy se střetem více nadlimitních zdrojů v jednom území a provést ověření podkladů o nadlimitním hluku převzaté z dokumentace EIA. Nelze proto akceptovat závěry ve vyhodnocení hluku v příloze č. 3 VVURÚ. Tvrzení, že posouzení a vyhodnocení bylo provedeno v souladu se zákonem o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády proto navrhovatelé odmítli.

#### **Ad 14) Vyjádření odpůrce k nesprávnému vyhodnocování hlukové zátěže**

Nedůvodnost této námitky odpůrce shledal zejména v tom, že umístění dvou dopravních záměrů s mezinárodním přesahem, patrně oblast Suchdola, kde je plánováno vedení silničního okruhu - SOKP, tak rozšíření letiště, bylo řádně vyhodnoceno a posouzeno ve VVURÚ, z něhož vyplynulo (výkres A Přílohy č. 8 VVURÚ), že v zastavěné části Suchdola k synergickému působení silničního okruhu kolem odpůrce a paralelní dráhy z hlediska ani hluku ani imisního zatížení ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$ ) nedojde. Odpůrce zopakoval, že nulová i aktivní varianta byly posouzeny a vyhodnoceny zcela logicky na srovnatelné úrovni, tj. při maximálním reálném naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu. Použité deskriptory jsou vysvětleny v kapitole 3.2 Přílohy č. 1 VVURÚ - Akustické studii. Deskriptor  $L_{\text{Aeq}}$  označuje ekvivalentní hladinu akustického tlaku. Jedná se tedy pouze o jiné označení stejného deskriptoru. Toto jiné označení bylo použito především proto, že toto označení se používá pro hodnocení zdravotních rizik, které také vstupovalo do VVURÚ a tedy Akustická studie připravovala podklady pro toto hodnocení. Z toho pak plyne, že  $L_{\text{Aeq}, 16 \text{ hodin}}$  (deskriptor uváděný v nařízení vlády pro denní dobu 06-22 hod) =  $L_d$  - ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6–22 hod.).  $L_{\text{Aeq}, 8 \text{ hodin}}$  (deskriptor uváděný v nařízení vlády pro noční dobu 06-22 hod) =  $L_n$  - ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22-6 hod.).

Rovněž ze srovnání výkresů s vyznačenou hranicí SL/1 v OOP a výkresu z přílohy č. 3 Akustické studie EIA s názvem „Hlukové zóny pro odvození hranice nového ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně“ plyne, že průběh hranice SL/1 je totožný s hranicí limitní izofony -5 dB, neboť byly použity stejné vstupní údaje, stejný model a stejné výstupní deskriptory, a to denní a noční ekvivalentní hladinou a navíc s celodenní ekvivalentní zátěží.

Výpočet hluku z letecké dopravy je dále jednoznačně popsán v kapitole 2.5 (Přílohy č. 3). Pro nejlepší možné porovnání bylo zvoleno porovnání podle počtu zasažených osob v jednotlivých 5 dB pásmech, a to především v noční době a z hlediska celodenní zátěže. Právě rizika ovlivnění lidského zdraví vlivem hluku, který nemusí být jen nadlimitní, a právě hodnocení těchto rizik a počtu ovlivněných osob v jednotlivých pásmech bylo jedním z porovnávacích faktorů, neboť v území je celá řada různých zdrojů s různými limitními hodnotami, a proto porovnání se nejlépe provádí právě pomocí počtu zasažených osob. Počet zasažených osob hodnocení zdravotních rizik se hodnotí v jednotlivých 5 dB pásmech a to především v noční době a z hlediska celodenní zátěže. Toto vyhodnocení bylo zpracováno, zpracovává hodnocení zdravotních rizik, což bylo přílohou č. 3 vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, kde při vyhodnocení zdravotních rizik se pracuje především s noční ekvivalentní hladinou označovanou v Autorizačním návodu pro hodnocení zdravotních rizik jako  $L_{\text{night}}$  — zkráceně  $L_n$  (dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A v časovém úseku 8 hodin v noci na nejvíce exponované fasádě domu). K tomu analogicky je ekvivalentní hladina z anglického  $L_{\text{day}}$  — zkráceně  $L_d$  a tomu odpovídající celodenní ekvivalentní hladina  $L_{\text{dn}}$  ( $L_{\text{day-night}}$ ). Ověření podkladů, resp. výstupů z dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) mohli navrhovatelé, mezi kterými je několik vědeckých institucí, jednoduše provést pouhým porovnáním izofon na jednotlivých výstupech. Potom by zjistili jejich soulad, neboť vstupní údaje byly stejné. Tím pádem by nemohli rozvíjet teorie o rozdílnosti použitých deskriptorů.

Vyhodnocení území s důrazem na střet více nadlimitních zdrojů bylo prováděno pomocí GIS analýzy a výsledky jsou zřejmé na výkrese A Přílohy č. 7 AZÚR spolu s popisem

použitých postupů. Nadto celý proces VVURŮ podléhal správnímu dozoru Ministerstva životního prostředí, které je i dotčeným orgánem, a na něž se mohl každý obracet s případnými podněty, což navrhovatelé sami minimálně jednou učinili, a které neshledalo v daném procesu žádné vady. Ministerstvo si rovněž bylo vědomo celého připomínkovacího procesu.

Námítky navrhovatelů konečně ani nejsou právního ale spíše technického charakteru, přičemž je třeba přihlédnout k tomu, že otázka použití vhodných deskriptorů není v právu pozitivně upravena.

### **15) Překračování imisních limitů znečištění ovzduší**

Navrhovatelé argumentovali tím, že v oblasti navrhovaného rozšíření letiště jsou již dnes překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší. Tyto skutečnosti vyplývají z map pětiletých klouzavých průměrů za období 2007-2011, zpracované Českým hydrometeorologickým ústavem. V této souvislosti proto namítali chyby a nepřesnosti v Příloze č. 2 VVURŮ – Rozptylové studii, kterou považovali za nekonzistentní. K tomu poukázali na výsledky výpočtu emisí (str. 14, bod 2.1.2., tabulka č. 3 a 4), které uvádějí celkovou nižší emisní bilanci pro všechny typy emisí v případě nulové varianty, přesto v části u imisních limitů vychází nižší zátěž pro aktivní variantu, aniž by byl tento rozpor vysvětlen. Mezi zasažené obyvatele je opět započítáno pouze obyvatelstvo Prahy. Odpůrce ani blíže neřeší (v rámci kap. 6 opatření ke snížení imisní zátěže), jak posuzované varianty přispívají k naplňování opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z dopravy dle Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město.

### **Ad 15) Vyjádření odpůrce k překračování imisních limitů znečištění ovzduší**

Podle odpůrce skutečnost, že již dnes jsou v některých situacích a ohledech překračovány imisní limity nezakládá nezákonnost napadeného OOP s tím, že tyto otázky se na této úrovni ÚPD neřeší, řeší se až na úrovni územního rozhodnutí.

K tomu poukázal na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011-526 ve věci zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a rozsudek NSS č.j. 1 As 135/2011-246 z nichž obsáhle citoval a podle nichž se, mj. z povahy věci nemůže vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.

Otázky případného překračování imisních limitů tak podle odpůrce náleží až na úroveň vydávání územního rozhodnutí, a nikoli na úroveň územně plánovací dokumentace.

K věcné nesprávnosti námítky pak dodal, že v aktivní variantě je nižší plocha území a počet obyvatel v pásmech s nejvyšší imisní zátěží, proto z důvodu odlišného prostorového rozložení produkovaných emisí může i při stejné produkci emisí dojít k tomu, že jedna varianta bude příznivější než varianta druhá (viz tabulky v závěru Přílohy č. 2 VVURŮ-Rozptylové studie).

Pro vyhodnocení variant je však celkové rozložení imisní zátěže významnějším faktorem, než celkový objem produkovaných znečišťujících látek.

Vyhodnocením zpracování cílů zlepšení kvality ovzduší z Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území odpůrce se zabývá kapitola A. 9 VVURŮ, kde byly vyhodnoceny ty cíle a priority, které odpovídají úrovni zásad územního rozvoje a to pro hodnocenou aktivní variantu.

### **16) Zásah do zemědělského půdního fondu**



Navrhovatelé v souvislosti s ochranou zemědělského půdního fondu, s odkazem na ust. § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a ust. § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, které předpokládají vyhodnocení navrhovaných řešení ve srovnání s jiným možným řešením, resp. vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení podle jednotlivých alternativ, opětovně namítali invariantnost AZÚR, s tím, že zejména nebyla zvažována možnost využití již existujících drah v okolí Prahy.

#### **Ad 16) Vyjádření odpůrce k zásahu do zemědělského půdního fondu**

Odpůrce k této námitce uvedl, že odnímání zemědělského a půdního fondu je otázka, která se na úrovni zásad v praktické rovině neřeší. Na úrovni zásad je třeba provést pouze předpokládané vyhodnocení dopadů na zemědělský půdní fond, přičemž zákon nezná konkrétní limity, za které nemůže zpracovatel jít. Součástí napadeného opatření obecné povahy je samozřejmě kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu, který je v souladu s § 5 zákona č. 334/1992 Sb., přílohou č. 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb. a metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí čj. OOLP/1067/96. Rozsah a přesnost vyhodnocení odpovídá měřítku grafické části ZÚR (1:100 000).

Odhad záborů zemědělského půdního fondu je proveden pro rozvojové oblasti mimo zastavěné území, rozvojové plochy zeleně mimo zastavěné území a dopravní infrastrukturu — koridory pro silniční a železniční stavby a rozšíření letiště Praha — Ruzyně. V rámci aktualizace zásad územního rozvoje odpůrce jsou nově bilancovány všechny návrhové prvky dopravní infrastruktury, na nichž je vyhlášována veřejně prospěšná stavba. Ostatní jevy jsou bilancovány pouze tam, kde dochází ke změnám oproti vydaným zásadám územního rozvoje odpůrce.

Rozsah záboru je ve VVURÚ bilancován v kapitole 1.6 pro nulovou variantu a aktivní variantu – základní řešení, pro silniční okruh pro aktivní variantu – základní řešení a aktivní variantu – variantní řešení (regionální varianta); pro zajištění srovnatelnosti byla vždy posuzována celá trasa okruhu, tj. včetně úseků mimo hranice hl. m. Prahy

Požadavek porovnání s jinými variantami je v případě rozšíření letiště logicky omezen tím, že není známa jiná aktivní varianta.

Závěrem odpůrce uvedl, že považuje všechny namítané vady nedůvodné. Pořizování ZÚR je činností složitou a je třeba na případná porušení zákona hledět způsobem, který odpovídá významu porušení jednotlivých pravidel. Pro případ, že by soud seznal, že nějaká pravidla byla porušena, tak se odpůrce domnívá, že v případě zásahu do výlučné pravomoci orgánu územní samosprávy je zapotřebí aplikovat princip proporcionality i na tento zásah. K tomu poukázal na rozsudek zdejšího soudu ve věci sp. zn. 9 A 40/2015, podle kterého jen „nezanedbatelné porušení“ může být důvodem ke zrušení zásad. Myšlenka, že každé porušení práva má právní relevanci odpovídající významu tohoto porušení, je princip, který prochází celým právním řádem (nikoliv pouze přezkumem opatření obecné povahy). Je to myšlenka natolik obecná, že v mnoha oblastech práva není vůbec definována, leč vždy je důsledně naplňována. Totéž platí i pro oblast veřejného práva, pro oblast správního soudnictví, včetně přezkumů opatření obecné povahy. V praxi to znamená, že v každém řízení o správní žalobě, kde soud shledá pochybení, musí vážit, zda míra tohoto pochybení je dostatečným důvodem nezákonnosti napadeného rozhodnutí. V případě přezkumu opatření obecné povahy to platí taktéž. Tato myšlenka má i odezvu v judikatuře správních soudů, kdy podle rozsudku NSS čj. 6 Ao 6/2010-103 mj. „...veškeré nezákonnosti napadených opatření obecné povahy je třeba

*posuzovat i pohledu proporcionality mezi namítanou nezákonností a důsledky případného vyhovění návrhu „.*

Podle rozsudku NSS č.j. 8 Ao 2/2010-644 musí porušení zákona vykazovat určitou kvalitu či kvantitu.

K poukazu navrhovatelů na dříve judikované algoritmy přezkumu a dříve bohatou derogační judikaturu Nejvyššího správního soudu, která stavěla na principech procesní dodal, že fakticky lze v judikatorní historii přezkumu opatření obecné povahy vyzorovat období vysoké procesní přísnosti, nicméně tento postulát nebyl nikdy takto výslovně vyjádřen a byl výsledkem judikatorního trendu, který byl překonán judikaturou vyšší (Ústavním soudem a dvěma zásadními změnami právního řádu). Po procesní stránce poslední zásadní novela soudního řádu správního, která změnila pravidla přezkumu opatření obecné povahy a v podstatě popřela dosavadní judikatorní algoritmy, které vyplňovaly absenci zákonných pravidel. Novela soudního řádu správního provedená zákonem č. 303/2011 Sb., namísto nejistoty, zda se jedná o přezkum *ex officio* z hlediska všech prvků zákonnosti, konstatovala základní pravidla přezkumu založeného na procesní koncentraci a přezkumu pouze v rámci dotčení práv navrhovatele. Dosavadní algoritmus byl tedy nahrazen zákonem a soud, jenž vydal napadené rozhodnutí, se díky ustanovení zákona držel přesně do puntíku. Algoritmus užitečný do konce roku 2011 *ex officio* postupně zkoumal právní otázky, které navrhovatel nevznášel. Nově je soud dle ust. § 101d odst. 1 soudního řádu správního přísně vázán rozsahem a důvody návrhu a dále je v přezkumné činnosti omezen na tři obecné typové vady, které definuje ust. § 101d odst. 2 soudního řádu správního. Současný procesní režim taktéž připouští pouze přezkum v tom rozsahu, v jakém se týká zájmu navrhovatele. Dlužno dodat, že mnohé návrhové body poněkud postrádají vztah k zájmům navrhovatelů. Odpůrce předpokládal, že soud k této otázce přihledne. Navrhovatelé zcela opomíjí, že se změnilo i zásadně hmotné právo územního plánování a posunulo všechny úrovně k obecnějšímu pojetí, než k tomu, které mu do konce roku 2012. Novela stavebního zákona přijatá zákonem č. 350/2012 Sb., změnila požadavky na obecnost a konkrétnost a zásadním způsobem obsah § 36 stavebního zákona, jenž nyní obsahuje zásadně vyšší požadavky obecnosti a nově od 1. ledna 2013 zakazuje přílišnou konkrétnost. K tomu citoval z ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona a Důvodovou zprávu k § 36 novely stavebního zákona č. 350/2012 Sb., z níž mj. zdůraznil „ *Protože tento desetiletími prověřený základní princip nalézání řešení na úseku územního plánování byl v poslední době dotčenými orgány i soudy ignorován, hned při vzniku myšlenky byly vyžadovány detaily řešení nenáležící posuzované dokumentaci a měřítkům jejího řešení, včetně zaměňování posouzení vlivů koncepcí (SEA) a posouzení vlivů záměrů (EIA) na životní prostředí a Naturu 2000, bylo nutné přistoupit k novele stavebního zákona“.*

Podle odpůrce byly téměř všechny námitky návrhu vyjádřeny v rovině konkrétnosti územního plánu nebo územního rozhodnutí. Pokus o jejich řešení na této úrovni a požadavek na zpřesnění se tak přičí požadavkům zákona a jde výslovně proti záповědím, které zákonodárce vyslovil.

Proces vedoucí k přijetí ZÚR musí splňovat parametry zákona. V tomto smyslu lze přisvědčit závěru, že proces přijímání opatření obecné povahy je výkonem veřejné moci. Pojem výkon veřejné moci je ovšem pojem široký a může zahrnovat i politická rozhodnutí, která se pohybují v zákonném rámci, ale jejichž věcný obsah nepodléhá právnímu soudu s výjimkou řešení otázky, zda byl zákonný rámec překročen či nikoliv. Zákonnost procesu a konkrétní právní podmínky vytváří určitý prostor, v němž je možné konkretizovat konkrétní politickou představu, jejíž varianty nepřísluší soudit soudem právním.

Spory spjaté s přijímáním územně plánovací dokumentace mívají různé rozměry. Na straně výkonu veřejné moci zde vystupuje jak právo na samosprávu, tak někdy prosazované právo ochrany životního prostředí (přírodních zdrojů a prostředí), popřípadě zájem státní

správy na nerušeném výkonu správní agendy (například v případě stavebních uzávěr, které se přijímají v rámci přenesené působnosti, apod.). Na straně oponentů zde vystupují jak zájmy na ochranu soukromého vlastnictví, tak zájmy na prosazování vlastní představy správy veřejného prostoru či zájem na ochraně životního prostředí.

Pluralita variant konfliktních situací neumožňuje definovat obecné paradigma rozhodování podobných sporů. Převedeno do abstraktní roviny lze na daný spor hledět i jako na spor mezi principy vyjádřenými v čl. 6.a v čl. 7 Ústavy, z nichž oba vyjadřují zdánlivě vzájemně protikladné zájmy. Čl. 6 vyjadřuje obecný princip, že politická rozhodnutí vycházejí z vůle většiny vyjádřené svobodným hlasováním a současně že rozhodování většiny dbá ochrany menšin. Čl. 7 pak zavazuje stát (a skrze jeho právní řád všechny adresáty právních vztahů) k šetrnému využívání přírodních zdrojů a ochraně přírodního bohatství. Klíčová v tomto řízení je samozřejmě i otázka, zda politické rozhodnutí se může svobodně ustálit na variantě, která je zdánlivě nebo skutečně ofenzivnější vůči přírodním zdrojům a bohatstvím, a pokud ano, tak za jakých podmínek.

Platné právo naplňuje oba zmíněné články Ústavy tak, že jako základní princip rozhodovacích procesů, pokud se jedná o procesy, jež jsou politicky relevantní, stanoví princip rozhodnutí většiny s korektivem povinnosti respektu k menšinám. Toto právo se realizuje na mnoha úrovních rozhodovacích procesů, přičemž úroveň krajská, ve které odpůrce přijímá zásady územního rozvoje, je jednou z nich. Prvek ochrany hodnot zmíněných v čl. 7 Ústavy se pak do rozhodovacích procesů promítá skrze dva strukturálně odlišné mechanismy.

Prvním z nich je ten, že stát skrze ústřední rozhodující zastupitelský sbor (rovněž na základě

většinového rozhodnutí) stanoví nepřekročitelná pravidla ochrany přírodních zdrojů a bohatství a případné výjimky z nich. Případné rozhodovací procesy (výjimky, limity apod.) svěruje státní správě, jež je naplněna dle kritérií odbornosti a řízena či kontrolována politicky vládou, ve výjimečných případech vládě samé. Existuje systém pravidel, který vytváří hranice možného rozhodování a který je nastaven právě podle celostátního politického konsensu, mino jiné i v otázkách ochrany zdrojů a bohatství.

V rámci takto vytyčeného rámce pak jednotlivé rozhodovací procesy (na základě většinového rozhodování) mohou docházet k rozhodnutím, která více akcentují rozvoj nepřirodní (technické) civilizace nebo naopak ochranu přírodního bohatství a zdrojů. Ani toto rozhodnutí však nemůže být vyjádřeno mimo kontext hodnot chráněných čl. 7 Ústavy a stát skrze své platné právo přísně vyžaduje, aby tato rozhodnutí byla politicky kvalifikovaná ve smyslu informovanosti na straně jedné a odůvodněná v rozsahu obecném i v rozsahu vznesených odlišných řešení, námětů a postojů na straně druhé.

Toho stát dociluje tzv. posuzovacími procedurami, které legitimizují politická rozhodnutí, ve kterých se posuzují případné dopady návrhu řešení či jejich variant (SEA a EIA procesy). Jejich podstatou je, že politický orgán a také veřejnost jsou plně informováni o případných důsledcích přijímaných rozhodnutí. Politický orgán tedy rozhoduje o otázce legitimně pouze tehdy, pokud tak činí s plným vědomím důsledků svého rozhodnutí, které zná i veřejnost, jež jej jako jediná může hnát skrze veřejnou kritiku, volební mechanismy a jiné nástroje k odpovědnosti za politické kroky, které učinil. Taková úvaha zastupitelského orgánu, pokud je činěna v prostředí plné informovanosti veřejnosti stran důsledků rozhodnutí, je pak ryze politickou úvahou. Naopak soudy neslouží k posuzování ryze politických úvah, ale slouží pouze ke kontrole oné plné informovanosti a naplnění dalších procedurálních požadavků.

Soudní rozhodování NSS vždy poměrně přísně hodnotilo všechny vady posuzování dopadů, vlivů na cokoliv či udržitelnosti čehokoliv (SEA či EIA), jak je stanoví přísný právní, odborný a vyjednávací rámec dozorovaný státní správou. Absence dokonalého a

předepsaného posouzení důsledků, jež je v logice požadavku na úplnou informovanost všech aktérů politického procesu rozhodnutí představuje vadu vůle politického orgánu, vždy vedla ke zrušení napadeného opatření obecné povahy. Soud v podstatě konstatoval, že politické rozhodnutí s ohledem na absenci dokonalého posouzení, nebylo kvalifikované, protože politický orgán tak nečinil před veřejností při oboustranném plném vědomí možných důsledků svého rozhodnutí. Naopak soud nikdy nevyslovil závěr, že konkrétní podoba přijatého rozhodnutí je přílišným zásahem do hodnot chráněných čl. 7 Ústavy.

Zájem na ochraně hodnot chráněných čl. 7 Ústavy, stejně jako jiných hodnot (vlastnictví, podíl občanů na rozhodování apod.) se taktéž promítá do procesního režimu přijímání politického rozhodnutí, která je rovněž pod silnou kontrolou soudní moci, nicméně pouze z hlediska procedurálního. Příslušné osoby mohou vznést návrhy na odlišné řešení, které musí být nějakým způsobem vypořádány. Politický proces dialogu mezi nositelem veřejné politické moci je tak formalizován a zkvalitněn tím, že občan má právo navrhopvat, ptát se a znát, kdežto politická entita je povinna formalizovaně a věcně odpovídat. Soudní přezkum ovšem nikdy nedospěl do stádia, že by soud věcně konstatoval, že konkrétní procedurálně správně přijaté řešení, které sice splňuje všechny zákonné parametry ochrany přírodního bohatství a zdrojů, je přílišným zásahem do těchto hodnot s ohledem na pouhý obsah čl. 7 Ústavy a s ohledem na věcnou povahu přijatého řešení. Tuto roli volby mezi intenzivnějším a méně intenzivním zásahem do hodnot chráněných čl. 7 (popřípadě mezi zásahem a ne-zásahem) soud vždy nechal ve sféře politické diskrece a soudy se vždy omezily na to, aby rozhodnutí byla činěna při plném vědomí důsledků a věcně odůvodněna jak ve vztahu k veřejnosti jako celku, tak ve vztahu k jednotlivcům, kteří povznesli svůj oponentní hlas. V rovině ústavního práva tak platí, že čl. 7 Ústavy nemůže derogovat čl. 6 Ústavy, ale čl. 6 Ústavy je možné procedurálně naplnit tak, aby zájmy chráněné čl. 7 Ústavy byly vzaty v úvahu a politická odpovědnost posílena na samou hranici možností, kterou koexistence obou článků Ústavy připouští.

Žádné jiné kolektivní, veřejné nebo individuální zájmy nepoživají v procesu přijímání politických rozhodnutí vyšší ochrany. Podle odpůrce je ovšem přesun této politické odpovědnosti na soudy vyloučen a věcná úvaha mezi zůstat v rukách zastupitelstev či jiných zastupitelských sborů nebo od nich odvozených orgánů.

Zmíněná Aarhuská úmluva, která je mimochodem sice nadřazena zákonům, ale není součástí ústavního pořádku, takže nemůže zásadním způsobem měnit výklad Ústavy, tento základní vztah mezi potřebou politické legitimace rozhodnutí na straně jedné a ochranou životního prostředí ošetřuje právě především v procedurální rovině a v rovině povinné odborné informovanosti o všech procesech a jejich důsledcích. Její článek 9 pak garantuje pouze přezkum procedurální a přezkum hmotněprávní zákonnosti. Za přezkum hmotněprávní zákonnosti ovšem nelze považovat přezkum politické diskrece, ale pouze soulad s pevně danými předpoklady stanovenými zákonem. Sama preambule úmluvy dokonce používá opakovaně slovo rozvoj, který předpokládá logicky kroky, které zasahují do současného stavu životního prostředí. Jako politický cíl stanový takový rozvoj, který je udržitelný. Ani procesní režim přezkumu opatření obecné povahy (stejně jako Ústava) tedy nesnímá výlučnou odpovědnost ze zastupitelských sborů a jiných orgánů a nepřenáší ji na soudy. Pokud by bylo možné proces testování legitimacy a zákonnosti napadeného opatření obecné povahy nějak algoritmizovat, a to pro účely konfliktu environmentálního zájmu se zájmem na rozvoji, který byl politicky většinově vyjádřen, bylo by možné aplikovat tento algoritmus:

Respektuje rozhodnutí nebo opatření zákonné limity ochrany přírodního bohatství a přírodních zdrojů?

Bylo napadené rozhodnutí nebo opatření přijaté při plném vědomí důsledků tohoto rozhodnutí,

popřípadě jeho variant, z hlediska případných zásahů do přírodního bohatství a přírodních zdrojů?

Mohla se veřejnost podílet na definici rámce tohoto posouzení, včetně vznášení připomínek, a pokud nebyly přijaty, byly sděleny věcné důvody?

Mohla se veřejnost domáhat jiného řešení nebo žádného řešení, včetně vznášení připomínek, a pokud nebyly přijaty, byly sděleny věcné důvody?

Je napadené rozhodnutí nebo opatření přijaté politickou většinou, která je věcně oprávněna daná rozhodnutí či opatření přijímat, přičemž tato většinová politická vůle se vztahuje i na vypořádání připomínek?

Je rozhodnutí nebo opatření odůvodněné tak, aby důvody přijatého řešení byly pochopitelné a seznatelné veřejnosti?

Proběhl celý proces přijímání rozhodnutí podle daných pravidel a byl s ohledem na svou povahu dostatečně transparentní?

Je rozhodnutí nebo opatření sdělné natolik, aby nebyly pochyby o jeho obsahu?

Pokud je na tyto otázky možné odpovědět kladně, přičemž v souzené věci tomu tak podle odpůrce je, tak není důvod, aby bylo jeho rozhodnutí nezákonné a nelegitimní. Odpůrce lidsky chápe, že navrhovatelům se zvolené řešení nelíbí. Vyjadřuje svou lítost nad tím, že nenašel řešení, které by jim věcně vyhovovalo, ale s ohledem na rozhodnutí politické většiny a věcné důvody k němu vedoucí, je nezbytné, aby toto řešení bylo zachováno. Většina argumentů v návrhu má politickou povahu; jedná se o argumenty věcné, strategické, poukazující vadné procesy na úrovni samospráv apod. Odpůrce si váží politických postojů navrhovatelů a respektuje jejich právo tyto argumenty vznášet, především v procesu, kdy se o obsahu politicky jedná, ale respektuje i nástroje soudní ochrany. Odpůrce jako orgán samosprávy nicméně konstatuje, že došel věcně k závěrům jiným než navrhovatelé. Tyto své závěry vtělil (mimo jiné) do napadeného opatření obecné povahy. Odpůrce je vázán názorem svého obyvatelstva a jeho zastupitelského sboru, který je zastupuje, a nemůže tedy navrhovatelům přisvědčit.

Odpůrce žádal, aby soud návrh zamítl.

V replice ze dne 30.12.2015 navrhovatelé v reakci na vyjádření odpůrce dále blíže specifikovali jednotlivé návrhové body.

V podání ze dne 3.2.2016 navrhovatelé doplnili své návrhy na dokazování.

V podání ze dne 26.1.2016 a ze dne 5.2.2016 odpůrce upřesnil své vyjádření k bodu Ad 1a) návrhu a předložil listiny, na něž ve svých vyjádřeních odkazoval. Tyto listiny soud připojil ke spisovému materiálu, pokud již nebyly jeho součástí.

### **III. Osoby zúčastněné na řízení**

Navrhovatelé v podaném návrhu označili za osoby zúčastněné na řízení Letiště Praha, a.s. a Správu Letiště Praha, s.p. K výzvě soudu výslovně oznámila, že bude v řízení

uplatňovat práva osob zúčastněných na řízení společnost Letiště Praha a.s. (která užívá a provozuje letiště, včetně pozemků určených k výstavbě paralelní vzletové a přistávací dráhy na základě nájemní smlouvy uzavřené se společností Český Aeroholding, a.s.) a dále společnost Český Aeroholding, a.s. (na kterou v důsledku rozdělení odštěpením sloučením přešla část obchodního jmění rozdělované společnosti Letiště Praha, a.s. a která je tedy vlastníkem letiště včetně veškeré infrastruktury a pozemků určených pro výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy). Správa Letiště Praha s.p. na výzvu nereagovala. Soud proto jednal jako s osobami zúčastněnými na řízení s Letištěm Praha a.s. a Českým Aeroholdingem a.s.

Osoby zúčastněné na řízení v podání ze dne 26.11.2015 předně uvedly, že jako provozovatel a vlastník letiště mají (s ohledem na poptávku leteckých společností a z toho plynoucí ekonomický a společenský přínos pro celou Českou republiku) zájem na výstavbě paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L), neboť stávající kapacita dráhového systému letiště je v exponovaných časech vyčerpána.

Český Aeroholding, a.s. dále k aktivní legitimaci navrhovatelů f)-i) uvedl, že tito nepostupovali s péčí řádného hospodáře, když do oblasti, v níž je letiště včetně plánované paralelní dráhy situováno od 70. let 20. století (viz směrný územní plán hl. m. Prahy z let 1964 a 1976, územní plán hl. m. Prahy z let 1986, 1994, 1999), umístili citlivé přístroje. Kromě toho žádným způsobem netvrdili a nedoložili, jaké konkrétní přístroje a jakým způsobem by měly být dotčeny napadeným OOP, ani jaké povinnosti by nebyli schopni plnit v příčinné souvislosti s novou paralelní dráhou. Navrhovatelé j)-k) pak obdobným způsobem neprokázali konkrétní zásah do svých práv způsobený napadeným OOP. S odkazem na usnesení NSS sp.zn. 8 Ao 2/2011 proto tato osoba zúčastněná na řízení namítla nedostatek aktivní legitimace na straně navrhovatelů f)-k).

Osoby zúčastněné na řízení, příp. pouze některá z nich, se poté podrobněji vyjádřily k některým námitkám navrhovatelů, a to ve shodě s argumentací odpůrce. Závěrem navrhy, aby byl návrh na zrušení části OOP vůči navrhovatelům f) – k) odmítnut, neboť tito neprokázali svou aktivní legitimaci, a ve zbytku aby byl zamítnut, neboť navrhovatelé a) – k) neprokázali nezákonnost vydaného OOP.

#### **IV. Jednání před soudem**

Při ústních jednáních dne 26.1.2016 a 12.2.2016 účastníci a osoby zúčastněné na řízení setrvali na svých stanoviscích.

Navrhovatelé se podrobně vyjádřili zejména k návrhovým bodům Ad 1a) - nezákonnost výroku 4.4.1. (vymezení oblasti SL/1), Ad 3) – invariantnost, Ad 4) – nulová varianta, Ad 5) – nesprávné vstupy do posuzování a Ad 9) - koordinace se Středočeským krajem, kdy akcentovali zejména nezákonnost výroku 4.4.1. napadeného OOP (Ad 1a). V osobních přednesech vystoupili zástupci navrhovatelů (MČ) c)-d) a navrhovatele (VI) g), kdy uvedli skutečnosti, svědčící o jejich aktivní legitimaci ve sporu a k věci samé. Při ústním jednání dne 12.2.2016 navrhovatelé k návrhovému bodu Ad 1a) a Ad 9) nově tvrdili, že se po veřejném projednání OOP změnila nejen jeho textová část, ale i část grafická část (výkres č.1.).

Odpůrce bohatě reagoval na stanoviska navrhovatelů k tvrzené nezákonnosti výroku 4.4.1. OOP (návrhový bod Ad 1a), nesouhlasil s nově uplatněným tvrzením navrhovatelů, že se po veřejném projednání změnila nejen textová část výroku, ale i její grafický podklad

(výkres č. 1) a tvrdil, že ke změně nedošlo, jak v průběhu jednání ověřil nahlédnutím do elektronické verze OOP.

Osoby zúčastněné na řízení se plně ztotožnily s obranou odpůrce a zdůraznily, že napadené OOP bylo vydáno v souladu s principem transparentnosti a otevřenosti, po celou dobu projednávání se jeho grafická část nezměnila, textová část byla zpřesňována, materiálně se ale na vymezení území nic nezměnilo a nemohlo tak dojít k poškození práv navrhovatelů.

Soud při ústním jednání dne 12.2.2016 provedl k návrhu navrhovatelů k prokázání jejich aktivní legitimace důkaz listinou:

- rozhodnutím starosty MČ Lysolaje ze dne 13.5.2015,
- usnesením rady MČ Dolní Chabry ze dne 23.2.2015,
- usnesením Zastupitelstva MČ Praha – Nebušice ze dne 3.12.2014,
- usnesením Rady MČ Praha – Ďáblice ze dne 13.10.2014,
- usnesením Zastupitelstva MČ Praha – Suchdol ze dne 11.12.2014
- sdělením navrhovatele g) ze dne 30.12.2015 s přílohou (zpráva CARL ZEISS ze dne 22.12.2015 a zpráva Nikon spol. s r.o. ze dne 23.12.2015).

Soud neprovedl důkaz navrhovatelů

- vývoj provozu 2003-2013,
- účelové rozdělení provozu na drahách s poznámkami navrhovatelů,
- nesprávné a nedostatečné vstupy do posuzování -počet pohybů (přistání/startů) letadel,
- mapy izofon (obrázek A,B,C,D) s poznámkami navrhovatelů a další mapy s poznámkami navrhovatelů, předložené k replice navrhovatelů ze dne 30.12.2015, při ú.j. 26.1.2016 a s návrhy na doplnění dokazování navrhovatelů ze dne 3.2.2016
- vyjádření zkušební laboratoře č.1065 ing.Drahota

Soud uvedené důkazy neprovedl, neboť při přezkoumání OOP ve smyslu § 101b odst. 3 s.ř.s vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání, s ohledem na složitost a rozsah celého procesu přijímání AZÚR navrhovatelé tyto důkazy mohli a měli uplatnit v průběhu jejího projednávání, u výroku 4.4.1. OOP se jedná o posouzení právní otázky zákonnosti výroku, jeho náležitostí, určitosti, srozumitelnosti a posouzení, zda jeho textová úprava po veřejném projednání byla podstatnou úpravou ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona či nikoli.

Ostatní důkazy učinili účastníci nespornými nebo na nich netrvali s ohledem na to, že byly součástí spisového materiálu.

Soud další dokazování neprováděl, neboť nové tvrzení navrhovatelů, že po veřejném projednání došlo ke změně nejen textové části, ale i grafické části OOP (výkres č. 1) je v příkrém rozporu s jejich původním návrhovým tvrzením, kde výslovně uvedli:

*„Vzhledem k omezené podrobnosti příslušných výkresů (1: 100 000) a absenci popisu ve výkresech je podle navrhovatelů uvedený popis zásadní pro vymezení oblasti SL/1. Ze zobrazení pouhých částí oblasti nelze vyvodit žádný další závěr, stejně jako nelze definici oblasti upřesnit z barevných hlukových map v akustické studii. Výkres je navíc omezen hranicemi hlavního města. Uvedená textace výroku je tak jediným vymezením oblasti SL/1.“*

Nadto navrhovatelé tvrdili, že změnou výkresu č. 1 po veřejném projednání je odstranění části izofony v rozsahu, kterým zasahovala na území Středočeského kraje, tím nebyly vyhodnoceny vlivy na Středočeský kraj a OOP nebylo s tímto krajem koordinováno. Soud ale považoval za rozhodné, že nedošlo ke změně grafické části OOP v rozsahu území Hlavního města Prahy, pro které byla AZÚR zpracována. Výrok 4.4.1. OOP se týká uspořádání na území odpůrce. V tomto rozsahu a o takovém aktu Zastupitelstvo hl.m. Prahy rozhodovalo a přijalo. Skutečnost, zda a v jakém rozsahu zasahuje izofona i na území Středočeského kraje je pro posouzení zákonnosti AZÚR na území Hlavního města Prahy nerozhodná. Soud proto tvrzení navrhovatelů nově uplatněné při ústním jednání nad rámec

dosud uplatněných návrhových bodů a v rozporu s nimi posoudil jako novotu ve smyslu § 101b odst. 2 s.ř.s. a proto k ní nepřihlížel.

S ohledem na obsáhlost výstupů stan při ústním jednání, soud ve zbytku odkazuje na jejich záznam.

## V. Posouzení věci soudem

S ohledem na to, že se návrhové body prolínají, bude se soud pro přehlednost vyjadřovat k návrhovým bodům tak, jak je označili navrhovatelé, případně v názvu námítky uvede všechny návrhové body, k nimž se tvrzení navrhovatelů vztahují.

### Posouzení splnění podmínek řízení a aktivní legitimace

Navrhovatelé se podaným návrhem domáhají přezkumu zákonnosti Aktualizace Zásad územního rozvoje, které byly vydány jako opatření obecné povahy č. 43/2014 účinné dne 1. 10. 2014. Jejich návrh je tak způsobilým předmětem soudního přezkumu ve smyslu ust. § 101a a násl. s.ř.s.

Před posouzením věci samé se soud zabýval otázkou aktivní legitimace navrhovatelů, kteří shodně tvrdili nezákonnost AZÚR ve vztahu k plánovanému rozšíření letiště Ruzyně, tvrdili, že byli na svých právech tímto OOP zkráceni a domáhali se proto zrušení jeho částí:

- části AZÚR - oddíl 5.3.1., vztahující se ke koridoru a ploše dopravy letiště Praha-Ruzyně (nyní Letiště Václava Havla, dále též „letiště“) včetně plánované stavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště a vzletových a přistávacích prostorů letiště,
- části AZÚR - oddíl 4.4.1., vztahující se k vymezené oblasti zasažené provozem letiště – SL/1.

Vzhledem k tomu, že bez bližšího zkoumání není zcela zjevné, zda napadené OOP do jejich práv nezasáhlo (rozsudek NSS ve věci č. j. 3 Ao 5/2010-125) vyšel soud z usnesení RS NSS č. j. 1 Ao 1/2009-120, podle kterého je vždy na posouzení konkrétního případu v rámci posuzování přípustnosti návrhu, zda tvrzení navrhovatele o určitém porušení procedury vedoucí k přijetí opatření obecné povahy jsou taková, že a priori vylučují možnost, že by se takové porušení mohlo projevit v jeho právní sféře; platí zde, že v pochybnostech je nutno přiklonit se k přípustnosti soudní ochrany.

Kromě toho v projednávané věci navrhovatelé nejen tvrdili zkrácení na právech příslušným OOP, ale namítali, že se taková nezákonnost z podrobně rozvedených bodů návrhu dotýká jejich právní sféry.

S ohledem na bohatou judikaturu správních soudů, a to zejména NSS, nepochyboval zdejší soud o tom, že navrhovatelé a)-e) (MČ) jsou způsobilí podat návrh na zrušení OOP nebo jeho částí ve smyslu § 101a s.ř.s. a svědčí jim hmotně i procesně právní legitimace k podání takového návrhu a to nejen, co se týče územního plánu, ale i Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (RS NSS č. j. 3Ao 9/2011-219).

Soud přisvědčil i aktivní legitimaci navrhovatelů f)-i) (VI) a navrhovatelů j) a k) (FO), neboť jsou vlastníky či spoluvlastníky nemovitostí v k. ú. Lysolaje, zapsanými na příslušném LV, jak soud ověřil v katastru nemovitostí, a mohou tak být AZÚR dotčeni.

Nelze ani přehlédnout, že navrhovatelé a)-e) (MČ) a j) a k) (FO) uplatňovali proti AZÚR připomínky. Skutečnost, že připomínky neuplatnili navrhovatelé f)-i) (VI) nemá na



jejich přístup k soudní ochraně s ohledem na judikaturu správních soudů vliv (usnesení RS NSS č. j. 1 Ao 2/2010-116 a rozsudek NSS čj. 4 Ao 5/2010-48).

Soud nevešel na stanovisko odpůrce, který sice ponechával posouzení aktivní legitimace navrhovatelů na soudu, ale poukázal na to, že je podání návrhu na zrušení AZÚR vážnou věcí a navrhl, aby bylo zjištěno, který orgán městské části rozhodl o podání návrhu k soudu. Soud takové podání od MČ vyžádal a jako důkazy při ústním jednání provedl. Bylo tak doloženo, že se jedná o vůli MČ podat návrh na zrušení AZÚR. Nadto při ústním jednání dne 26.1.2016 vystoupili někteří starostové dotčených MČ a v souladu s provedenými důkazy vyjádřili osobně stručně postoj jednotlivých MČ k napadeným částem AZÚR a důvodům návrhu na jejich zrušení.

K pochybnostem odpůrce o dotčení navrhovatelů f)-i) (VI) soud z repliky navrhovatelů k vyjádření odpůrce (podání ze dne 11. 1. 2016) zjistil, že navrhovatel g) používá pro svou vědeckou činnost přístroje a zařízení citlivé na vibrace a znečištění ovzduší, k tomu soud provedl při ústním jednání dne 12.2.2016 důkaz listinou (včetně přílohy tohoto podání).

Pokud odpůrce u navrhovatelů j) a k) (FO) zpochybnil možný vliv rozšíření letiště na cenu jejich nemovitostí a tvrdil, že v důsledku přijetí AZÚR jejich cena stoupla (příloha vyjádření odpůrce-cenová mapa k daným pozemkům), nemohla tato pochybnost odpůrce zvrátit závěr soudu o aktivní legitimaci těchto navrhovatelů, neboť ti se, kromě vlivu rozšíření letiště na cenu jejich nemovitostí, domáhali přezkumu OOP i z důvodu zásahu do jejich práva na ochranu soukromí, zdraví a na příznivé životní prostředí tak, jak je blíže uvedeno v návrhu. Pokud tito navrhovatelé k aktivní legitimaci uvedli, že řádně uplatnili i připomínky a tyto nebyly zohledněny, a k tomu odpůrce uvedl, že tato otázka do působnosti AZÚR nespadá, má soud za to, že svou procesní aktivitu v průběhu řízení o AZÚR navrhovatelé zdůraznili proto, aby soud nepochyboval o jejich aktivní legitimaci a nikoliv proto, aby se soud v této fázi přezkumu zákonnosti OOP zabýval věcnou argumentací nevypořádání jejich připomínek v průběhu přijímání AZUR.

Všichni navrhovatelé tak mohou být napadeným OOP dotčení na svých právech, kdy současně platí, že své důvody nesouhlasu s AZÚR vyjádřili ve společných návrhových bodech. Soud proto dospěl k závěru, že byť u každého z navrhovatelů může existovat jiná míra tzv. „dotčenosti“ ve smyslu judikatury NSS (rozsudek č. j. 2 Ao 2/2007-73), je třeba vyjít z nálezu Ústavního soudu I. ÚS 59/14 ve spojení se shora zmíněným RS NSS č.j. 1Ao 1/2009-120 a přisvědčit aktivní legitimaci navrhovatelů na zrušení AZÚR, neboť všichni tvrdí, že existují určitá jim náležející subjektivní práva, která jsou OOP dotčena, kdy tyto závěry jsou alfou a omegou posouzení aktivní věcné legitimace navrhovatelů v řízení o návrhu na zrušení OOP.

**Ad 1 a) Změna AZÚR po veřejném projednání, Ad 7.11) Vypořádání připomínky k závažnému pochybení v procesu přijímání AZÚR (str. 710), Ad 7.13) Vypořádání námítky oprávněného investora**

Navrhovatelé v návrhu tvrdili, že v důsledku veřejného projednání na základě námítky oprávněného inspektora byl změněn původní text výroku AZÚR bod 4.4.1. (Ruzyně SL/1). K tomu předložili text výroku, jak byl koncipován k veřejnému projednání a jak doznal změn po veřejném projednání po vyhovění námítce oprávněného investora s tím, že „*vzhledem k omezené podrobnosti příslušných výkresů (1:100000) a absenci popisu ve výkresech je uvedený popis zásadní pro vymezení oblasti SL/1. Ze zobrazení pouhých částí oblastí nelze vyvodit další závěr, stejně jako nelze definici oblastí upřesnit z barevných hlukových map*

*v akustické studii. Výkres je navíc omezen hranicemi hlavního města. Uvedená textace výroku je tak jediným vymezením oblasti SL/1.”*

Navrhovatelé dovodili, že došlo k rozšíření oblasti SL/1 z důvodu nočního hluku, které považují za nelogické, nesprávné a bez důvodu pro tento postup. Tvrdili, že veřejnost ani městská část neměli možnost změnu ve výrokové části připomínkovat, byla provedena na poslední chvíli po veřejném projednání, bez upozornění dotčených městských částí a projednání s veřejností, přitom fakticky podstatně mění rozsah vymezené oblasti SL/1 oproti původnímu znění tak, že tuto oblast popis zvětšuje. Vymezení oblasti není řádně odůvodněno, jedná se o podstatnou úpravu návrhu ZÚR, kdy měl odpůrce postupovat podle § 39 odst. 5 stavebního zákona, tj. konat opakované veřejné projednání a vyžádat si stanovisko MŽP.

Podle ustanovení § 39 odst. 5 stavebního zákona v rozhodném znění dojde-li na základě veřejného projednání k podstatné úpravě návrhu zásad územního rozvoje, krajský úřad si vyžádá stanovisko Ministerstva životního prostředí a stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku uvede, zda podstatná úprava vyžaduje posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, popřípadě stanoví podrobnější požadavky podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Upravený návrh a případně upravené nebo doplněné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se v rozsahu těchto úprav projedná na opakovaném veřejném projednání; přitom se postupuje obdobně podle odstavců 1 až 3. Stanoviska dotčených orgánů, námitky a připomínky lze uplatnit nejpozději při opakovaném veřejném projednání, jinak se k nim nepřihlíží.

Mezi účastníky je nesporné, že po veřejném projednání došlo ke změně textu výroku oddílu 4.4.1 Ruzyně (SL/1) dále též „výrok” tak, jak je uveden ve schválené AZÚR.

Postup podle shora citovaného ustanovení § 39 odst. 5 stavebního zákona je na místě v případě, že na základě veřejného projednání dojde k podstatné úpravě návrhu ZÚR. Tak tomu ale v projednávané věci nebylo, neboť, jak vyplynulo ze spisového materiálu, po veřejném projednání dle § 39 stavebního zákona (dne 11.12.2013) uplatnil včas oprávněný investor námitku (ze dne 17.12.2013), kdy požadoval v dokumentaci upřesnit, že hranice oblasti SL/1 je vymezena jako územní průnik denní izofony  $L_{Aeq-D} = 55\text{dB}$  a noční izofony  $L_{Aeq-N} = 45\text{dB}$  s tím, že se námitka týká všech textových vyjádření definice oblasti SL/1 a odůvodněním, že zobrazený rozsah území fakticky odpovídá soutisku uvedených izofon a vzhledem k rozdílnému rozložení hluku v denní a noční době je nezbytné výslovně uvést tento fakt v definici hranice oblasti SL/1. Odpůrce námitce vyhověl a poté, kdy byl návrh se všemi námitkami a připomínkami zpracován a rozeslán podle § 39 odst. 4 stavebního zákona dotčeným orgánům k vyjádření, kdy se některé vyjádřily a u ostatních nastala fikce souhlasu, byl projednán orgány hl.m.Prahy (26. jednání Výboru územního rozvoje ZHMP dne 26.06.2014) a byl Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11.09.2014 schválen ve znění:

238. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„ 4.4.1. Ruzyně (SL/1)

*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D} = 55\text{ dB}$  a noční izofony  $L_{Aeq-N} = 45\text{ dB}$  z leteckého provozu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“*

Pro posouzení je významné, že v původním textu výroku (do fáze veřejného projednání v prosinci 2013) bylo uvedeno:

229. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„ 4.4.1. Ruzyně (SL/1)

*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené izofonou  $L_{Aeq}$  55 dB z leteckého provozu letiště Praha- Ruzyně po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“*

Z obsahu spisového materiálu k tomu soud ověřil, že je uvedená izofona zakreslena na mapě č. 8 Přílohy č.1 Akustická studie jako průnik nadlimitně zasažených ploch s plochami s „citlivými“ funkcemi (plochy s obytnou zástavbou) letecký hluk v rozsahu platném pro území hl.m.Prahy. Uvedené vyplývá i z výkresu č. 1 AZÚR, kde je rovněž na území hl. m. Prahy zakreslena oblast SL/1. V Příloze č.1 Akustická studie obrázek č. 5 str. 15 je pak zakresleno schéma standardních příletových a odletových tratí pro výhledový provoz s dvojicí paralelních drah bez toho, aniž by byly vyznačeny hranice hl. m. Prahy.

Pro posouzení zákonnosti AZÚR soud vyšel z výkresů (map, které se týkají izofony), a tedy vymezení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy, neboť to je předmětem AZÚR, nikoliv sousedící část Středočeského kraje. Je proto zcela nerozhodné tvrzení, které navrhovatelé uplatnili při ústním jednání 12.02.2016, že po veřejném projednání došlo ke změně výkresu č. 1 tak, že byly odstraněny ty části, jež byly zakresleny ve Středočeském kraji, kdy z toho navrhovatelé dovozovali, že došlo ke změně grafické dokumentace, na jejíž neměnnost od zahájení projednávání AZÚR odpůrce poukazyval ve vyjádření k návrhu i v průběhu jednání před soudem. Nadto navrhovatelé prokazovali tvrzenou změnu výkresu č. 1 AZÚR mapou, která je, oproti originální verzi založené ve spisovém materiálu, doplněna vpisky a zákresy navrhovatelů. Odpůrce s tvrzením navrhovatelů o změně výkresu č. 1 po veřejném projednání nesouhlasil a namítal, že ke změně nedošlo. Soud důkaz k tomuto novému tvrzení navrhovatelů o změně výkresové části důkaz grafikou, upravenou navrhovateli vlastními vpisky a zákresy, neprovedl, neboť se jednalo o námitku uplatněnou v rozporu se shora citovaným původním tvrzením navrhovatelů (na str. 9 návrhu), že „vzhledem k omezené podrobnosti příslušných výkresů (1:100000) a absenci popisu ve výkresech je uvedený popis zásadní pro vymezení oblasti SL/1. Ze zobrazení pouhých částí oblastí nelze vyvodit další závěr, stejně jako nelze definici oblastí upřesnit z barevných hlukových map v akustické studii. Výkres je navíc omezen hranicemi hlavního města. Uvedená textace výroku je tak jediným vymezením oblasti SL/1.“, kde tedy navrhovatelé výslovně tvrdili, že textace výroku je jediným vymezením oblasti SL/1.

Tak, jak již bylo uvedeno shora k průběhu ústních jednání před soudem, soud i nyní uvádí, že navrhovatelé tvrdili, že změnou výkresu č. 1 po veřejném projednání je odstranění části izofony v rozsahu, kterým zasahovala na území Středočeského kraje, tím nebyly vyhodnoceny vlivy na Středočeský kraj a OOP nebylo s tímto krajem koordinováno. Soud ale považuje za rozhodné, že nedošlo ke změně grafické části OOP v rozsahu území Hlavního města Prahy, pro které byla AZÚR zpracována. Výrok 4.4.1. OOP se týká uspořádání na území odpůrce. V tomto rozsahu a o takovém aktu Zastupitelstvo hl.m. Prahy rozhodovalo a přijalo. Skutečnost, zda a v jakém rozsahu zasahuje izofona i na území Středočeského kraje, je pro posouzení zákonnosti AZÚR na území Hlavního města Prahy nerozhodná. Soud proto tvrzení navrhovatelů nově uplatněné při ústním jednání nad rámec dosud uplatněných

návrhových bodů a v rozporu s nimi posoudil jako novotu ve smyslu § 101b odst. 2 s.r.s., tedy po zákonem stanovené lhůtě, a proto k ní nepřihlížel.

Lze uzavřít, že rozhodným pro posouzení je zakreslení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy, kde jsou záměry umísťovány (jsou předmětem AZÚR) a v tomto rozsahu nebyly výkresy k AZÚR a VVURÚ navrhovateli zpochybněny. Tomu odpovídá i stanovisko osoby zúčastněné na řízení (Letiště Praha, a.s.) na str. 4 vyjádření k návrhu, podle kterého se nejedná o podstatnou úpravu návrhu zásad územního rozvoje, což dokládá grafické znázornění tvaru izofon  $L_{Aeq-D}=55\text{dB}$ ,  $L_{Aeq-N}=45\text{dB}$  dle dokumentace EIA, která v tomto rozsahu byla použita pro VVURÚ, kdy právě soutisk těchto izofon tvoří hranici zóny SL/1, která je jasně zobrazena v grafické části OOP.

Závěr o tom, že se u výroku AZÚR 4.4.1 nejednalo o podstatnou úpravu návrhu zásad ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona je podpořen i tím, že po uplatnění námítky oprávněného investora po veřejném projednání nedošlo ke změně vymezení oblasti SL/1 v údajích, které vymezují polohu ve městě „*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves*“, a zde uvedených katastrálních území „*Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves*.“, nedošlo ani ke změně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci (Výrok AZÚR, Příloha č.1 Odůvodnění, výrok úplné znění str. 42, Výrok AZÚR str. 24, Odůvodnění AZÚR str. 56). Z nich mj. vyplývá, že jde o území, ve kterém schází po rozšíření dráhového systému o paralelní vzletovou a přistávací dráhu 5dB k dosažení limitní hladiny hluku v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č.272/2011Sb., tedy o území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D}=55\text{dB}$  a noční izofony  $L_{Aeq-N}=45\text{dB}$ .

K tomu soud zdůrazňuje, že v původním znění výroku tak, jak byl předložen na veřejném projednání, není uvedeno, že by se jednalo o území vymezené **denní** izofonou  $L_{Aeq} 55\text{dB}$  z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyně, tedy že by oblast SL/1 byla ohraničena izofonou  $L_{Aeq} 55\text{dB}$  pro hladinu „denního“ hluku, ale bylo uvedeno „*Území vymezené izofonou  $L_{Aeq} 55\text{dB}$  z leteckého provozu...*“.

Také v Akustické studii (příloha č.1 VVURÚ) bodu 2.5 „Výpočet hluku z letecké dopravy“ na str.7 a násl., a zejména bodu 3.1.2. „Hygienické limity v zájmovém území“ jsou v tabulce 1. použité hygienické limity v území pro leteckou dopravu za použití deskriptorů, které vymezují ekvivalentní hladinu akustického tlaku  $A L_{Aeq-T}$  (dB) jako  $L_{Aeq} 16\text{h} = 60\text{dB}$  pro denní dobu 6-22hod a  $L_{Aeq} 8\text{h} = 50\text{dB}$  pro noční dobu 22-06 hod. Je zde posouzena stávající akustická situace, výhledová akustická situace a použití hodnotících deskriptorů (bod 3.2) tak, že se uvádí  $L_d$ -ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6-22hod),  $L_n$ -ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22-06 hod), vysvětluje se použití deskriptorů  $L_{dn}$ , který má specifikovat akustickou situaci za 24hod a jako časově váženého součtu  $L_d$  a  $L_n$  s uvedenou korekcí a definicí vztahu tohoto deskriptoru, který vyjadřuje celodenní akustické zatížení s tím, že celkové vyhodnocení bylo provedeno pro jednotlivé městské části hl. m. Prahy jako celek (bod 3.3. Způsob vyhodnocení).

Nejde tak o podstatnou změnu dle § 39 odst. 5 stavebního zákona, ale pouze o upřesnění na denní a noční dobu ve smyslu vládního nařízení č. 272/2011Sb. (§ 12 odst.1, 5), kdy hluk byl předtím na veřejném projednání vymezen celkově „*území vymezené izofonou  $L_{Aeq} 55\text{dB}$  z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyně*“, zatímco po uplatnění a přijetí námítky oprávněného investora bylo upřesněno na „*území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D} = 55\text{dB}$  a noční izofony  $L_{Aeq-N} = 45\text{dB}$  z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyně*“, tedy upřesnění na den a noc do stejné (při veřejném projednání zveřejněné) hodnoty, nedosahující nejvyšších hodnot daných vládním nařízením č. 272/2011 Sb. Uvedené

proto nevyžaduje postup podle § 39 odst. 5 stavebního zákona, tj. konání opakovaného veřejného projednání a vyžádání si stanoviska MŽP, neboť se nejedná o úpravu, která by vedla k řešení odchýlnému od původního návrhu.

Lze tak uzavřít, že na veřejném projednání podle § 39 stavebního zákona byla veřejnost (tedy i navrhovatelé) seznámena s grafickými podklady pro napadený výrok, v nichž byly zakresleny izofony na území hl. m. Prahy tak, že jedna je zakreslena celá a druhá zčásti (zbývající již zasahuje do Středočeského kraje). Veřejnost se k tomu mohla vyjádřit, buď na veřejném projednání, nebo ve lhůtě 7 dnů ode dne jeho konání a tvrdit to, co konkrétně navrhovatelé uplatnili až nyní u soudu, tedy, že jsou obalové křivky příliš velké a dochází tím k rozšíření oblasti zasažené hlukem.

Pokud navrhovatelé v této souvislosti tvrdili, že uvedené uplatnili na str.700 připomínek, pak jim soud nemůže dát za pravdu, neboť zde uvedené připomínky se vztahují k nesprávnému vymezení nulové varianty, nesprávným vstupům do posuzování a věcné nesprávnosti vyhodnocení vlivů. Soud ověřil z obsahu spisového materiálu, že na str. 693 připomínek navrhovatel MČ Suchdol nesouhlasil s bodem 238. výroku AZUR oddílu 4.4.1 Ruzyně (SL/1), s vymezením specifické oblasti SL/1, činil tak ovšem obecně s poukazem na možnost zvýšení negativních dopadů na lidské zdraví nad úroveň hygienických limitů, ohrožení životního prostředí a omezení stávajícího i budoucího využití území s požadavkem vypustit oblast SL/1 z návrhu AZÚR nebo ji vymežit tak, aby jí nebyly zasaženy stávající obytné oblasti. Tedy nikoli konkrétně s poukazem na velikost obalové křivky a možné rozšíření oblasti zasažené hlukem, jak uplatnili až v žalobě. Nadto se odpůrce s jejich připomínkami vypořádal v souladu s požadavky judikatury NSS procesně řádně, kdy podrobně argumentoval s uvedením důvodů, odkazů na textovou a grafickou část OOP a jeho podklady. Věcný nesouhlas navrhovatelů s obsahem takového vypořádání pak nemůže založit nezákonnost takového vypořádání. V podrobnostech soud odkazuje na odůvodnění k návrhovým bodům Ad 7) - Ad 7.13) a k nim uvedené obecné vypořádání uplatněných připomínek v duchu judikatury NSS.

K uvedenému soud dále dodává, že byť schválený výrok AZUR 4.4.1 ve své textové části neuvádí přesně deskriptory podle vládního nařízení 272/2011Sb., (v AZÚR bylo doplněno „D“, „N“, a naopak chybí „16h“ a „8h“), je z obsahu spisového materiálu naprosto zřetelný postup, jak odpůrce, respektive zpracovatel této části OOP, s deskriptory pro denní i noční dobu posuzování hluku z leteckého provozu vymezenými ve vládním nařízení pracoval a že tyto byly základem pro jím použitou metodu posouzení závěrů Akustické studie. Uvedené „upřesnění“ výroku 4.4.1. AZÚR oprávněným investorem je tak skutečně jen slovním zpřesněním popisu grafické části AZÚR a VVURÚ tak, jak s nimi byli navrhovatelé seznámeni při veřejném projednání v rozsahu území hl. m. Prahy.

Je třeba rovněž přisvědčit odpůrci, že dané „upřesnění“ výroku bylo veřejnosti známo nejpozději v okamžiku, kdy byla konečná varianta návrhu předložena Zastupitelstvu hl. m. Prahy, jehož byla část navrhovatelů (městské části) oprávněna se účastnit, měli právo hlasu poradního, vždy jim muselo být uděleno slovo. Navíc se zasedání zastupitelstva mohla účastnit i další veřejnost, ostatní navrhovatelé. Součástí rozhodnutí zastupitelstva (ze dne 11.09.2014) bylo i rozhodnutí o námitkách, ve kterém byla námitka oprávněného investora uvedena, bylo odůvodněno, proč je uplatněna a současně bylo odůvodněno, že je akceptována a na základě jakých podkladů. Obsah rozhodnutí o námitkách je vyjádřením vůle zastupitelstva a je materiálně vzato součástí jeho rozhodnutí. Z odůvodnění námitky a její akceptace odpůrcem lze dovodit přesné důvody, proč byla vznesena a proč byla přijata, stejně tak je z něj patrná podstata upřesnění výroku. Jednalo se o upřesnění textu vzhledem k zobrazenému rozsahu území, jež odpovídal soutisku zobrazených izofon. Tím se nejednalo o podstatnou úpravu návrhu ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona.

Soud proto neshledal návrhové body důvodnými.

**Ad 1 b) Novelizace stavebního zákona**

**Ad 1 i) Podávání připomínek pouze k VVURÚ**

Podstatou tvrzení je nesouhlas navrhovatelů s postupem odpůrce v procesu přijímání AZÚR a Vyhodnocení poté, kdy 1. 1. 2013 nabyl účinnosti zákon č. 350/2012 Sb., kterým došlo ke změně stavebního zákona (zák. č. 183/2006 Sb.), tvrzení navrhovatelů, že opakované společné jednání dne 19. 4. 2013 provázely nejasnosti, že postup odpůrce podle novely stavebního zákona byl nesprávný také proto, že se změnil okruh subjektů, které se podle § 37 odst. 4, resp. odst. 6, stavebního zákona po novele vyjadřují k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a že v důsledku postupu odpůrce podle nové právní úpravy byla zkrácena lhůta pro podání připomínek k návrhu AZÚR.

K tomu soud předně uvádí, že neshledal důvod odchýlit se od svého předchozího stanoviska v rozsudku ze dne 10. 6. 2015 ve věci sp. zn. 9A 40/2015, kterým zamítl návrh na zrušení jiné části téhož OOP. I v nyní projednávané věci má soud za zřejmé, že proces přijímání AZÚR probíhal jako dlouhodobě a časově náročný proces od fáze jejího návrhu a posouzení, do fáze vlastního řízení, přičemž procedurální postup je třeba považovat za výkon státní správy, v němž jednotlivé úřady, včetně odpůrce, podléhají metodickému vedení nadřízeného orgánu státní správy, kterým je v daném případě Ministerstvo pro místní rozvoj (dále též „ministerstvo“ či „MMR“), podle jehož metodiky odpůrce postupoval, byť se jednalo o metodiku ministerstva vztahující se k procesu územního plánování. Z obsahu spisového materiálu vyplynulo, že si byl odpůrce vědom skutečnosti, že MMR svou metodiku vypracovalo ve vztahu k územnímu plánu a proto u ministerstva ověřil, že je jeho postup podle přechodných ustanovení novely stavebního zákona případný i pro projednání AZÚR (sdělení MMR ze dne 15.1.2013). Následně pak byl návrh AZÚR předložen ke schválení Zastupitelstvu hl. m. Prahy, které jej schválilo jako Opatření obecné povahy č. 43/2014, usnesením č. 41/1 ze dne 11. 9. 2014, účinné dne 1. 10. 2014. Proces projednání AZÚR zasáhla zmíněná novela stavebního zákona s účinností od 1. 1. 2013. Dle důvodové zprávy novela stavebního zákona nemění základní koncepci platného stavebního zákona (do 31.12.2012). Jejím cílem je zpřesnit úpravu jednotlivých postupů a institutů tak, aby právní úprava územního plánování v praxi nevyvolávala interpretační a aplikační problémy, zjednodušit a racionalizovat některé postupy na úseku územního plánování. Úprava a zpřesnění jednotlivých ustanovení stavebního zákona měla přispět ke snížení administrativní náročnosti postupů na úseku územního plánování. Do stavebního zákona byly promítnuty mezinárodní závazky České republiky, zejména na úseku posuzování vlivů koncepcí a záměrů na životní prostředí a soustavu Natura 2000, požadavky na informace a účast veřejnosti při pořizování politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace. Přechodná ustanovení novely odpovídají uvedenému legislativnímu záměru.

Podle čl. II bodu 7. přechodných ustanovení zák. č. 350/2012 Sb. činnosti při pořizování aktualizace politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace nebo její aktualizace či změny, neuvedené v bodě 6, které byly započaty a neukončeny přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí a posuzují podle dosavadních právních předpisů; to neplatí pro vymezení předkupního práva v územním plánu nebo regulačním plánu.

Přechodná ustanovení novely stanoví výjimku z obecného pravidla dopadajícího na procesní normy, že nová úprava je aplikovatelná od své účinnosti na probíhající procesy.

Touto výjimkou je, že podle staré úpravy stavebního zákona se posuzují jen ty činnosti (v rámci procesu aktualizace), které nebyly ke dni účinnosti novely dokončeny. Soud přisvědčuje odpůrci v tom, že zákon v přechodných ustanoveních má na mysli dílčí ucelené kroky v rámci procesu ZÚR, jež se mohou jevit relativně samostatnými. Soud k tomu dodává, že z těchto činností nemohou být vyjmuty ty činnosti, které ve smyslu novely vyžadují vyšší míru účasti veřejnosti, zapracovanou do novely stavebního zákona při dodržení záměru novely - racionalizace stávajících postupů. Tím je nepochybně činnost – společné projednání návrhu ZÚR.

Uvedenou úpravu přechodných ustanovení odpůrce respektoval a respektoval i záměr zákonodárce projevený v přijaté novele. Učinil tak v procesu návrhu AZÚR v rámci dílčí činnosti – společného jednání dle § 37 stavebního zákona, a to ve prospěch veřejnosti, tedy i ve prospěch navrhovatelů. Podle novely stavebního zákona odpůrce zopakoval společné jednání podle § 37 odst. 3 téhož zákona, v němž navrhovatelé měli jako veřejnost nově možnost podat připomínky do řízení ve smyslu § 37 odst. 4 citovaného zákona. Činnost, spočívající ve společném projednání AZÚR tedy probíhala jak dle úpravy platné před 31. 12. 2012, tak i dle novelizované právní úpravy, a to nejen ve prospěch veřejnosti, ale jak vyplývá i z odůvodnění OOP, ve prospěch opatření stanovisek dotčených orgánů státní správy.

K poukazu navrhovatelů na zjevné nejasnosti kolem opakovaného společného jednání dne 19. 4. 2013 soud uvádí, že namítané vady této části procesu přijímání AZÚR neshledal. Podle obsahu spisového materiálu zaslal odpůrce dopisem ze dne 29. 3. 2013, č. j. S-MHMP 822462/2012 Oznámení o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, zásad územního rozvoje hl. m. Prahy cestou veřejné vyhlášky, která je přílohou tohoto dopisu (dále jen „veřejná vyhláška“). Dopis byl adresován dotčeným orgánům státní správy a orgánům státní správy (dále jen „DOS“), městským částem, Krajskému úřadu Středočeského kraje, jakož i dotčeným obcím tohoto kraje (viz rozdělovník dopisu) s poučením, že návrh AZÚR, včetně VVURÚ, bude zveřejněn v elektronické podobě na zde uvedené internetové adrese, a sdělením, že společné jednání k návrhu se již konalo dne 25. 7. 2012, kam byli adresáti přizváni. Z důvodu novely stavebního zákona vplynulo z ust. § 37 odst. 4 stavebního zákona, že je nutné zveřejnit návrh AZÚR, včetně VVURÚ, veřejnou vyhláškou, což tímto odpůrce učinil. Současně podle § 37 odst. 6 stavebního zákona odpůrce oznámil místo a datum projednání vybraným ministerstvům a krajské hygienické stanici s tím, že mohou uplatnit svá vyjádření k VVURÚ do 20. 5. 2013, neboť k AZÚR již svá stanoviska a připomínky uplatnili při shora zmíněném společném jednání, tyto zůstávají v platnosti a z důvodu uvedené novely stavebního zákona s nimi bude projednán pouze VVURÚ, když zveřejnění vlastní aktualizace zásad územního rozvoje se týká pouze veřejnosti. Součástí dopisu je rovněž žádost vůči městským částem o bezodkladné vyvěšení veřejné vyhlášky a, v rámci informovanosti co nejširšího počtu občanů, žádost městským částem o sejmutí tohoto oznámení z úřední desky ve stanovený den.

Byť není veřejná vyhláška datována, je zjevné, že byla přiložena k citovanému dopisu odpůrce a soud proto absenci uvedení data na vyhlášce nepovažuje za vadu, která by vedla ke zrušení návrhem napadeného OOP, neboť je zřejmé, že se dostala do dispozice adresátům, kterým byla určena, a tedy i navrhovatelům, včas.

Ani samotná vyhláška nevykazuje navrhovateli tvrzené vady, neboť obsahuje odkaz na ustanovení § 37 stavebního zákona a důvody jejího vydání, přičemž nelze přehlédnout, že ustanovení § 37 stavebního zákona v odstavci 3 upravuje společné jednání o návrhu AZÚR a VVURÚ.

Z veřejné vyhlášky je též zřejmé, že jejím cílem je umožnit veřejnosti seznámit se s AZÚR a VVURÚ s poučením a odkazem na konkrétní zákonné ustanovení (§ 37 odst. 4, 6

stavebního zákona) jaké subjekty, v jaké lhůtě, v jakém rozsahu mohou svá vyjádření uplatňovat a kde s tím, že připomínky může podat každý.

Soud přisvědčuje odpůrci, že poté, kdy novelou došlo ke změně stavebního zákona, se změnil okruh subjektů, neboť přibyla veřejnost, a současně okruh seznamovaného materiálu, neboť přibyla VVURÚ. Přitom je třeba odlišit samostatné instituty, jimiž jsou společné jednání dle § 37 a připomínkování veřejností, na které dále navazuje ustanovení § 39 stavebního zákona. Postup podle § 37 stavebního zákona je úvodní fází, ve které se v rámci uzavřeného okruhu subjektů projednává návrh, který mohou současně všichni po novele stavebního zákona od 1. 1. 2013 písemně připomínkovat. Smyslem postupu odpůrce podle novelizovaného stavebního zákona bylo, aby připustit veřejnost a seznámil jak veřejnost, tak dotčené orgány s Vyhodnocením, když tuto možnost do novely stavební zákon nepřipouštěl. I v tomto ohledu soud spatřuje zákonnost postupu odpůrce podle novelizovaného znění stavebního zákona, neboť navrhovatelé by své připomínky podle staré právní úpravy mohli uplatnit až postupem podle ustanovení § 39 v řízení o ZÚR.

K tomu soud podotýká, že se adresátem dopisu odpůrce a veřejné vyhlášky stala nově i hygienická stanice, což vyplývá ze zmíněného rozdělovníku dopisu, jakož i prezenční listiny opakovaného společného jednání ze dne 19. 4. 2013.

Lze tedy uzavřít, že veřejná vyhláška obsahuje zákonné ustanovení § 37, které je dále v souvislosti s jejím zněním konkretizováno v odstavcích 4 a 6 a soudu tak není zřejmá nejasnost, kterou navrhovatelé tvrdí. Ve smyslu ustanovení § 37 odst. 4 stavebního zákona je pak z vyhlášky zřejmé, že se oznamuje nejen AZÚR, ale i VVURÚ.

Soud nemohl vejít ani na tvrzení navrhovatelů, že je výzva pro možnost uplatnění připomínek podle § 37 odst. 4 stavebního zákona, které může uplatnit „každý“, v rozporu se sdělením pro DOS, že ti se mohou vyjadřovat jen k VVURÚ, neboť svá stanoviska již uplatnili při předchozím společném jednání. Podle stanoviska soudu odpůrce právem postupoval podle novely stavebního zákona poté, kdy nabyla své účinnosti, a jeho postup ve veřejné vyhlášce tak neshledal v rozporu se zákonem. Vyhláškou se dostalo záměru novely stavebního zákona, jímž bylo seznámit veřejnost před veřejným projednáním s AZÚR a VVURÚ a není tedy vadou, pokud z dopisu odpůrce ani z veřejné vyhlášky jednoznačně nevyplývá, zda se jedná o opakované společné jednání ve smyslu § 37 či veřejné projednání dle § 39 stavebního zákona. Účelem postupu odpůrce bylo seznámit s AZÚR a Vyhodnocením veřejnost a otevřít diskuzi, a k tomu došlo v souladu se zákonem.

Soud tak neshledal navrhovateli tvrzené porušení jejich subjektivních veřejných práv, že jako veřejnost nevěděli, zda se jedná o opakované společné jednání (dne 19. 4. 2013), neboť prvního společného jednání dne 25. 7. 2012 se podle staré právní úpravy ani veřejnost účastnit nemohla. Nadto žádný z navrhovatelů není subjektem, který by byl oprávněn podle § 37 odst. 3 účastnit se společného jednání. Odpůrce veřejnost přizval právě z důvodu změny právní úpravy, kdy ve smyslu § 37 odst. 4 k návrhu AZÚR a VVURÚ může připomínky uplatňovat každý. Neobstojí tak tvrzení navrhovatelů, že měli podle nové právní úpravy možnost připomínkovat pouze VVURÚ, neboť připomínkovat mohli jak AZÚR, tak VVURÚ.

Lze přisvědčit navrhovatelům, že se v důsledku novely stavebního zákona změnil okruh subjektů, které se vyjadřují k VVURÚ. Odpůrce však nepochybil, pokud při svém postupu podle novelizovaného znění stavebního zákona do procesu přibral hygienickou stanici (§ 37 odst. 6 stavebního zákona) a z důvodu procesní jistoty obeslal i Ministerstvo zdravotnictví, které bylo DOS podle staré právní úpravy.

K poukazu navrhovatelů, že podle nové právní úpravy měli na rozdíl od úpravy předchozí kratší lhůtu k podávání připomínek soud uvádí, že podle staré právní úpravy (do 31.12.2012) nemohli připomínky uplatňovat v režimu § 37 vůbec. Podle § 39 odst. 2 staré právní úpravy měl být návrh ZÚR vystaven k veřejnému nahlédnutí po dobu 30 dnů ode dne doručení veřejné vyhlášky, připomínky mohl uplatnit každý nejpozději při veřejném



projednání. Podle novelizované právní úpravy se v § 39 odst. 1 stanoví, že veřejné projednání návrhu a Vyhodnocení se koná nejdříve 15 dnů ode dne doručení veřejnou vyhláškou, přičemž přizvání musí být obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím, nejméně 30 dnů předem. Podle odstavce 2 téhož zákonného ustanovení mohli navrhovatelé uplatnit své námitky do 7 dnů ode dne veřejného projednání. Soud v uvedeném nespátřuje zkrácení veřejných subjektivních práv navrhovatelů, když podle předchozí právní úpravy se v režimu § 37 stavebního zákona vyjadřovat vůbec nemohli a podle § 39 tak mohli učinit nejpozději při veřejném projednání. Naproti tomu podle nové právní úpravy mohou ve smyslu § 37 odst. 4 do 30 dnů ode dne doručení návrhu AZUR a Vyhodnocení uplatnit připomínky a podle § 39 odst. 1, 2 musí být seznámeni s veřejným projednáním nejpozději 15, resp. 30 dnů, předem a své námitky mohou uplatňovat do 7 dnů po veřejném projednání.

Neobstojí ani námitka navrhovatelů, že byl v důsledku postupu podle novelizovaného znění stavebního zákona rozšířen okruh oprávněných osob ve prospěch oprávněného investora, který v projednávané věci uplatnil odborné námitky až ve fázi veřejného projednání, kdy není možná reakce veřejnosti ani jejich zástupců. Uvedené tvrzení je v rozporu s ustanovení § 39 odst. 2 stavebního zákona, podle kterého, jak už soud shora uvedl, mohly být námitky navrhovatelé uplatněny do 7 dnů ode dne veřejného projednání a reakce veřejnosti a jejich zástupců tak byla možná.

Lze tak uzavřít, že navrhovatelům nebylo zasaženo do jejich práv, neboť podle nové právní úpravy, podle níž odpůrce postupoval, mohli podle § 37 odst. 4 novelizovaného stavebního zákona uplatnit připomínky k celku, tj. k AZÚR i Vyhodnocení. Byť je společné jednání ve smyslu § 37 odst. 3 určeno jen vybraným subjektům, byli tam navrhovatelé přizváni nad rámec zákona. Pozván byl i Středočeský kraj, který se ostatně mohl vyjádřit již před tím při prvním společném jednání podle předchozí právní úpravy dle § 37 odst. 2 k AZÚR i VVURÚ v původním znění jako celku.

Návrhové body nejsou důvodné.

#### **Ad 1 ii) Nesplnění požadavků ze Zprávy o uplatňování zásad**

Podle ustanovení § 42 odst. 4 stavebního zákona v rozhodném znění, resp. § 42 odst. 2 stavebního zákona před novelou se „*při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 – 41*“.

Z uvedeného vyplývá, že Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ze dne 4. 11. 2011 byla podkladem pro vypracování AZÚR a soud má po provedeném přezkumu napadených částí OOP za to, že z ní odpůrce vycházel a požadavky a podmínky pro zpracování návrhu AZÚR, včetně požadavků na zpracování variant řešení Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (písmeno „F“ Zprávy) dodržel. V části Zprávy „Opravy obecné“ (písmeno „F“ Zprávy) je uvedeno jaké obecné opravy má odpůrce v AZÚR provést, mj. pod bodem 7 „vypracování nového posouzení VVURÚ pro ZÚR hl. m. Prahy“. Samotná Zpráva byla přitom vydána ve smyslu § 42 odst. 1 stavebního zákona a na základě nových skutečností, kdy byly Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, vydané Zastupitelstvem hl. m. Prahy formou opatření obecné povahy č. 8 dne 17. 12. 2009 usnesením ZHMP č. 32/59 dotčeny rozsudky NSS, které některé jejich části zrušily (rozsudek NSS ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103, ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133 a ze dne 8. 9. 2011, č. j. 9 Ao 4/2011-77). Zprávu tedy vydal krajský úřad jako sdělení zastupitelstvu o uplatňování ZÚR z roku 2009 a jako podklad pro vypracování jejich aktualizace (AZÚR).

Soud proto přisvědčuje odpůrci a osobě zúčastněné na řízení (Letiště Praha, a. s.), že pojem „nové podklady“ nelze vykládat přísně formalisticky tak, že by nesměly být použity podklady původní pro ZÚR z roku 2009, které zůstávají v platnosti a nedoznaly změn. Obecně lze říci, že to, že nové podklady vycházejí ze starých údajů, nezpůsobuje vadu postupu přijímání AZÚR, neboť je podstatné, že staré podklady zůstávají v platnosti a nebyly překonány a zůstaly nadále nosnými. O použití podkladů z EIA se soud vyjádřil v jiném návrhovém bodu, kde navrhovatelé tuto skutečnost namítali. Pouze pro úplnost soud uvádí, že proces EIA a z něj vzešlá dokumentace vycházel z podkladů, které nebyly v ZÚR z roku 2009 zachyceny a proto se právem staly „novými podklady“ pro AZÚR ve smyslu Zprávy. Stejně tak tomu bylo v souvislosti s požadavkem Zprávy na vypracování nového posouzení VVURÚ (písm. F bod 7. Zprávy), kde byly aktualizovány údaje v Akustické studii (podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 VVURÚ – Akustická studie), stejně jako údaje o počtech obyvatel v základních sídelních jednotkách pro jednotlivé hodnocené stavy, které byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011 a nikoli z údajů, které byly zachyceny v ZÚR z roku 2009.

Lze tak uzavřít, že podle stanoviska soudu byl splněn požadavek v kapitole 4. Zprávy „na základě nových podkladů vymezit specifickou oblast SL/1-Oblast zasaženou provozem Letiště Ruzyně“, použitím podkladů, které byly v daném čase aktuální a dostupné.

Návrhový bod proto nebyl důvodem pro zrušení napadených částí OOP.

**Ad 1 iii) Proces posuzování vlivů na životní prostředí – EIA, a) neaktuálnost podkladů převzatých z dokumentace EIA pro posouzení důvodnosti záměru, b) Odpůrce nevymezil záměr na základě objektivních potřeb, c) Převzetí detailních závěrů a doporučení, d) Nezákonný proces posuzování vlivů na životní prostředí, Ad 7.12) Vypořádání připomínky k procesu posuzování vlivu na životní prostředí – EIA (str. 710)**

Předně je třeba uvést, že stanovisko EIA je v prvé řadě podkladem pro územní řízení, v němž se také rozhoduje o umístění stavby na přesně určené pozemky a námítky, směřující proti procesu posuzování vlivů na životní prostředí - EIA, mohou být přezkoumány správním soudem pouze v souvislosti s žalobou proti územnímu rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 1. 6. 2011, č. j. 1 As 6/2011-347).

V obecné rovině soud ve shodě s odpůrcem dodává, že proces Posuzování vlivů na životní prostředí („EIA“), stejně jako proces, jehož výsledkem je Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, resp. SEA, probíhá mimo působnost orgánů územního plánování, které nemohou bránit investorovi pořídit proces EIA před procesem SEA, jež je ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona součástí ZÚR. Jedná se o proces složitý a zdlouhavý, ovlivněný legislativními úpravami, neboť předchozí stavební zákon (zákon č. 50/1976 Sb.) požadavek na posouzení EIA neobsahoval. Nový stavební zákon (zákon č. 183/2006) s účinností od 1. 1. 2007 ukládá povinnost pořídit ZÚR, včetně SEA.

Posuzování záměrů probíhalo v souladu s platnou legislativou odpovídající době, kdy se jednotlivé záměry připravovaly a posuzovaly. Jestliže ZÚR pořizované od 1. 1. 2007 zapracovávaly stanoviska odpovídající nižší formě územně plánovací dokumentace („ÚPD“), avšak následně v aktualizaci vedle toho respektovaly i posouzení širšího záměru ve VVURÚ, není zřejmé, v čem spočívá nezákonnost OOP v této formě posouzení. Pokud AZÚR převzala stanoviska z dosavadních procesů posuzování, tedy zohlednila to, co již bylo v území postaveno a posouzeno, nezakládá to její nezákonnost. Nic na tom nemění ani skutečnost, že proces EIA byl ukončen dříve, neboť, jak je patrné z kapitoly č. 8 VVURÚ, opatření, která vyplývají z ÚPD jsou v rámci VVURÚ zmíněna s tím, že je nezbytné je respektovat.

Stanovisko EIA nebylo převzato do AZÚR bez ohledu na zastaralé podklady, bez prověření, bez předchozího projednání, zadání jakýchkoli parametrů a omezení dopadu na okolí, jak uvádějí navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce, ale pro účely aktualizace ZÚR bylo pořízeno VVURÚ ve všech posuzovaných složkách životního prostředí v rozsahu ploch záměru OOP, tedy koncepčně dle ZÚR, nikoli jako izolované posouzení vlivu od sebe umístěných záměrů a toto VVURÚ bylo doplněno dle požadavků Ministerstva životního prostředí, které k němu později vydalo souhlasné stanovisko při splnění podmínek zde uvedených (ze dne 2. 8. 2013, č. j. 54485/NVL/13).

Ke změně nedošlo ani po veřejném projednání, kdy MŽP provedlo kontrolu, zda bylo vyhodnocení SEA provedeno metodicky správně a zda splňovalo zákonné požadavky (stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu AZÚR a k vyhodnocení ze dne 13. 6. 2014, zn. 35201/NV/14).

Součástí posouzení vlivu je i posouzení synergických a kumulativních vlivů v kapitole 7. VVURÚ, což je rozsah posouzení vlivů příslušející vyššímu územnímu záměru v ZÚR.

Pokud navrhovatelé poukazovali na judikaturu správních soudů, aniž by konkrétně uvedli, jak uvedená judikatura dopadá na zpracování EIA do VVURÚ v rámci AZÚR, nemůže se k ní soud blíže vyjádřit (obdobně rozsudek ve věci sp. zn. 9A 40/2015). Podle stanoviska soudu je navrhovateli namítaná nelogická návaznost procesu plánování a povolování záměru dána existencí územně plánovací dokumentace před účinností stavebního zákona z roku 2006 a zapříčiněna legislativními změnami.

Za situace, kdy v době zpracování AZÚR stanovisko EIA existovalo, odpůrce je právem, s ohledem na citlivost záměru a předpokládané četné připomínky veřejnosti, převzal do VVURÚ. K tomu soud opětovně zdůrazňuje, že proces EIA a SEA jsou procesy nezávislé, probíhající mimo působnost orgánu územního plánování a oprávněného investora. Pokud tedy AZÚR převzala stanoviska z dosavadních procesů posuzování, nezakládá to její nezákonnost.

Uvedené platí i pro námitku neaktuálnosti podkladů převzatých z dokumentace EIA, neboť navrhovatelé mohli v rámci procesu EIA uplatňovat své připomínky a je na nich, zda tak učinili či nikoli. Uplatňovat námitky vůči EIA v rámci AZÚR nelze, neboť EIA je vyhotovena pro nižší nástroj územně plánovací dokumentace a až v rámci těchto řízení je možné, aby navrhovatelé své námitky vznesli. Pokud v těchto následných řízení bude EIA v rozsahu, v němž byly její údaje převzaty do AZÚR, shledána neaktuální a přitom bude podkladem rozhodnutí územních orgánů, bude tato skutečnost k návrhu navrhovatelů předmětem přezkumu správního soudu proti rozhodnutí, jehož bude EIA podkladem.

Nadto není pravdivé tvrzení navrhovatelů, že některé z údajů z EIA nebyly aktualizovány (viz například podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 VVURÚ – Akustická studie, údaje o počtu obyvatel byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011, kapacity leteckého provozu nejsou závislé na aktuálních statistikách, neboť vychází z maximální povolené kapacity záměru po realizaci paralelní dráhy dle podmínky č. 46 stanoviska MŽP ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/NV/11). Zmíněné stanovisko MŽP ze dne 26. 10. 2011 v bodě III. Hodnocení záměru uvádí, že vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru byla této kapacitě v posudku věnována nadstandardní pozornost a maximální kapacita pro charakteristický letový den byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (stanovisko EIA). Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byly stanoveny podmínky nad rámec povinností stanovených legislativou a tyto jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru. K problematice vlivu na ovzduší si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci (rozptylová studie z roku 2010), byly vyhodnoceny vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace, za účelem oponentního posouzení výpočtových postupů při stanovení vlivu hluku byly v rámci posudku mj. využity závěry nezávislé expertízy (Eurocontrol 2008), bylo provedeno vyhodnocení podle zákona č.

258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, kdy v oblasti nejvýznamnějších vlivů, tedy vlivů hluku na veřejné zdraví, si zpracovatel posudku pro zajištění maximální objektivitu vyžádal doplňující informace ve formě doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (Potužníková 2010) a byl zajištěn oponentní posudek „Posudek na posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplnku z dubna 2010“ Kubina 2010, byla věnována pozornost problematice ochranného hlukového pásma a uložena podmínkami návrhu stanoviska EIA, navrhnout nové OHP letiště v nejmenším možném rozsahu (v rozsahu limitní izofony) a byl striktně omezen jeho plošný rozsah, který nesmí být větší než je plocha stávajícího OHP. MŽP následně uvedlo, že po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů, je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy výstavby a provozu uvedených v tomto stanovisku.

Dále soud k námitce navrhovatelů uvádí, že pokud byl aktualizován odhad vývoje provozu k roku 2013, je tento postup logický s ohledem na datum přijetí AZÚR v roce 2014, neboť vývoj k roku 2020 lze jen odhadovat. Zasahuje jej více proměnných, které tento odhad ovlivňují a ještě v budoucnu ovlivní. Odpůrci tak nelze vyčítat, že odhad budoucího stavu není přesnější. Tvrzení o neaktuálnosti podkladů z EIA navrhovateli je tak vyvráceno již samotným jejich tvrzením v tomto návrhovém bodu, že „...u odhadu vývoje provozu byl v rámci AZÚR aktualizován výchozí stav v roce 2013...“ Požadovat aktualizaci údajů k roku 2020 lze jen obtížně z důvodu shora uvedených a navrhovatelé ani netvrdí, že existují hodnověrné doklady svědčící o tom, že by měl být odhad vývoje leteckého provozu k roku 2020 jiný.

Pokud navrhovatelé namítali, že odpůrce nevymezil záměr na základě objektivních potřeb, jedná se o obecné tvrzení, spočívající v blíže neopodstatněné nedůvěře vůči údajům poskytnutým provozovatelem letiště beztoho, že by bylo uvedeno, jaký odhad vývoje provozu pro rok 2020 považují navrhovatelé za správný a které údaje jsou podle nich zastaralé a nepodložené. Soud přisvědčuje odpůrci, že zpracovatel AZÚR musel vycházet z údajů poskytnutých letištěm, neboť ty se netýkaly jen prostého počtu přepravovaných osob a tomu odpovídajícímu počtu letadel, ale možností současné letecké techniky přepravit určité množství osob za určitý čas, možností dráhového systému odbavit v rámci zachování bezpečnosti letecké dopravy hodinový a denní počet letadel a to i v rámci špičkových hodin. Takové údaje musí zpracovávat specialista na leteckou dopravu, znalý možností řízení letového provozu na Letišti Ruzyně. Byť byly údaje převzaty od letiště, zpracovatel je sám hodnotil z hlediska relevance a věrohodnosti. Jiný postup by znamenal tyto údaje nepřebírat, nehodnotit je. Pak by ale v AZÚR v tomto rozsahu nebylo dostatek podkladů. Nezávislé posouzení údajů předložených provozovatelem letiště přitom neznámá, že by vstupní data musela být opatřena rovněž nezávislým subjektem. K tomu soud zdůrazňuje, že navrhovatelé nijak nedokládají, že by poskytnutá data byla nesprávná, nepravdivá, či jinak nehodnověrná.

K výtce navrhovatelů, že VVURÚ neřeší vazby na další záměry varianty, potřeby a veřejné zájmy a posuzuje konkrétní jeden záměr ve vymezeném území v podobě navrhované investorem s výrazným akcentem na jeho zájmy a nikoli potřebnost záměru a střet s jinými veřejnými zájmy, soud uvádí, že takový závěr z posouzení VVURÚ v rámci AZÚR neučinil. Přípustnost záměru, jeho potřebnost a střet s jinými veřejnými zájmy vyplývá ze samotného odůvodnění AZÚR kapitola 5.3 (letecká doprava), z níž je zřejmé, že v zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště, udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě, se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému, zahrnující navrženou novou paralelní dráhu, je zde pojednán vývoj dráhového systému na letišti od roku 1937, další rozšíření letiště v roce 1956, kdy byl zcela nový dráhový systém již tehdy navržen s paralelními drahami, od roku 1982, kdy byla hlavní dráha RWY 07/25 prodloužena, je dráhový systém letiště z hlediska délek a počtu drah beze změn

(kromě přečíslování) a celý vývoj dráhového systému se za dobu jeho existence neubíral nahodilými cestami nebo impulzy a vždy byl vyvolán výhradně potřebami provozu letiště a letadel, jsou zde porovnávány objemy cestujících odbavené v roce 2010 na čtyřech nejvýznamnějších letištích s mezinárodním statutem na území ČR, jsou zde uvedena porovnání s některými zahraničními letišti a je zde podrobně pojednán význam zamýšlené paralelní dráhy s tím, že záměr její výstavby byl podrobně posuzován v rámci EIA, který byl zakončen souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 26. 10. 2011 při splnění v něm uvedených podmínek VVURÚ. Z titulu měřítko podrobnosti nemohou ZÚR dosáhnout takové podrobnosti a komplexnosti, proto byly v případě letiště, které je specifickým prvkem, z hlediska územního systému plánování v ČR, zohledněny do AZÚR vybrané odpovídající podrobnosti ZÚR, závěry EIA a stanoveny požadavky pro následné rozhodování o změnách v území, odpovídající podrobnosti ZÚR odvozené ze souhlasného stanoviska MŽP.

Závažnost záměru paralelní dráhy je zdůrazněna i tím, že je promítnuta do PÚR z roku 2008. V podrobnostech soud na odůvodnění této části AZÚR odkazuje a uzavírá, že neshledal pochybení ve skutečnosti, že odpůrce učinil součástí AZÚR Vyhodnocení, v němž zpracovatel tohoto Vyhodnocení použil i výstupy z procesu EIA a vyhodnotil i na jejich podkladech konkrétní záměry, jejich dopad a přínos, včetně kumulativních a synergických vlivů. Závěry, které činí zpracovatel VVURÚ, činí tento samostatně a nezávisle na EIA, z níž používá pouze některé údaje, veden mírou obecnosti ZÚR a účelu VVURÚ.

Soud nemohl vejít ani na tvrzení navrhovatelů, že se jedná o ryze investorský zájem, neboť z podkladů AZÚR a VVURÚ vyplývá, že se jedná o dlouhodobý záměr vrcholných orgánů státní moci, o čemž svědčí např. usnesení vlády ČR č. 99/1991 a 339/1992, č. 145/2001, dokument Ministerstva dopravy Dopravní politika České republiky 2005 – 2013 a již zmíněná PÚR z roku 2008, která v části 5. přílohy A bod Letiště /131/ L1 vymezuje novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu z důvodu zvýšení kapacity letiště Praha Ruzyně s úkoly pro územní plánování. Na tento záměr bylo v rámci procesu EIA vydáno souhlasné stanovisko MŽP ze dne 26. 1. 2009, č. j. 6015/NV/09, přičemž z těchto podkladů odpůrce při přípravě AZÚR a VVURÚ vycházel.

Podle stanoviska soudu tak odpůrce v napadených částech AZÚR vyhověl zákonnému ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona, kdy zejména stanovil základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezil plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovil požadavky na jejich využití, kdy současně s návrhem ZÚR zpracoval i VVURÚ.

K tomu soud poukazuje na přílohu č. 6 VVURÚ „Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZUR hlavního města Prahy“, neboť u plochy SL/1 z VVURÚ vyplynulo, že může dojít k překračování limitů hluku a znečištění ovzduší podle platné legislativy a uvedené může vést k negativním vlivům na zdraví obyvatel v této oblasti (příloha č. 5. VVURÚ). Uvedené je tak v souladu se ZÚR a VVURÚ, jak zákon ukládá.

Námítky navrhovatelů na vady v procesu posuzování EIA, v důsledku čehož neměly být převzaty do AZÚR, soud znovu odmítá z důvodů shora uvedených a pro úplnost opětovně uvádí, že nesprávnosti procesu EIA mohli navrhovatelé uplatňovat v jeho průběhu. Nadále tak mohou učinit až v rámci výstupů nižších nástrojů územně plánovací dokumentace, nikoli však na úrovni ZÚR, neboť stanovisko EIA nelze na této úrovni přezkoumávat.

Ostatně ani podnětu, který navrhovatelé uplatnili k přezkumu EIA u MŽP, nebylo tímto ministerstvem vyhověno (mezi účastníky nesporné).

Vypořádání připomínek navrhovatelů k procesu posuzování EIA je uvedeno na straně 710 a 711 (příloha č. 5. odůvodnění AZÚR), kde odpůrce s uvedenou připomínkou nesouhlasil a poukázal na to, že zdánlivá neposlušnost jednotlivých procesů je způsobena

právními předpisy v tehdy platném znění. K tomu zmínil nadřazenou dokumentaci a tehdy platné znění předchozího stavebního zákona, kde požadavek na posouzení vlivů na životní prostředí nebyl. Poukázal na legislativní vývoj (nový stavební zákon č. 183/2006 Sb.) a zdůraznil, že proces EIA probíhá mimo působnost orgánů územního plánování a započal v době před účinností nového stavebního zákona v souladu s tehdy platnou legislativou. Konstatoval, že připomínky k procesní problematice EIA ve vztahu k územně plánovacím dokumentacím bylo možné v rámci připomínek k dokumentaci EIA záměrů uplatnit. Soud považuje vypořádání této připomínky odpůrcem, s ohledem na shora uvedené předchozí závěry, za dostatečné a v souladu se zákonem, jakož i judikaturou NSS (rozsudky č. j. 1 Ao 3/2008 – 136 a č. j. 4 Ao 5/2010 – 48) a Ústavního soudu (nález III. ÚS 1669/11).

Uvedené námitky se nemohly stát důvodem pro zrušení AZÚR.

## **Ad 2) Konkrétnost politiky územního rozvoje,**

### **Ad 7.9) Vypořádání připomínky k nepřiměřenosti vymezení (str.704)**

Podle ust. § 31 odst. 1, 2, 4 stavebního zákona v rozhodném znění PÚR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů.

(2) Politika územního rozvoje s ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci zásad územního rozvoje, tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady a záměry na změny v území republikového významu a stanoví úkoly zajišťující tuto koordinaci. (3) Politiku územního rozvoje pořizuje ministerstvo pro celé území republiky a schvaluje ji vláda. Ministerstvo zajistí, aby ve Sbírce zákonů bylo uveřejněno sdělení o schválení politiky územního rozvoje, a celý dokument zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. (4) Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

Podle ust. § 32 odst. 1 písm. d) téhož zákona PÚR vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje,

Odpůrce v AZÚR vycházel z PÚR, kde se v bodu 131 L1 uvádí vymezení: nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha-Ruzyně. Důvody vymezení: zvýšení kapacity mezinárodního letiště. Úkoly pro územní plánování: a) řešit dopady rozvoje Letiště Praha-Ruzyně na územním rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže), b) řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravou).

Navrhovatelé tvrdili, že PÚR vymezuje napadené záměry natolik konkrétně, že již nejsou obecné, proto PÚR není pro AZÚR závazná a odpůrce porušil zákon, pokud s ní jako se závaznou nakládal.

Soud k tomu předně poukazuje na usnesení NSS ze dne 18. 11. 2009, č. 9 Ao 3/2009-59, o návrhu na zrušení části Opatření obecné povahy-Politiky územního rozvoje ČR 2008 schválené usnesením Vlády ze dne 20. 7. 2009, č. 929, v němž NSS dospěl k závěru, že díky samotnému bodu 131. PÚR, jehož zrušení se navrhovatelé domáhají, svědčí spíše o obecném pojetí PÚR, nikoliv o regulaci konkrétní činnosti na konkrétně vymezeném území, kdy obsahem citované části PÚR je záměr Vlády ČR zvýšit kapacitu Mezinárodního Letiště Praha-Ruzyně a to o novou paralelní vzletovou dráhu a vzletové a přistávací prostory. V návaznosti na takto stanovený záměr jsou současně určeny požadavky na konkretizaci

úkolu územního plánování a to mimo jiné řešit dopady rozvoje letiště na územní rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže). PÚR tak představuje předstupeň následné konkretizace jednotlivých úkolů územního plánování, jenž svým obsahem vytyčuje strategické právně politické cíle, kterých má být dosaženo, resp. ke kterým je třeba směřovat. PÚR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování v jeho dalších fázích. Nejde tedy o konkrétní regulaci určitého území s obecně vymezeným okruhem adresátů, ale o koncepční nástroj územního plánování, který stanoví priority územního rozvoje v celorepublikových i mezinárodních souvislostech, a který je určen orgánům veřejné správy, nikoliv těm, vůči kterým je veřejná správa vykonávána, to je adresátům jejího veřejnosprávního působení. Není proto opatřením obecné povahy, proti němuž je určena soudní ochrana dle § 101a s.ř.s., neboť z formálního a zejména z materiálního hlediska nenaplnuje jeho znaky. K obdobnému závěru dospěl Ústavní soud ve svém usnesení ze dne 2. 11. 2010, č. j. Pl. ÚS 5/10, který ve shodě s NSS odmítl samotnou soudní přezkoumatelnost PÚR.

Podle stanoviska zdejšího soudu shora citované judikáty vyvrací tvrzení navrhovatelů, že PÚR vymezuje napadené záměry konkrétně, protože nebyla pro odpůrce při AZÚR závazná a došlo k porušení zákona, pokud s ní, jako se závaznou nakládal. Stejně tak soud nemohl vejít na nesouhlas navrhovatelů s tím, že PÚR, stejně jako stanovisko EIA, nebyla a nemohla být nikdy soudně přezkoumána, byť se jedná o dva základní dokumenty odůvodňující rozšíření letiště a jeho podobu. Závěr o odepření soudní ochrany podle § 101a s.ř.s. ve vztahu k PÚR je ze zmíněných rozhodnutí NSS a Ústavního soudu zřejmý. Stanovisko EIA, na které navrhovatelé rovněž poukazovali, je pak přezkoumatelné v rámci přezkumu nižších aktů územně plánovací dokumentace, nikoliv na úrovni soudního přezkumu AZÚR, neboť součástí PÚR je podle § 32 odst. 2 stavebního zákona Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (VVURÚ-SEA) nikoliv EIA. Soud neshledal poukaz odpůrce na soulad svého postupu v AZÚR s PÚR nezákonným, neboť naopak odpůrci takový postup ustanovení § 31 odst. 4 a § 32 odst. 1 písm. d) stavebního zákona ukládá.

Obecné tvrzení navrhovatelů, že odpůrce při pořizování AZÚR neprověřoval potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost vymezených závěrů, ale pouze odkazoval na soulad s PÚR, soud neshledal opodstatněným z důvodů, které uvádí ve svém stanovisku k jednotlivým návrhovým bodům, v nichž se navrhovatelé ke svému tvrzení o nekonkrétnosti PÚR vrací (invariantní návrh, rozsah záměru, nehodnocení vývoje letecké přepravy k posuzovanému stavu v roce 2020, neprověření a neaktualizování zastaralých vstupních podkladů, nevymezení více variant, nezabývání se obsahem připomínek navrhovatelů, které se týkají potřebnosti celého záměru a potřebnosti rozšiřovat oblast zasaženou hlukem z letiště apod.). V obecné poloze k tomu lze uvést, že návrhem napadené opatření obecné povahy (AZÚR) je podle stanoviska soudu vedeno snahou odpůrce naplnit dikci bodu 131. PÚR, kdy jako jednu z variant vymezil novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu, vzletové a přistávací prostory, při vědomí důvodů takového vymezení, a sice zvýšení kapacity mezinárodního letiště a hledání řešení dopadů rozvoje Letiště Praha-Ruzyně (dále též letiště) na územní rozvoj dotčených obcí zejména z hlediska hlukové zátěže, jakož i napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravu). Zabýval se otázkou potřebnosti takového záměru a ve fázi, kdy dospěl k závěru o jeho potřebnosti, vyšel z dopravních potřeb a studií, které v procesu posouzení hodnotil a nastolil volbu mezi rozšířením nebo nerozšířením letiště ve VVURÚ, posoudil daný záměr PÚR blíže rozvedený v AZÚR z hlediska dopadů na životní prostředí a neskrýval jeho negativní dopad. Současně je třeba zdůraznit, že odpůrce nepominul úlohu veřejnosti, které umožnil se k návrhu AZÚR a Vyhodnocení vyjadřovat a její připomínky, včetně připomínek navrhovatelů, vypořádal. Podle stanoviska soudu tak odpůrce dostal závěrům, ke kterým dospěl Ústavní soud a NSS ve shora zmíněných rozhodnutích a prověřoval proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo

účelnost rozšíření letiště včetně jeho variant ve smyslu ust. § 36 odst. 1 stavebního zákona, který ZÚR pojímá jako základní požadavky na účelné, hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridoru nadmístního významu a stanovení požadavků na jejich využití a stanovení kritérií pro rozhodování o možných variantách nebo alternativních změnách v jejich využití. K tomu soud připomíná, že zákon odpůrci výslovně povinnost pojednat záměr v různých variantách již na úrovni AZÚR neukládá.

Navrhovatelé konečně tvrdili, že rozšíření letiště nebylo odůvodněno žádnou koncepcí schvalovanou ministerstvy a jinými ústředními správními orgány a že Česká republika nemá žádnou představu o rozvoji letecké dopravy a o jejích limitech, která by se odrazila v některých ze schválených koncepcí a strategií. Tato argumentace je v rozporu se zmíněnou Politikou územního rozvoje 2008, jakož i koncepcí letecké dopravy pro období 2015-2020 a dokumenty, které k obdobné připomínce navrhovatelů odpůrce cituje na str. 694 a násl. jejich vypořádání ve vztahu k námitce navrhovatele Městské části Suchdol. Zde odpůrce uvedl, že připomínce nebude vyhověno, neboť rozvoj letiště je vymezen v souladu s PÚR článku (131) L1 s poukazem na důvod jeho vymezení, jímž je zvýšení kapacity mezinárodního letiště. Odpůrce konstatoval, že PÚR neukládá prověřit varianty řešení letecké dopravy v ČR a Hlavní město Praha není povinno řešit skutečné potřeby letecké dopravy v ČR. Dále zmínil kapitolu 1.3 článek 8 PÚR, uvedl její znění a konstatoval, že požadavky na variantní řešení letecké dopravy neukládá ani Zpráva o uplatňování ZUR hl. m. Prahy schválená usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Poukázal na předpokládaný rozvoj letiště ve výroku AZÚR oddílu 5.3.1., kde se v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území uvádí, mimo jiné, maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni po zprovoznění nové paralelní dráhy, rozděleno na denní a noční dobu s tím, že v podmínkách je tak pro následné rozhodování o změnách v území jasně stanoven maximální rozsah leteckého provozu, který musí být respektován a změny uvedeného rozsahu by musely projít novým procesem vyhodnocení, projednání a chválení. Zdůraznil, že charakter a účel letiště je stanoven leteckými předpisy a Leteckou informační příručkou ČR, která nemůže ZÚR nahrazovat. V kapitole 5.3 (letecká doprava) výroku AZÚR je letiště vymezeno jako „veřejné mezinárodní letiště“, tj. nejvýznamnější veřejné mezinárodní letiště České republiky a do výhledu se výjimečné postavení tohoto letiště v rámci České republiky nezmění. V zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště a udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí, v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě, se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému, zahrnující navrženou novou paralelní dráhu, která je obsažena v PÚR. Podrobné odůvodnění rozvoje letiště, včetně jeho historie a srovnání, je dále obsaženo v kapitole 5.3. (letecká doprava) odůvodnění AZÚR. Na základě VVURÚ může docházet k překračování limitu hluku a znečištění ovzduší podle platné legislativy v AZÚR vymezené specifické oblasti SL/1, to může vést i k negativním vlivům na zdraví obyvatel žijících v této oblasti (viz příloha č. 5 VVURÚ). Na základě těchto skutečností lze s danou rozvojovou oblastí souhlasit pouze za podmínek uvedených v příloze č. 5 VVURÚ, kde jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Podmínky se týkají především ochrany území před nadlimitním hlukem a znečištění ovzduší. K tomu odpůrce poukázal na rozhodnutí NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1Ao 7/2011-526, podle kterého samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování emisních limitů, znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoliv tedy v úrovni ZÚR. Upozornil, že ve vrcholovém strategickém dokumentu Vlády ČR pro sektor doprava, kterým je „Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050“ (dále „Dopravní politika ČR“), který byl schválen Vládou ČR dne 12. 6. 2013, se v kapitole 4.2, oddílu 4.2.2 kromě jiného uvádí: „v leteckém vzdušném prostoru jsou kongesce realitou u mnoha západoevropských letišť. V případě nevybudování



paralelní dráhy bude k obdobným událostem docházet i na letišti Praha“. Mezi opatřeními uvedeného oddílu 4.2.2 Dopravní politiky ČR je uvedeno „podporovat podmínky pro výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Praha Václava Havla“. Dopravní politika ČR jako poznámku uvádí: „dle údajů Evropské komise se až 6% leteckého paliva zbytečně spotřebovává při čekání letadel na volný časový slot před přistáním“.

Podle stanoviska soudu tak odpůrce vyhověl i rozsudku NSS ze dne 2. 2. 2011, čj. 6 Ao 6/2010-103, podle něž míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavku na jejich využití v ZÚR musí být taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavků přiměřenost zvoleného řešení, zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.

Návrhové body nejsou důvodné.

**Ad 3) Invariantní návrh AZÚR, Ad 4) Nesprávné vymezení nulové varianty Letiště Praha, a) Nezohlednění podmínek v území při vymezení nulové varianty, b) Nesprávný předpoklad provozu na letišti v roce 2020, c) Účelové rozdělení provozu na drahách bez ohledu na reálné potřeby a možnosti, Ad 5) Nesprávné a nedostatečné vstupy do posuzování, Ad 6) Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů, Ad 7) Nedostatečné vypořádání připomínek, Ad 7.1) Vypořádání připomínky k (ne)správnosti uváděných parametrů (str.700), Ad 7.2) Vypořádání připomínky k nesprávnosti vymezení tzv. nulové varianty (str.699,700), Ad 7.3) Vypořádání připomínky k obsazenosti letadel (str.700), Ad 7.4) Vypořádání připomínky k omezení letů na 3+3 pohyby v noci (str.700), Ad 7.5) Vypořádání připomínky k věcně nesprávné VVURÚ (str.700), Ad 7.9) Vypořádání připomínky k nepřiměřenosti vymezení (str.704).**

Navrhovatelé poukazovali na stanovisko MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR, aby bylo v maximální možné míře prověřeno řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty, nebo alternativy následně náležitě vyhodnoceny a porovnány, přičemž se mělo jednat o všechny dostupné varianty v AZÚR z hlediska jejich přípustnosti.

Soud má za to, že odpůrce tomuto požadavku MŽP dostal, a že se tak stalo ve smyslu navrhovateli zmíněném usnesení RS NSS ze dne 21.07.2009 č.j. 1 Ao 1/2009-120, který se vyjádřil k testu přiměřenosti (navrhovatelé jej uvažují z hlediska potřebnosti), kde v souvislosti s regulací využití určitého území územním plánem, a tím nepřímým zásahem do vlastnického práva těch, jejichž nemovitosti tomuto nástroji právní regulace podléhají, dovedl, že takoví vlastníci nejsou omezeni v tom, co se svým pozemkem či stavbou do budoucna mohou činit, na přípustné varianty využití jejich nemovitostí, jež vyplývají z územního plánu. Zásahy do vlastnického práva musí proto mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů, jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačně, s vyloučením libovůle a na základě zákona.

Podle stanoviska soudu je odpůrcem pojímané rozšíření letiště v AZÚR a ve VVURÚ činěno ve dvou polohách (variantách), a sice v tzv. nulové variantě, představující stav území v případě naplnění ZUR hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009 formou OOP číslo 8/2009 při zohlednění rozsudků NSS (dále též ZÚR z roku 2009), a tzv. aktivní variantě, beroucí v úvahu stav po výstavbě paralelní dráhy.

K tomu soud připomíná, že ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona obligatorně neukládá pořizovateli ZÚR zahrnout do návrhu varianty řešení. V projednávané věci se tak dělo v souladu s rozsudkem NSS ze dne 21.06.2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526 podle kterého

povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž požadavek na zpracování návrhu ZÚR ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů nebo ve formě jediného návrhu, obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání ZÚR rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Jestliže tedy MŽP v požadavku ke Zprávě o uplatňování ZÚR žádalo v maximální míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a vyhodnotit všechny dostupné varianty, odpůrce tomuto požadavku dostal, byť z hlediska navrhovatelů nedostatečně vymezil pouze jednu aktivní variantu (po zprovoznění nové paralelní dráhy).

Jestliže tedy stavební zákon odpůrci neukládá povinnost zpracovat vícero variant záměru a judikatura správních soudů uvedené vykládá jako možnost zpracování návrhu ZÚR i ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení, neshledal soud důvod pro zrušení návrhem napadených částí OOP proto, že odpůrce v předestřené OOP porovnává stav stávající a výhledový (nulovou a aktivní variantu). Uvedené platí tím spíše, že podle obsahu spisového materiálu a vyjádření osoby zúčastněné na řízení (Letiště Praha a.s.) připadá technicky v úvahu rozšíření letiště pouze v navržené aktivní variantě (odůvodnění AZÚR, urbanistické a ověřovací studie, dopravní studie a další podklady „Studie LKPR-Aga-Letiště s.r.o. 02/2009 str.181“) a lze tak přisvědčit osobě zúčastněné na řízení, že další prověřování možných variant by sebou neslo neúčelně vynaložené náklady na prověření něčeho, co již bylo prověřeno.

Podstatou nesouladu mezi navrhovatelem a odpůrcem je rozdílný náhled na vymezení nulové varianty, to je, zda má být vymezena s omezeními pro provoz letiště, které navrhovatelé nazývají „reálným stavem“, či bez omezení nástroji nižší územně plánovací dokumentace (vyhlášená ochranná protihluková pásma apod.). Soud přisvědčuje odpůrci, že při vymezení nulové varianty nelze vycházet z jiných omezení (nižší ÚPD) než těch, která jsou stanovena v platných ZÚR (před aktualizací), tj. ZÚR z roku 2009. Je tomu tak proto, že by poměření s aktivní variantou (zamýšlenou paralelní drahou) nebylo srovnatelné. Také aktivní varianta totiž předpokládá ke svému naplnění budoucí změny v oblasti nižší územně plánovací dokumentace a další územní řízení. Obě varianty se podle stanoviska soudu musí nacházet ve stejném režimu, aby je bylo možné porovnávat. Různá omezení (rozšíření i zúžení), podmínky či kompenzační opatření by do samotného posouzení jejich srovnatelnosti neměla vstupovat na počátku rozhodování o tom, která varianta je vhodnější. Nelze rovněž přehlédnout skutečnost, kterou vzal odpůrce v úvahu, a sice, že při nevybudování paralelního dráhového systému (aktivní varianta) lze očekávat tlak na co největší využití stávajícího dráhového systému letiště, a předjímat, jaká rozhodnutí by v této souvislosti v budoucnosti učinily příslušné dotčené orgány a další instituce, jaké skutečnosti mohou jejich rozhodování v budoucnu ovlivnit, jaký bude vývoj, kvalita a provozní parametry nových letadel v budoucnosti, neboť může nastat i stav, kdy z hlediska technologické inovace budou létat tišší letadla a bude možné umožnit vyšší počet pohybů letadel při splnění přísných hygienických podmínek apod. Obě varianty tak byly právem posuzovány v maximálním možném stavu (bez omezení nižší ÚPD), který u jednotlivých dráhových systémů připadá v úvahu při současném splnění bezpečného provozu, neboť buď se tyto maximální kapacity naplní (a pak je třeba je pro úvahu o správnosti záměru znát), nebo se nenaplní, tj. nenastane predikovaný rozvoj letecké dopravy, a nastane situace, která bude na prospěch životnímu prostředí a veřejnosti reprezentované v tomto sporu navrhovatelem.

Posouzení varianty neprovedení záměru vyplývá i ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ochranu životního prostředí, z jehož ustanovení § 10b odst. 1 vyplývá, že se posuzování koncepce děje pro případ provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění. V případě, že by nebyla realizována aktivní varianta ve smyslu AZÚR, postupovalo by se podle ZÚR z roku 2009 a tato varianta

byla proto odpůrcem vymezena jako nulová. Výklad pojmu nulová varianta potvrzuje i NSS ve svém rozsudku č.j. 1 Ao 7/2011-526, který je shora zmíněn, a kde se mj. odkazuje na bod 2 přílohy stavebního zákona (po novele bod 3), podle kterého je třeba ve VVURÚ uvést údaje o současném stavu životního prostředí a řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace s tím, že stavební zákon ukládá, aby byly zhodnoceny nejen vlivy provedení koncepce, nýbrž též vlivy jejího neprovedení, tj. tzv. nulové varianty, přičemž smyslem tohoto postupu je získat co nejobektivnější podklad pro zhodnocení, jaké klady a zápory přinese koncepce oproti situaci, kdy by koncepce schválena nebyla (bod 166. rozsudku).

Pokud navrhovatelé poukazují na to, že nulová varianta nerespektuje reálné podmínky provozu a reálný stav území, je to dáno jejich odlišným pojmáním nulové varianty - navrhovatelé vycházejí ze současného stavu, kdy platí omezení nižšími nástroji ÚPD a odpůrce vychází z maximálního reálného využití stávajícího dráhového systému, kdy je počet pohybů dán možnostmi hodinových odbavení na dráze a bezpečností leteckého provozu, neboť maximální reálné využití stávajícího dráhového systému umožňuje 247 000 pohybů/rok, avšak za cenu většího využití stávající dráhy 12/30. Při nerealizaci paralelní dráhy a predikovaném nárůstu kapacit leteckého provozu by bylo nutné rozdělit přílety a odlety na křižujících se drahách RWY 12/30 a RWY 24/06 a tím by došlo na dráze RWY 12/30 k navýšení počtu přistání na 79%, vše při řízení leteckého provozu při zachování jeho bezpečnosti.

K tvrzenému nesprávnému předpokladu provozu na letišti v roce 2020, který navrhovatelé považují na naddimenzovaný s tím, že odpůrce nereagoval na poklesy přepravy a měl a mohl si být vědom nadměrnosti požadované kapacity, soud uvádí ve shodě s odpůrcem, že smyslem procesu SEA i EIA je vytvořit informaci o maximální možné zátěži v rámci posuzovaných variant. Proto VVURÚ vychází z maximální možné zátěže a nebere v úvahu možný ekonomický pokles. K tomu soud dodává, že shromažďování dat, která jsou podkladem pro AZÚR a VVURÚ, je vždy k nějakému časovému okamžiku ukončeno a neobstojí tak argumentace navrhovatelů, že měl odpůrce reagovat na pokles přepravy, a že by nynější političtí zástupci odpůrce rozhodovali o AZÚR jinak. Je třeba si uvědomit, že proces pořizování AZÚR a jeho projednávání a schvalování je velmi složitý a dlouhodobý, právě i z důvodu umožnit vypořádání všech připomínek, stanovisek a vyjádření, jak dotčených orgánů státní správy, tak i veřejnosti. Odpůrce tak pochopitelně mohl počítat pouze s pravděpodobným vývojem, a ani nemohl jinak. Odpůrce nemohl ve Vyhodnocení pominout maximálními parametry obou variant, neboť smyslem jejich porovnání je uspokojit potřeby, tedy zájem na rozšíření dopravní obslužnosti vyplývající z PÚR a shora zmíněných vládních koncepčních dokumentů, aby tak zajistil podklady pro politickou úvahu zastupitelstva, jež AZÚR přijímá a mohlo dojít k vzájemnému poměření zájmů a potřeb na straně jedné, a dopadů při maximálním zatížení na straně druhé, vše při zachování bezpečnosti leteckého provozu.

Soud proto odmítl navrhovateli tvrzenou nesprávnost vymezení nulové varianty a s tím související návrhové body, neboť vymezení této varianty s platnými omezeními nástroji nižší ÚPD by bylo v rozporu se ZÚR z roku 2009 při zohlednění rozsudků NSS, které některé její části zrušily. Takové vymezení by rovněž bylo v čase proměnné v důsledku možných změn regulace území nižší ÚPD (územním plánem, regulačním plánem, územním rozhodnutím apod.).

Nesouhlas navrhovatelů s údaji, které odpůrce při vymezení nulové varianty v AZÚR uvedl (přesunutí 79% přistávajících letadel na dráhu RWY 12/30, zvýšení nočního provozu na této dráze) souvisí s tím, co již soud uvedl, a sice že odpůrce v nulové variantě i aktivní variantě posuzoval jejich maximální možnou míru a z toho důvodu nezohlednil stávající omezení letového provozu. Posuzoval tak stav za situace, kdy by byl zvýšený letecký provoz

umožněn, tj. stav, kdy by stávající omezení daná nižšími nástroji územního plánování, jež mohou doznat změny, neplatila a dráhový systém by fungoval v maximální možné variantě provozu. Jedná se tedy o údaje, které vycházejí ze stavu maximálního využití schváleného stávajícího dráhového systému s uvolněním hlukových omezení, které nelze vyloučit, neboť nelze předvídat, jak by správní orgány rozhodovaly v případě podání žádosti o změnu OHP (omezení hlukového provozu) a ukončení platnosti stávajících smluv mezi provozovatelem letiště a městskými částmi.

Neobstojí tvrzení navrhovatelů, že zpracovaná SEA se stavem nulová varianta nepracuje, neboť VVURÚ bylo na žádost orgánu ochrany přírody v tomto směru dopracováno (požadavek MŽP ze dne 02.08.2013 č.j. 54485/ENV/13) a bylo projednáno na veřejném projednání AZÚR a VVURÚ (stanovisko MŽP ze dne 13.06.2014, zn. 35201/ENV/14 k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu aktualizace č.1 zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a k vyhodnocení vlivu této aktualizace na udržitelný rozvoj území).

Nepřesnost odkazu na podklad č. 31 v Akustické studii (Příloha č.1 VVURÚ-Akustická studie, bod 10. použité podklady, str.49) nemůže být důvodem pro zrušení napadených částí OOP, neboť se jedná o drobnou nepřesnost, způsobenou v průběhu zpracování AZÚR a VVURÚ předtím, než došlo ke zrušení některých částí územního plánu Z 939/00 rozsudky NSS, která nemůže mít vliv na hodnocení AZÚR a VVURÚ dopracovaného podle požadavku MŽP.

Opakovaný poukaz navrhovatelů na stanovisko hygienické stanice k nulové variantě je řešen v jiném návrhovém bodu a soud pro stručnost na své závěry k tomu uvedené odkazuje. Pro úplnost ve vztahu k nulové variantě soud uvádí, že po vysvětlení postupu odpůrce podle novely stavebního zákona byla vyjádření hygienické stanice ze dne 18.12.2013 č.j. HSHMP 50765/2013 ve znění upřesnění stanoviska ze dne 19.02.2014 č.j. HSHMP 07807/2014 zakončena souhlasným stanoviskem ze dne 02.06.2014 č.j. HSHMP 22777/2014, kdy s předloženým návrhem dokumentace „Vypořádání stanovisek, návrhů rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu aktualizace č.1 ZUR HMP, včetně VVURÚ” HS souhlasila. Pokud i v tomto souhlasném stanovisku setrvala na připomínkách k tzv. nulové variantě, je z obsahu všech zmíněných dokumentů zřejmé, že podle hygienické stanice měla být nulová varianta posouzena v rámci současné platné legislativy a omezení území, kdy měla za to, že tato skutečnost mohla ovlivnit vyhodnocení variantního řešení. Soud tomuto stanovisku HS nepřisvědčuje, neboť odpůrce v AZÚR a Vyhodnocení posuzoval nulovou variantu a aktivní variantu v jejich maximálních parametrech, proto nemohlo být VVURÚ v tomto směru ovlivněno. Nadto nelze pominout, že ke změně vymezení nulové varianty od počátku zpracování AZÚR nedošlo. Proto soud považuje za rozhodné souhlasné stanovisko hygienické stanice ze dne 22.08.2012 č.j. HSHMP 28466/2012, jakož i skutečnost, že se hygienická stanice účastnila opakovaného společného jednání dne 19.04.2013 a ve smyslu § 37 stavebního zákona se včas negativně k vymezení nulové varianty odpůrcem nevyjádřila.

K nesprávným a nedostatečným vstupům do posuzování soud poukazuje na shora uvedené a zdůrazňuje, že data o počtu pohybů letadel a prognózy výkonů letiště odpovídají době jejich zpracování, přičemž odpůrce s těmito údaji pracoval v průběhu celého procesu zpracování AZÚR. Soud přisvědčuje vyjádření odpůrce a osoby zúčastněné na řízení (Letiště Praha a.s.), že maximální kapacita záměru a jeho vliv na životní prostředí, kdy byla použita i data z procesu EIA, v němž potvrdila prognózu provozních výkonů a trendů v letectví i nezávislá evropská organizace Eurocontrol, se staly důvodně podkladem pro AZÚR a VVURÚ, a je nerozhodné, k jakému roku by podle prognóz mělo k naplnění záměru dojít (rok 2020). Podstatné je, aby nulová i aktivní varianta byly vyhodnoceny srovnatelně (jako maximální reálné naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu) a k nim byl

příslušně stanoven maximální vliv na životní prostředí. Údaje uvedené v Akustické studii (Příloha č.1 VVURÚ) udávají maximální kapacity záměru letiště dle stanoviska EIA při zachování bezpečnosti leteckého provozu a nejsou závislé na aktuálních statistikách leteckého provozu. Maximální kapacity záměrů jsou uvedeny ve výrokové části AZÚR oddíl 5.3.1., kde jsou uvedeny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a soud na ně pro stručnost odkazuje. Do akustického modelu byly zadány celkové počty pohybů letadel za rok u nulové varianty ve výši 247 000 pohybů/rok a u aktivní varianty 274 500 pohybů/rok. Obě kapacity byly porovnány jako maximální možné (reálné) naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu na těchto dráhových systémech a respektují požadavek předběžné opatrnosti. Také podle stanoviska soudu predikce na základě maximálních vstupních podkladů není nezákonná a nemůže být důvodem pro zrušení napadených částí OOP.

Uvedené závěry pak nemohl zvrátit ani poukaz navrhovatelů na to, že se odpůrce nezabýval vývojem v obsazenosti sedadel, neboť se jedná o údaj proměnlivý, který s ohledem na délku procesu zpracování AZÚR a VVURÚ musí být fixován k určité době a z něj musí odpůrce při zpracování vycházet. Proto odpůrce právem vyšel z reálných kapacit obou dráhových systémů při zachování nezbytné bezpečnosti leteckého provozu a naplnění ZÚR z roku 2009 ve znění rozsudků NSS. Soud vešel na stanovisko odpůrce rovněž v tom, že provozovatel letiště nemá vliv na obsazenost letadel, neboť to je v kompetenci leteckých společností, tj. podnikatelských subjektů. Kdy a zda bude dosažena uvažovaná maximální kapacita letiště, lze těžko stanovit a není to ani smyslem AZÚR, jejímž cílem je blíže konkretizovat záměry vymezené v PÚR a stanovit obecné směry územního rozvoje.

Negativní postoj navrhovatelů a tvrzení o věcné nesprávnosti VVURÚ souvisí s jinými návrhovými body, ke kterým se soud vyjadřuje na jiných místech a pro stručnost na svá stanoviska odkazuje (nesprávné vstupní podklady, nevymezení letiště v návrhu AZÚR, potřebnost rozšíření letiště na základě nesprávných podkladů a srovnání, nepřezkoumání dokumentace EIA a nesprávnost převzetí údajů z ní, účelové vytvoření srovnávacích variant). Pro úplnost však soud uvádí, že VVURÚ vymezuje podmínky pro rozhodování ve vztahu k ochraně obyvatel v příloze č.6 a č.7. K tomu soud opětovně zdůrazňuje, že proces vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj je nezávislý na postojích odpůrce a provozovatele letiště.

Ve vztahu k uplatněným připomínkám soud konstatuje, že po ověření jejich vypořádání odpůrcem na příslušných stranách správního spisu neshledal nezákonnost takového vypořádání, které považuje za velmi podrobné, pracující s podklady spisového materiálu, logické a konzistentní a zdůrazňuje ve smyslu judikatury správních soudů, kdy prostý nesouhlas s věcným vypořádáním připomínky nemůže způsobit nezákonnost tohoto vypořádání z hlediska procesního.

K věcným částem připomínek se soud vyjadřuje ve vztahu k jednotlivým návrhovým bodům.

Nelze pominout, že připomínky jsou slabším nástrojem ochrany ve vztahu k námitkám, o nichž je orgán vydávající OOP povinen rozhodnout a nemohou tak klást požadavky na jiné zpracování AZÚR a VVURÚ, ale mohou pouze připomínkovat skutečnosti a jevy, které jsou nezbytné a užitečné pro posuzování záměru. Jako takové je proto nemůže odpůrce opomenout a je povinen se s nimi v odůvodnění vypořádat. Tak tomu bylo i v projednávané věci, kdy ve zvláštní složce odůvodnění OOP jsou vypořádány připomínky všech, kdo je v souladu s § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatnili, tedy i připomínky navrhovatelů. Z hlediska struktury je každá připomínka vymezena obsahem svého důvodu a je vypořádána tak, že je uveden souhlas či nesouhlas a připojeno odůvodnění s odkazy na konkrétní, ať již textové či grafické, části OOP a podklady k AZÚR. Odpůrce své stanovisko k připomínkám odůvodňuje často i poukazem na judikaturu NSS a soud pro stručnost na tato vypořádání odkazuje. Dále soud uvádí, že rozsáhlé věcné odůvodnění připomínek je činěno

zcela v souladu se způsobem vypořádáním naznačeným v judikatuře NSS (rozsudek NSS ze dne 24.10.2007 č.j. 2 Ao 2/2007-73, ze dne 16.12.2008 č.j. 1 Ao 3/2008-136, ze dne 15.09.2010 č.j. 4 Ao 5/2010-48), a ve smyslu nálezu Ústavního soudu III.ÚS 1669/11 ze dne 27.05.2013, podle kterého, nemají být požadavky na detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami přemrštěné.

Byť se v případě nálezu Ústavního soudu jedná o posouzení územního plánu a námitek DOS, má soud za to, že tím spíše lze závěry Ústavního soudu použít při přezkoumání vyššího nástroje územního plánování (AZÚR) ve vztahu k připomínkám veřejnosti. Soud tak odkazuje na připomínky navrhovatelů na str.699-710, jejich vypořádání a uvádí, že odpůrce věnoval odůvodnění svého stanoviska k nim náležitou pozornost, seznámil se s jejich obsahem a adekvátně k nim argumentoval. Konkrétní nesouhlas navrhovatelů s jejich vypořádáním svědčí o jejich jiném náhledu na posuzovaný záměr, nezakládá však věcnou nesprávnost tohoto vypořádání (blíže k tomu ve stanoviscích soudu k jednotlivým návrhovým bodům), přičemž procesní vady postupu odpůrce při vypořádání připomínek navrhovatelů soud neshledal.

Pro úplnost soud dodává, že k obdobnému stanovisku dospěl ve věci sp.zn. 9 A 40/2015.

Návrhové body nejsou důvodné.

#### **Ad 8) Nesprávné vyhodnocení stanovisek a připomínek dotčených orgánů**

Tento návrhový bod souvisí s nesouhlasem navrhovatelů s postupem odpůrce podle novelizovaného stavebního zákona, který soud řešil ve vztahu k návrhovému bodu ad 1a), přičemž na závěry zde učiněné soud pro stručnost odkazuje.

Z obsahu spisového materiálu k tomu vyplynulo, že HS hl. m. Prahy po prvním společném jednání podle § 37 odst. 2 stavebního zákona (dne 25. 7. 2012) uplatnila k AZÚR a Vyhodnocení souhlasné stanovisko podle § 77 a 82 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. (ze dne 27. 8. 2012, č.j. HSHMP 28466/2012). Po opakovaném společném jednání, které odpůrce provedl v důsledku novely stavebního zákona (dne 19. 4. 2013) a na němž byla projednána AZÚR beze změny od prvního společného jednání 25. 7. 2012 a VVURÚ (ve znění doplnění a přepracování od prvního společného jednání), mohla HS dle § 37 odst. 6 stavebního zákona uplatnit stanovisko k VVURÚ, na to byla HS upozorněna (sdělení MHMP ze dne 29.3.2013, č.j. S-MHMP 822462/2012 s rozdělovníkem a přílohou - veřejná vyhláška, prezenční listina a zápis z opakovaného společného jednání z 19. 4. 2013). Hygienická stanice mohla své stanovisko uplatnit do 30 dnů, tj. do 20. 5. 2013, ale ve stanovené lhůtě se nevyjádřila.

Po veřejném projednání podle § 39 odst. 2 stavebního zákona (dne 11. 12. 2013) mohla HS do 7 dnů, tj. do 18. 12. 2013, uplatnit stanovisko, ale jen k částem řešení, které byly od společného jednání podle § 37 odst. 3 změněny.

Z obsahu spisového materiálu a stanovisek účastníků řízení vyplynulo, že změněny, resp. doplněny, byly na základě požadavku Ministerstva životního prostředí přílohy VVURÚ a sice příloha č. 5 „Vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů“, příloha č. 6 týkající se kompenzačních opatření a příloha č. 7 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Hygienická stanice včas (dne 18. 12. 2013, č.j. HSHMP 50765/2013) uplatnila nesouhlasné stanovisko, ale to se týkalo tzv. nulové varianty (sdělení HS ze dne 19. 2. 2014, č.j. HSHMP 07807/2014), přičemž u nulové varianty ke změně od prvního společného jednání dne 25. 7. 2012 nedošlo.

Pro úplnost je třeba uvést, že po veřejném projednání (dne 11. 12. 2013) a uplatnění nesouhlasného stanoviska HS (dne 18. 12. 2013) došlo mezi odpůrcem a HS k jednání, které

navrhovatelé mylně považují za dohodovací jednání ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona. Smyslem tohoto jednání totiž bylo vysvětlení dopadu novely stavebního zákona na procesní nástroje, které HS, jako dotčený orgán státní správy, může v této fázi řízení o zásadách územního rozvoje uplatňovat. Tato vysvětlující jednání vedla HS k upřesnění původně nesouhlasného stanoviska ze dne 18. 12. 2013 ve formě shora zmíněného sdělení ze dne 19. 2. 2014 a následně k vydání souhlasného stanoviska ze dne 2.6.2014 (č.j. HSHMP 22777/2014), byť si i v tomto souhlasném stanovisku ponechala výhradu k tomu, jak odpůrce pojímá tzv. nulovou variantu.

Z průběhu jednání mezi odpůrcem a HS po veřejném projednání v prosinci 2013 je dále zjevné, že postup HS v této fázi řízení přijímání AZÚR nevedl k rozporu s ustanovením § 4 odst. 4 stavebního zákona, jak navrhovatelé tvrdí, neboť skutečnost, že se cítila být HS svým původním stanoviskem ze dne 27.8. 2012 vázána, podle závěru soudu ovlivnila její postup po uplatnění „nesouhlasného stanoviska“ ze dne 18.12.2013 po veřejném projednání dne 11.12. 2013, které posléze považovala za připomínku a k původnímu stanovisku, vyjadřujícímu souhlas, se svým podáním z června 2014 vrátila.

Soud má ve shodě s odpůrcem za to, že vázanost HS svým předchozím (souhlasným) stanoviskem ze srpna 2012 se vztahuje právě k tomuto závaznému souhlasnému stanovisku, jakož i ke skutečnosti, že se HS nijak nevyjádřila po opakovaném společném jednání konaném dne 19. 4. 2013, ač tuto zákonnou možnost podle § 37 odst. 6 stavebního zákona měla. Na podkladě těchto závěrů jsou pak nerozhodná tvrzení navrhovatelů o náležitostech vyjádření HS ze dne 19. 2. 2014, jeho rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu a jejich poukaz na věcné výhrady HS k nesprávnosti vymezení nulové varianty.

Na podkladě zjištěného skutkového stavu tak soud shledal zákonným postup odpůrce, který vycházel z ustanovení § 39 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž dotčené orgány a Ministerstvo uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, která byla od společného jednání (§ 37 odst. 3) změněna, a kdy odpůrce uvážil, že pokud se od opakovaného společného jednání dne 19. 4. 2013 základní dokumentace nezměnila a změna se týkala pouze doplněných příloh 5, 6 a 7 Vyhodnocení na základě požadavků MŽP, pak nemůže ke změně stanoviska HS k jiným částem řešení dojít, neboť nelze odhlédnout od toho, že se „nesouhlasné stanovisko“ HS ze dne 18. 12. 2013 týkalo tzv. nulové varianty, u níž však od prvního společného jednání, na základě kterého hygienická stanice s AZÚR a Vyhodnocením souhlasila, ke změně nedošlo.

Soud proto považuje za podstatné, že dne 27. 8. 2012 HS vydala souhlasné stanovisko a po změně VVURÚ, projednávané na opakovaném společném jednání dne 19. 4. 2013, se ve stanovené lhůtě ve smyslu § 37 odst. 6 stavebního zákona nevyjádřila. Původní souhlasné stanovisko ze dne 27.8.2012 tak zůstalo v platnosti, aniž by bylo dotčeno jejími pozdějšími vyjádřeními, která ostatně HS po vysvětlení odpůrcem posoudila jako připomínky a původní souhlasné stanovisko ze srpna 2012 potvrdila stanoviskem z června 2014. Významné je rovněž připomenout, že se všechna vyjádření HS učiněná po veřejném projednání dne 11. 12. 2013 vztahovala k „nulové variantě“, u níž k podstatné úpravě návrhu ZÚR ve smyslu § 39 odst. 5 nedošlo, neboť její vymezení zůstalo od prvního společného jednání dne 25. 7. 2012 nezměněno.

Soud tento návrhový bod posoudil ve shodě se svým stanoviskem v rozsudku ze dne 10. 6. 2015 ve věci sp. zn. 9A 40/2015, který se sice vztahoval k jiné části AZÚR, ale soud jej rovněž shledal neopodstatněným.

**Ad 9) Chybějící koordinace se Středočeským krajem, Ad 7.6) Vypořádání připomínky k chybějící koordinaci se Středočeským krajem**

Z tvrzení navrhovatelů v tomto návrhovém bodu není zřejmé, z jakého nezákonného postupu pořizování AZÚR dovozují nedostatek v jednání odpůrce se Středočeským krajem.

Soud z obsahu spisového materiálu ověřil, že odpůrce Středočeský kraj, jako sousední kraj ve smyslu § 37 odst. 3, vyzval k uplatnění připomínek v zákonné lhůtě (dopis ze dne 29. 3. 2013, č. j. S-MHMP 822462/2012 Oznámení o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, zásad územního rozvoje hl. m. Prahy cestou veřejné vyhlášky, která je přílohou tohoto dopisu), dále jej ve smyslu § 39 odst. 1 téhož zákona přizval k veřejnému projednání návrhu AZÚR a Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, a Středočeský kraj se mohl ve lhůtě stanovené v § 39 odst. 2 vyjádřit. Se Středočeským krajem tak bylo odpůrcem jednáno v souladu se zákonem jako s dotčeným subjektem a navrhovatelé ostatně ani netvrdí, že by tomu tak nebylo. Středočeský kraj byl vyzván k účasti na procesu přijímání AZÚR a mohl uplatňovat svůj nesouhlas. Pokud tak neučinil, nelze to klást k tíži odpůrce, přičemž je třeba zdůraznit, že Středočeský kraj není navrhovatelem v nyní projednávané věci a navrhovatelům odlišným od tohoto subjektu ochrana práv a zájmů Středočeského kraje nepřísluší. Návrhové námítky v tomto bodu, kde se tvrdí významné negativní vlivy na životní prostředí a obyvatele Středočeského kraje s tím, že nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci a tedy ani nemohlo dojít k vyhodnocení vlivu na životní prostředí, což má dopad do ochrany zemědělského půdního fondu ve Středočeském kraji, tak nemohly obstát a být důvodem pro zrušení napadených částí OOP, které ve svých výstupech za hranice hl. m. Prahy nezasahuje.

Návrhový bod není důvodný.

**Ad 10) Neposouzení kumulativních a synergických vlivů, Ad 11) Kompenzační opatření, Ad 7.7) Vypořádání připomínky k neposouzení kumulativních a synergických vlivů (str.701), Ad 7.8) Vypořádání připomínky ke kompenzačním opatřením**

K obecnému tvrzení navrhovatelů, že posouzení vlivů AZÚR na životní prostředí odporuje zákonu EIA, Směrnici EP a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen Směrnice) a stavebnímu zákonu, neboť neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech soud rovněž v obecné poloze uvádí, že takové stanovisko navrhovatelů nesdílí, neboť z obsahu spisového materiálu ověřil, že AZÚR a Vyhodnocení informace o kumulativních a synergických vlivech obsahují a porušení namítaných ustanovení zákona o EIA, Směrnice a stavebního zákona ve spojení s jeho prováděcí vyhláškou nezjistil. Uvedené obecné tvrzení navrhovatelů je ostatně v příkrém rozporu s jejich konkrétními nesouhlasy s jednotlivými částmi posouzení VVURÚ.

Neopodstatněnou soud shledal i námitku, že je hodnocení kumulativních a synergických vlivů v Příloze č.7 VVURÚ zpracováno pouze povrchně, je vždy opisováno stejné hodnocení, zvláště popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B,C,D,E, který je shodný pro všechny plochy, a kdy je jako kompenzační opatření pravidelně uváděno, že bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, když podle navrhovatelů prosté dodržování stávajících zákonů nelze považovat za kompenzační opatření.

Podle stanoviska soudu nezakládá použití stejné metodiky textu automaticky nezákonnost VVURÚ v hodnocení daného záměru. Stejně tak poukaz na to, že u kompenzačních opatření bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, nelze vnímat jinak, než že se jedná o poukaz na možnou budoucí nižší územně plánovací dokumentaci a právní stav v otázkách, které jsou mimo zásady územního rozvoje.

Lze přisvědčit navrhovatelům, že na výkrese A Přílohy č. 8 Vyhodnocení jsou vyznačeny plochy, kde lze předpokládat nadlimitní hluk z jednotlivých zdrojů jako možná místa vzniku kumulativních vlivů. Přestože plánovaná tramvajová trať v Suchdole nespadá



do celoměstsky významného koridoru a má být předmětem podrobnější dokumentace, je s ní podle obsahu spisového materiálu v modelových výpočtech hluku a znečištění ovzduší počítáno a je součástí hodnocení kumulativních i synergických vlivů. To vyplývá ze zmíněného výkresu A Přílohy č. 8, kde je tato trať zakreslena i s vyznačením možné kumulace nadlimitního hluku, stejně jako železniční trať podél Vltavy.

Pro úplnost soud uvádí, že vlastní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je v Příloze č. 7, výkresy A-E pak v Příloze č. 8. Součástí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je i metodika hodnocení a komentář pro dané vlivy a návrhy opatření podle požadavku MŽP, který byl již shora zmíněn. Z obecného tvrzení navrhovatelů o tom, že je příloha č.7 zpracována povrchně, krom poukazu na opakující se části hodnocení, soud nemohl ozřejmit, v čem navrhovatelé tuto povrchnost spatřují. Nelze totiž přehlédnout, že podkladem vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou odborné studie, ze kterých zpracovatel vycházel. Jeho stanovisko přitom nemohlo překročit legislativní rámec vymezený hygienickými limity pro samostatné zdroje hluku.

Soud nemohl vejít ani na tvrzení, že místa, kde současně působí hluk z různých zdrojů, nejsou identifikována, neboť tato místa jsou zakreslena právě ve shora zmíněném výkresu A přílohy č. 8.

Není pravdivé ani tvrzení, že odpůrce vyznačil oblast s nadlimitním nočním leteckým hlukem bez ověření podkladů v akustické studii pouze s využitím podkladů z dokumentace EIA, které jsou nesprávné.

Jak již soud konstatoval ve vztahu k námitce Ad 1a), byla oblast SL/1 stanovena jako území vymezené obalovou křivkou denní izofony  $L_{Aeq-D}=55$  dB a noční izofony  $L_{Aeq-N}=45$  dB z leteckého provozu letiště. Uvedené vyplývá z přílohy č. 8 Výkresy kumulativních a synergických vlivů ve VVURÚ, z nichž je patrné, že hranicí území SL/1 na území hl. m. Prahy (nikoliv na území Středočeského kraje, které není předmětem AZUR) je právě izofona  $L_{Aeq-D}=55$  dB, tedy denní provoz, jež je daný především provozem paralelní RWY 06R/24L. Naproti tomu noční provoz se děje na dráze, jejíž osa směřuje mimo hranice hl. m. Prahy. Noční provoz v této části území SL/1 proto není určující. Soud podotýká, že podle AZUR má být při uvažované realizaci paralelní dráhy noční provoz omezen na 40 pohybů/noc a noční izofona by tak měla vyskytovat pouze v okolí dráhy RWY 06L/24R, tedy mimo vymezenou oblast SL/1.

Oblast tak byla vyznačena v souladu s podklady v Akustické studii (Příloha č.1), které se staly právem součástí hodnocení kumulativních a synergických vlivů (Příloha č.7), jež jsou zakresleny v Příloze č. 8 Výkresy kumulativních a synergických vlivů. Odpůrcem uvažovaný počet 40 pohybů/noc při realizaci paralelní dráhy je dán právě jejím uskutečněním při uvažované maximální zátěži takového dráhového systému.

Soud dále ve shodě s odpůrcem poukazuje na str. 4 přílohy č. 7 VVURÚ, kde se uvádí, že jsou kumulativní vlivy ve výkresu A vymezeny na straně bezpečnosti jako veškeré plochy, kde je možné očekávat nadlimitní zatížení území hlukem či znečištěním ovzduší, tedy tzv. možná místa vzniku kumulativních vlivů, přičemž jejich podrobný popis proveden není, neboť tyto plochy nelze oddělit a identifikovat dílčí zdroje a je nutné je hodnotit vždy jako celek, což je provedeno v kapitole A. 6 VVURÚ a samotných přílohách 1 a 2 VVURÚ. Podrobné vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a návrh kompenzačních opatření je zahrnuto v příloze č.5 a č. 6 VVURÚ. K synergickým vlivům (společným) se uvádí, že vznikají působením vlivu různého druhu, například působením zdrojů nadlimitního hluku a znečištění ovzduší dohromady, přičemž území zasažená potenciálními synergickými vlivy jsou ve výkresu A prostorově vyznačena červenou barvou (mj. i prostor letiště) a byla získána jako průnik dvou analýz, analýzy průniku ploch nadlimitního hluku a znečištění ovzduší aktivní a nulové varianty tzn., že identifikované lokality možného působení synergických vlivů vznikají tam, kde dochází

zároveň k nadlimitnímu zatížení územní hlukem i znečištěním ovzduší a dochází zde ke změně u aktivní varianty oproti nulové. Celkem bylo identifikováno 10 lokalit, přičemž lokality A1-A8 vznikly průnikem silniční dopravy, lokality A9 a A10 kombinací letecké a silniční dopravy.

Pro úplnost soud uvádí, že je v metodice tvorby výkresů kumulativních a synergických vlivů poukázáno na výkresy A-E, které se zabývají a zakreslují kumulativní a synergické vlivy daných složek životního prostředí. Polemika navrhovatelů o nulové variantě a jejím vymezení odpůrcem prolíná téměř všemi návrhovými body a soud pro stručnost odkazuje na své závěry i nyní v souvislosti s tvrzením navrhovatelů, že v případě nulové varianty dojde k přenesení cca 100 000 pohybů přistání nad centrální Prahu, což by se projevilo nadlimitním hlukem za současných podmínek nepřijatelným. Vzhledem k tomu, že odpůrce uvažoval nulovou variantu jako maximální využití stávajícího dráhového systému (před výstavbou nové paralelní dráhy) bez omezení daných v současné době nižšími nástroji ÚPD či dohodami provozovatele letiště a městských částí, není soudu zřejmé, proč by při porovnávání s aktivní variantou uvažovanou rovněž v maximálních hodnotách nemohlo dojít k hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Neobstojí ani tvrzení navrhovatelů, že nejsou vymezeny a posouzeny synergické vlivy nových záměrů se stávajícími zdroji hluku a emisí v oblasti SL/1, když se celé posouzení kumulativních a synergických vlivů opírá o údaje stávajících zdrojů hluku a emisí dané oblasti, pokud ovšem k takovému spolupůsobení v oblasti SL/1 dochází.

Vzhledem k tomu, že je tato výtka navrhovatelů formulována obecně a pro konkrétní závěry neskýtá žádné podklady, soud k tomu také v obecné poloze odkazuje na přílohu č. 7 VVURÚ.

Důvodem pro zrušení napadených částí OOP nemohlo být ani tvrzení, že popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B, C, D, E je arbitrární a shodný pro všechny plochy, a že je jako kompenzační opatření pravidelně uváděno, že bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, když dodržování stávajících zákonů nelze považovat za kompenzační opatření.

Jak vyplývá z obsahu spisového materiálu v případě ploch synergií B, C, D, E nebyla stanovena žádná kompenzační opatření, která by mohla být řešena na úrovni ZUR, přičemž samotný poukaz odpůrce na nutnost postupovat při přijímání kompenzačních opatření na úrovni nižších nástrojů ÚPD v souladu se zákonem se nemohl stát důvodem pro zrušení AZÚR.

Skutečnost, že jsou některá kompenzační opatření v OOP řešena na úrovni územního plánu, je dána změnou legislativy v průběhu procesu přijímání AZÚR. Jak již soud uvedl ve vztahu k žalobnímu bodu Ad 1 b) není postup odpůrce pode novelizovaného znění stavebního zákona účinného od 01.01.2013 v rozporu se zákonem. Stejně tak je tomu v případě postupu odpůrce podle přechodných ustanovení novely stavebního zákona (článek II. zákona č.350/2012 Sb.), kdy odpůrce již ukončenou činnost tvorby vyhodnocení neměnil (bod 2), jeho součástí ponechal již jednou provedené vyhodnocení (bod 4) a do textu pouze doplnil, že tato opatření jsou na úrovni ZÚR nevymahatelná. Odpůrce přitom vycházel ze stanoviska MŽP ze dne 26.10.2011 č.j. 68161/ENV/11, vydaného ještě za účinností starého znění stavebního zákona, která záповěď přesnosti neobsahovala a judikatura NSS současně požadovala vyšší míru konkrétnosti. Podle stanoviska soudu je pochopitelný postup odpůrce, který s ohledem na závažnost problematiky rozšíření letiště a citlivost této otázky ve vztahu k projednávání s veřejností považoval za opodstatněné se této problematice věnovat podrobně a v případě, že již byly zpracovány podrobnější závěry a opatření z nich vyplývající, tyto do hodnocení informativně zahrnout. Pokud tedy odpůrce sám výslovně v AZÚR upozornil na to, že uvedená opatření nejsou na úrovni zásad vymahatelná, nemohla být uvedená podrobnost OOP důvodem pro zrušení jeho navrhovaných částí.

Ve shodě s odpůrcem má soud dále za to, že kompenzační opatření u chráněných objektů nelze vytrhovat z kontextu, neboť v Příloze č. 6 str. 8 bod 14 se uvádí Obecná urbanistická protihluková opatření při umisťování nových chráněných staveb. Naproti tomu na str. 55 bod 14 se již v rámci podmínek pro oblasti zasažené provozem letišť (SL) Ruzyně (SL/1) hovoří o tom, že nově umisťované chráněné stavby nesmí být umisťovány do nadlimitně zasažených území s poukazem na mapy č. 7, 8 Přílohy č.1 Akustické studie. Rozdílnost slov „nemají“ a „nesmí“ je tak dán mírou obecnosti uvažovaných kompenzačních opatření, kde u oblasti SL/1 pořizovatel výslovně zapovídá umisťování nových chráněných staveb do nadlimitně zasažených území. Ani tato drobná jazyková nesrovnalost nemůže být důvodem pro zrušení napadených částí OOP.

Stejnou optikou soud nahlížel na údaj uvedený v příloze č. 6 str. 53 bod 13 Protihluková opatření-letecká doprava, kde je pro realizaci paralelní RWY 06R/24L navrhováno vymezení ochranného hlukového pásma (OHP) „striktně“ v souladu s § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tedy odkazem na zákonné ustanovení, které je provozovatel letiště povinen splnit. Tento požadavek zpracovatele soud vnímá jako připomenutí dané povinnosti s poukazem na limitní izofonu, která je v AZÚR a VVURÚ vymezena. Ani tato nepřesnost proto podle stanoviska soudu nedosahuje míry nezákonnosti, která by byla důvodem pro zrušení návrhem napadených částí OOP. Jak vyplývá z vyjádření odpůrce, byla tato podmínka převzata ze stanoviska MŽP k dokumentaci EIA. Za podstatné soud považuje, že návrh na vyhlášení a vyhlášení OHP je předmětem samostatného řízení, kdy opatření obecné povahy ke zřízení OHP vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s Krajskou hygienickou stanicí (§ 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví).

K poukazu navrhovatelů na vymezení území zasažené nadlimitním hlukem s přesností výpočtu ekvivalentní hladiny leteckého hluku  $\pm 3$  dB v grafické příloze č. 8 Akustické studie s tím, že na vypočtené izofoně může být ekvivalentní hladina hluku o 3 dB vyšší, než je hygienický limit hluku a doporučené opatření je tak nedostatečné a věcně nesprávné, protože nezajišťuje kompenzační opatření ani ochranu obyvatel v nezbytném rozsahu, soud uvádí obdobně, jak bylo uvedeno shora, že zřízení ochranného hlukového pásma je předmětem samostatného řízení mimo ZUR a opatření obecné povahy o něm vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s Krajskou hygienickou stanicí. Ochrana obyvatel bude podle zákona o ochraně veřejného zdraví tak bude zajištěna bez ohledu na ZÚR či vymezení v grafické příloze č.8 Akustické studie (mapě), které ostatně pouze znázorňuje průnik nadlimitně zasažených ploch s obytnou zástavbou.

K námitce navrhovatelů, že kompenzační opatření neplní účel nebo jsou nedostatečná z důvodů v tomto návrhovém bodu uvedených soud konstatuje, že ani tento důvod nezákonnosti napadených částí OOP neshledal. Ke zřízení OHP se soud vyjádřil již shora, a sice, že jeho omezení na izofonu bude dáno předmětem řízení o OHP.

K rozšiřování území zasaženého nadlimitním nočním hlukem soud poukazuje na své stanovisko k nulové a aktivní variantě a závěry uvedené k tvrzené nezákonnosti výroku pod bodem Ad 1. a), neboť při plně (aktivní) variantě se rozšiřování území zasaženého nadlimitním nočním hlukem z obsahu spisového materiálu nepodává. Příloha č. 6 je nazvána „Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl.m.Prahy“. Z názvu přílohy je tak zřejmé, že jejím smyslem je maximálně možným způsobem ochránit životní prostředí před dopady záměru cestou technických i organizačních opatření, kdy se současně připouští, že vždy nebude možné záporným vlivům záměru předejít nebo je snížit, proto se hovoří i o kompenzaci.

Neobstojí ani tvrzení navrhovatelů o tom, že opatření koncentrují noční hluk na jednu dráhu a umožňují jeho zvýšení. Takové tvrzení je v příkrém rozporu s odpůrcem prezentovanou aktivní variantou záměru, kdy by plánované noční pohyby měly být

po realizaci paralelní dráhy omezeny pouze do 23:30hod a od 05:30 hod ráno, a to maximálně 40 pohybů v jedné noci a to letouny tzv. tišších kategorií (str. 25 Přílohy č. 7 VVURÚ). Výměna oken souvisí s ochranou vnitřního chráněného prostoru stanovené legislativou, a pokud ji odpůrce jako kompenzační opatření v AZÚR uvedl, soud na tom neshledává nic nezákonného. Výměna oken je kompenzací při realizaci záměru paralelní dráhy stejně tak, jako vyhlášení OHP v případě, že pro něj budou splněny podmínky.

K hledání přijatelných variant provozu rozšířeného letiště se soud již vyjádřil v jiném návrhovém bodu. Kompenzační opatření jsou stanovena pro daný záměr tak obecně, aby umožnila hledat jinou míru provozu v případě, že to podmínky dovolí, a tím i použít méně intenzivně kompenzační opatření ke snížení negativních dopadů záměru na území.

Ani tyto návrhové body nejsou důvodné.

### **Ad 13) Rozpor se zásadou proporcionality, Ad 7.9) Vypořádání připomínky k nepřiměřenosti vymezení**

V tomto návrhovém bodu navrhovatelé opět uplatňují důvody, které již vymezili v jiných návrhových bodech, ve velmi obecné rovině a dovozují, rovněž v obecné rovině, že AZÚR nesprávně nerozlišuje mezi obtěžováním hlukem a nadlimitní hlukovou zátěží, a že nebyla prověřována skutečná potřebnost navrhovaného rozšíření letiště a oblasti zasažené jeho provozem. Poukazují na to, že záměr byl převzat od provozovatele, jehož zájmy jsou odlišné od cílů územního plánování a není tak zřejmé, zda je skutečně vhodné a potřebné zamýšlené opatření, a zda je vymezeno minimálním zásahem. Opakují svou argumentaci pro vymezení oblasti SL/1 a vyhovění námítce oprávněného investora v textu výroku ze slov „*má*“ na „*může mít*“ a ze slov „*omezuje*“ na „*může omezovat*“ s tím, že po provedené změně již není ve fázi ZÚR důvod k nepřiměřenému zásahu do jejich práv v podobě podmínek uvedených v oddíle 4.4.1, mají za to, že v AZÚR jsou negativní vlivy uváděny v nekonkrétní podobě se zpochybněním, zda vůbec nastanou, dovozují že po změně výroku po veřejném projednání jsou podmínky pro oblast SL/1 nepřiměřené, zasahující do jejich práv a konečně poukazují na to, že odpůrce vyhověl námítce oprávněného investora ohledně rozšíření oblasti na území vymezené noční izofonou  $L_{Aeq-N} = 45\text{dB}$  s tím, že uvedené je v rozporu se zásadou proporcionality, protože stávající oblast s možným nadlimitním nočním leteckým hlukem vymezená hranicí OHP vyhověla i při 58 letech charakteristické noci a jestliže se odpůrce zavazuje omezit po výstavbě paralelní dráhy noční provoz na 40 pohybů za noc, důsledně aplikovat postupy na letišti a za předpokladu modernizace leteckého parku, není a nemůže být věcný důvod pro rozšíření této oblasti.

Při úvahách o posouzení této žalobní námítce soud vyšel z judikatury NSS, podle které má být míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v ZÚR taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavků přiměřenosti zvoleného řešení, zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob (rozsudek NSS ve věci sp.zn. 6 Ao 6/2010).

Při přezkumu opatření obecné povahy soud vychází z ustanovení § 101d odst. 2 věta první s.ř.s., podle kterého, dojde-li soud k závěru, že opatření obecné povahy nebo jeho části jsou v rozporu se zákonem, nebo že ten, kdo je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo že opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, opatření obecné povahy nebo jeho části zruší dnem, který v rozsudku určí. Není-li návrh důvodný, soud jej zamítne. Z tohoto úhlu je třeba na přezkum napadených částí OOP nahlížet a posoudit je.

Jak již soud předně uvedl, je opatření obecné povahy aktem právním, odborným, ale i politickým, jehož cílem je, aby byl zpracovatelem předložen politickému plénu, tj. zastupitelům, odborný návrh zamýšleného územního uspořádání, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území k jejich posouzení a případnému přijetí. Zastupitelstvo kraje pak jako politický orgán v rozsahu politiky územního rozvoje přijme či nepřijme OOP jako nástroj územního plánování vymezující zájmové oblasti daného kraje. V rozsudku ve věci sp. zn. 6 Ao 6/2010 NSS k námitce nepřiměřenosti konstatoval mj., že není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu, konkrétně jeho územního celku. Z uvedeného pak NSS dospívá k závěru, že nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních, odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí území samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci a nabádá, aby se při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace soud řídil zásadou zdrženlivosti a ke zrušení územně plánovacího opatření obecné povahy přistoupil, jen pokud došlo k porušení zákona v nezanedbatelné míře, respektive v intenzitě zpochybňující zákonnost posuzovaného řízení a opatření jako celku.

K tomu zdejší soud připomíná, že se NSS takto vyjadřoval při přezkumu, jehož předmětem nebyly ZÚR, ale územní plán, tedy nižší nástroj územního plánování, a že se jednalo rovněž o řešení otázky paralelní vzletové dráhy, kde byl okruh navrhovatelů částečně shodný s nyní projednávanou věcí.

Také Ústavní soud ve svém nálezu III. ÚS 1669/11 konstatoval, že při rozhodování o zásahu do samosprávy musí soud náležitě zvážit význam základního práva územního samosprávních celku na samosprávu na jedné straně a význam důvodů svědčících pro takový zásah na straně druhé; zásah musí být přiměřený závažnosti takových důvodů a výsledek poměřování těchto dvou skupin hodnot musí soud ve svém rozhodnutí přesvědčivě vyjádřit.

Na podkladu takové předběžné opatrnosti soud přistupoval k posouzení napadených částí OOP a důvod pro jejich zrušení v žádném z žalobních bodů z důvodů uvedených shora neshledal. Otázka přiměřenosti záměru je spojena s loajalitou, neboť v procesu územně plánovací dokumentace nelze zajistit zájmy a dosavadní standard života pro všechny, kterých se záměry v území týkají. Pro odpovídající (přiměřený, zdrženlivý) přezkum soudu je pak podstatné, že k přijetí OOP došlo v souladu se zákonem tím, že politické diskreci byly předloženy ZÚR pořízené v souladu s politikou územního rozvoje, v souladu se stavebním zákonem, že jsou opatřeny obligatorním dokumentem, jímž je VVURÚ, vycházející z dodatečných podkladů a odborných posudků, a že byly náležitě vypořádány připomínky. Všechny tyto podmínky soud shledal v AZÚR za splněné.

Ke konkrétním věcným důvodům uplatněným v tomto návrhovém bodu soud poukazuje na závěry již uvedené k ostatním návrhovým bodům, neboť tyto námitky navrhovatelé již předně uplatnili. A opět, tak jako v předešlém, soud pro úplnost konstatuje, že se hodnocením zdravotních rizik působením hluku zabývá Příloha č. 3 VVURÚ, jejímž podkladem jsou zdravotní studie, statistická vyhodnocení a posouzení autorizovanou osobou v souladu s metodickými postupy WHO (bod 10.) a podle zákona č.258/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že dodržení hygienických limitů nevylučuje negativní účinky hluku na zasažené obyvatele, rozlišuje studie Hodnocení zdravotních rizik v Příloze č. 3 VVURÚ mezi obtěžování hlukem, které může být i pod limitem, a nadlimitní hlukovou zátěží.

K rozšíření oblasti v důsledku změny slovního popisu výkresové části se soud vyjádřil ve vztahu k bodu Ad 1a) a uzavírá, že odpůrce vycházel ze stále stejných podkladů, přičemž

slovní vyjádření pouze upřesnil, k rozšíření oblasti nedošlo. Jak již bylo shora uvedeno, je určující hranicí území SL/1 na území hl. m. Prahy izofona  $L_{Aeq-D} = 55$  dB. To je zřejmé z výkresové části AZÚR. Podle spisového materiálu se noční provoz odehrává na druhé dráze, jejíž osa směřuje mimo hranice hl. m. Prahy, a proto noční provoz v části SL/1 není určující. Při výstavbě paralelní dráhy má být noční provoz omezen (40 pohybů/noc) a noční izofona se tak v případě výstavby bude vyskytovat pouze v okolí dráhy RWY 06R/24L (paralelní dráhy), a tedy mimo vymezenou oblast SL/1.

Ani tento návrhový bod se proto nestal důvodem pro zrušení napadených částí OOP.

#### **Ad 14) Nesprávné vyhodnocování hlukové zátěže, Ad 7.10) Vypořádání připomínky k nadměrné hlukové zátěži**

Navrhovatelé v tomto návrhovém bodu poukazují na to, že do stejného území jsou umístěny dva záměry staveb s mezinárodní přepravou, které způsobí nadměrnou zátěž pro obyvatele i životní prostředí, přičemž území je již v současné době dotčeno provozem stávajícího dráhového systému, proto požadovali v průběhu projednávání AZÚR zvážení umístění obou záměrů, zdůvodnění potřeby staveb v jedné lokalitě a upozorňovali na nedostatky ve vyhodnocení vlivu na zdraví obyvatel. K tomu poukázali na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26.02.2013 č.j. 50 A 24/2012-64 a konkrétní nedostatky, které podle jejich stanoviska měly vliv na hodnocení vlivů hlukové zátěže na zdraví obyvatel v Příloze č. 3 VVURÚ Hodnocení zdravotních rizik, a sice že vyhodnocení vlivu na zdraví nemohlo být provedeno řádně, neboť vychází z nesprávných podkladů, byly použity deskriptory, které neodpovídají nařízení č.270/2011Sb. ani vyhlášce č.523/2006Sb. V této souvislosti tvrdili, že odpůrce měl pracovat jednoznačně s příslušnými ukazateli hluku dle českých předpisů, protože hodnotící deskriptory, které použil, způsobily, že plochy nebylo možné řádně identifikovat v rámci Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj nebo provést ověření podkladů o nadlimitním hluku převzatých z dokumentace EIA.

O tom, že jsou do území uvažovány dva významné mezinárodní dopravní záměry, není mezi účastníky sporu.

Z Přílohy č.7 VVURÚ (Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZUR hl.m.Prahy) vyplývá, že se odpůrce působením kumulativních a synergických vlivů v daném území zabýval a tyto byly posouzeny (výkresová část Přílohy č.8), přičemž v oblasti Suchdola, kde je plánováno vedení silničního okruhu kolem hl.m.Prahy i rozšíření letiště o paralelní dráhu, k synergickému působení těchto dvou záměrů nedochází. Z celého VVURÚ je pak patrné, že při umístění těchto dvou záměrů v daném území odpůrce zohlednil současnou zátěž území ve vztahu k plánovaným záměrům a dopad zamýšlených záměrů na trvale udržitelný rozvoj. Není tak zřejmé, v čem považují citovaný rozsudek Krajského soudu navrhovatelé za případný pro projednávanou věc.

Ke konkrétním námitkám, jimiž navrhovatelé brojí proti Příloze č. 3 VVURÚ (Hodnocení zdravotních rizik) soud uvádí, že se otázkou užití nesprávných podkladů (počet pohybů letadel, nezohlednění vývoje obsazenosti), nesprávných deskriptorů, protože nebylo možné plochy řádně identifikovat v rámci Vyhodnocení nebo provést ověření podkladů o nadlimitním hluku převzatých z dokumentace EIA, již blíže zabýval ve vztahu k návrhovým bodům Ad 1) Změna AZUR po veřejném projednání, Ad 5) Nesprávné a nedostatečné vstupy do posuzování, Ad 3) Invariantní návrh v AZUR, Ad 4) Nesprávné vymezení nulové varianty Letiště Praha a Ad 1. iii) Proces posuzování vlivů na životní prostředí - EIA, a na svá

stanoviska k těmto návrhovým bodům soud pro stručnost odkazuje, neboť neshledal důvod odklonit se od nich ani ve vztahu k nyní uplatněné námitce nesprávného vyhodnocení hlukové zátěže-Hodnocení zdravotních rizik v příloze č. 3 VVURÚ.

Pro úplnost soud rekapituluje, že obě varianty byly hodnoceny při maximální kapacitě při zachování bezpečnosti provozu. U nulové varianty činí maximální možné využití stávajícího dráhového systému dle ZÚR po zrušení rozsudky NSS bez zohlednění omezení jeho provozu nástroji nižší ÚPD 247 000 pohybů/rok. U aktivní varianty (při realizaci paralelní dráhy) pak činí 274 500 pohybů/rok. Jak vyplývá z obsahu spisového materiálu, bylo posouzení VVURÚ a tedy i Přílohy č. 3 z hlediska vlivů posuzovaných záměrů na straně bezpečnosti v souladu se stavebním zákonem, zákonem č.100/2001Sb., a prováděcími vyhláškami. Použité deskriptory vycházejí z označení  $L_{Aeq,T}$  (§ 2 písm. h ) nařízení vlády č.272/2011Sb.), které bylo odpůrci zákonným podkladem (bod 3.1.1. a následující Přílohy č.1 VVURÚ Akustická studie). Metoda použití deskriptorů při posuzování výpočtu hluku z letecké dopravy (bod 2.5. a následující Přílohy č.1) pak konkrétně vyplývá z bodu 3.1.2, 3.2. a 3.3. přílohy č.1 VVURÚ. Z uvedeného je patrné, jak odpůrce vymezil použití deskriptorů  $L_d$ ,  $L_n$ ,  $L_{dn}$  a definici vztahu  $L_{dn}$ . Použití těchto deskriptorů přitom vstupovalo nejen do vyhodnocení hlukové zátěže dle Přílohy č.1 VVURÚ podle zmíněného vládního nařízení, ale i do vyhodnocení zdravotních rizik dle Přílohy č. 3 VVURÚ (bod 4.2 a násl. této přílohy) podle zákona č.258/2000Sb., ve znění prováděcích předpisů.

Soud tedy ve shodě se svými závěry k bodu Ad 1a) návrhu uvádí, že neshledal matoucím, nesrozumitelným a nepřezkoumatelným užití údajů z EIA, která pracovala s deskriptorem  $L_{Aeq}$ , když odpůrce po transparentním představení použití metody a jejich vzájemné souvztáženosti (Příloha č. 1 VVURÚ) použil i k vyhodnocení zdravotních rizik v příloze č. 3 VVURÚ a příloze č. 8 výkresů kumulativních a synergických vlivů deskriptory  $L_d$ ,  $L_n$  neboť je zřejmé, že vycházejí z citovaného vládního nařízení a vyhlášky. K tomu soud zdůrazňuje, že podle výkresové části k vymezení oblasti SL/1 AZÚR a VVURÚ je zřejmé, že hranice SL/1 je totožná s hranicí limitní izofony – 5 dB, kdy byly použity stejné deskriptory pro denní dobu, noční dobu a pro celou denní a celou noční dobu (§ 12 odst.1 vládního nařízení č. 272/2011Sb.). Soud v této souvislosti přisvědčuje odpůrci, že hodnocení podkladů z EIA mohli navrhovatelé ověřit porovnáním izofon na jednotlivých výstupech, a že Ministerstvo životního prostředí, jako odborný správní orgán dohlížející na dodržování právních předpisů v oblasti jeho působnosti při činnosti správních orgánů, který byl dotčeným orgánem státní správy, vydalo k VVURÚ jakož i v průběhu procesu připomínek souhlasná stanoviska a vyjádření. Navrhovatelé nadto pouze obecně dovozují, že „mohlo” dojít k věcným pochybením v hodnocení hlukové zátěže při převodu z jednoho ukazatele na druhý a jejich předefinování, jejich tvrzení je však v tomto rozsahu nekonkrétní a neurčité, proto se jím soud nemohl blíže zabývat.

Z důvodů shora uvedených soud neshledal ani pochybení odpůrce tím, že použil odborné publikace, které pracují se standardně definovanými ukazateli, a nedospěl k závěru, že by tím byly zpochybněny závěry z těchto publikací vyplývajících. Skutečnost, že odpůrce ve Vyhodnocení postupoval v souladu se studií hluku Ing. Potužníkové, vyplývá z údajů o výpočtu hluku z letecké dopravy v bodu 2.5. Akustické studie (Příloha č. 1 VVURÚ). Z nich je patrné, že byl brán v úvahu koeficient sezonního využití letiště daného typu v souladu s nařízením vlády č.272/2011Sb. a jeho § 2 písm. m) a § 12 odst. 5), podle nichž se charakteristický letový den určuje počtem vzletů a přistání všech letadel na daném letišti za 24 hod dne a počet vzletů a přistání za 24 hod dne se stanoví jako průměrná hodnota z celkového počtu vzletů a přistání letadel všech uživatelů letiště od 01.května do 31. října kalendářního roku ve všech provozních směrech vzletových a přistávacích drah; přitom se oddělí počet pohybů pro denní a dobu noční.

Tento návrhový bod soud proto neshledal opodstatněným.

### **Ad 15) Překračování imisních limitů znečištění.**

Podstatou tohoto návrhového bodu je tvrzení navrhovatelů o tom, že VVURÚ Příloha č. 2 Rozptylová studie (dále též „rozptylová studie“) není logicky konzistentní, již dnes jsou v území překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší, rozptylová studie na str. 14 bodu 2.1.2 v tabulce 3 a 4 uvádí celkovou nižší emisní bilanci pro všechny typy emisí, v případě nulové varianty pak přesto vychází nižší zátěž pro aktivní variantu, rozpor není ve VVURÚ podrobně objasněn, rozdíly v imisní zátěži u jednotlivých variant jsou přitom minimální a mezi zasažené obyvatele je opět počítáno pouze obyvatelstvo Prahy.

Soud k tomu předně poukazuje na rozsudek NSS ze dne 21.06.2012 č.j. 1 Ao 7/2011-526, který při přezkumu zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje dovedl, 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, neboť územní řízení lze označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Na úrovni zásad je však k tomu třeba přistupovat odlišně, neboť jsou koncepčním plánovacím nástrojem a není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Smyslem ZÚR je vymezit plochy a koridory nadmístního významu ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona a nemohou se tak při svých úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti, neboť není jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován. Vymezení koridoru a ploch nadmístního významu v ZÚR se tak z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší, či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.

Toto stanovisko NSS, ke kterému se soud i v nyní projednávané věci připojuje, tak odpovídá na poukaz žalobců, že jsou již dnes v území, kde jsou záměry umístěny, překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší.

Ke konkrétní argumentaci soud uvádí, že neshledal rozptylovou studii logicky nekonzistentní z důvodů tvrzených navrhovatelem, neboť je z jejího obsahu zřejmé, že při Vyhodnocení bylo vzato v úvahu, jak množství produkovaných emisí, tak i prostorové rozložení imisní zátěže (viz tabulky a grafy této přílohy), kdy byl posouzen stávající stav i uvažovaný stav v roce 2020, a kdy zpracovatel dospěl k závěru, že z porovnání mezi oběma variantami vyplývá, že z pohledu všech hodnocených imisních charakteristik (ve vztahu k imisním limitům) se jako příznivější ukazuje varianta aktivní (s paralelní drahou). Nelze přehlédnout, že podle zmíněných tabulek je v aktivní variantě-základní řešení nižší jak plocha území, tak i počet obyvatel v pásmech s nejvyšší imisní zátěží. Soud tak přisvědčuje odpůrci, že i při stejné produkci emisí může dojít k situaci, že jedna varianta bude příznivější oproti druhé z důvodu odlišného prostorového rozložení produkovaných emisí. Celkové rozložení imisní zátěže se tak jeví významnějším faktorem pro vyhodnocení variant, než celkový objem produkovaných znečišťujících látek.

Poukaz navrhovatelů na kapitolu 6 přílohy opatření ke snížení imisní zátěže, a že Vyhodnocení vlivů blíže neřeší, jak posuzované varianty přispívají k naplňování opatření, soud uvádí, že zpracovatel upozorňuje na to, že by dosažení platných imisních limitů na celém území Prahy bylo možné pouze nástroji územního plánování, a že rozvoj území bude



nutno doprovázet promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavou opatření ke zlepšení kvality ovzduší. Bylo by nad rámec ZÚR, aby s ohledem na svou obecnost a vymezená opatření (bod 1, 2, 3, 4 kapitoly 6 přílohy č. 2 Rozptylové studie) se zabývaly opatřeními, která mají být řešena v rámci nižších nástrojů územního plánování s poukazem na Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hl.m.Praha, který je průběžně aktualizován a z něhož opatření vymezená odpůrcem vycházejí.

### **Ad 16) Zásah do zemědělského půdního fondu**

Navrhovatelé v tomto návrhovém bodu citují ze zákona a jen obecně uvádějí, že v případě záměru na rozšíření letiště nebyly žádné varianty z tohoto pohledu posuzovány, AZÚR jako celek je invariantní, možnost využití existujících drah v okolí Prahy nebyla zvažována.

K tomu soud poukazuje na ust. § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen zákon o ZPF) a § 4 odst. 1 jeho prováděcí vyhlášky (č. 13/1994 Sb.), z nichž vyplývá, že zpracovatelé ÚPD již při zpracování konceptu řešení postupují v souladu s požadavky orgánů ochrany zemědělského půdního fondu a vyhodnocují předpokládané důsledky řešení zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením, respektive podle jednotlivých alternativ.

Po ověření obsahu spisové dokumentace a s ohledem na své předchozí závěry ohledně návrhového bodu, týkající se invariantnosti návrhu AZÚR a vymezení nulové varianty, soud dospěl k závěru, že obecně formulovaná námitka navrhovatelů není důvodná, neboť AZÚR bylo předestřeno v nulové a aktivní variantě a z tohoto pohledu byl dopad do ZPF odpůrcem posuzován. Z toho je zřejmé, že vlastní odnímání ZPF na úrovni zásad řešeno není. Pořizovatel ZÚR je povinen řídit se zásadami ochrany ZPF (§ 4) a navrhnout a zdůvodnit taková řešení, které z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Odpůrce v OOP provedl kvalifikovaný odhad záboru zemědělského půdního fondu v souladu s citovaným zákonným ustanovením a prováděcí vyhláškou, a to pro rozvojové oblasti mimo zastavěné území, rozvojové plochy zeleně mimo zastavěné území a dopravní infrastrukturu-koridory pro silniční a železniční stavby a rozšíření letiště. Rozsah záboru ZPF je v VVURÚ vymezen jak pro nulovou, tak pro aktivní variantu rozšíření letiště. Odpůrce vzal v úvahu skutečnost, že ZPF tvoří v současné době významnou součást území hl. m. Prahy, kdy se zemědělská půda podílí na celkové výměře správního území 41,1%, vymezil třídy ochrany ZPF (A. 3 VVURÚ).

Vzhledem k tomu, že v případě rozšíření letiště odpůrce po vyhodnocení podkladů dospěl k závěru, že jiná aktivní varianta nepřipadá v úvahu, a předložil proto AZÚR v podobě jedné aktivní varianty, bylo posouzení ve VVURÚ stran zemědělského půdního fondu provedeno ve vztahu jen k této jedné aktivní variantě. Soud přitom neshledal, že by odpůrce postupoval v rozporu se zmíněnými zákonnými ustanoveními.

Poukaz navrhovatelů na využití existujících drah v okolí Prahy neobstojí, neboť předmětem AZÚR je toliko území hl. m. Prahy a tam odpůrce zákonným požadavkům dostal.

Návrhový bod není důvodný.

## **VI. Závěr**

Soud se zabýval návrhem v rozsahu, kterým navrhovatelé opatření obecné povahy napadali, a dospěl k závěru, že žádný z návrhových bodů nebyl opodstatněný.

Na přezkum napadeného OOP nahlížel jinou optikou, než se tomu děje u jiných rozhodnutí správních orgánů, neboť předmětem přezkumu byly zásady územního rozvoje, tedy akt, který je dílem aktem právním, dílem odborným, ale současně do značné míry ovlivněný politikou státu, respektive obce. Přistoupil k jeho přezkumu s vědomím, že je v hierarchii aktů územního plánování druhým nejvyšším po politice územního rozvoje, jako vrcholného aktu plánování území státu, který přijímá vláda. Zásady jsou tak dalšími krokem ke konkretizaci záměru, který vláda v dané věci vytyčila. Zásady nemají být tak podrobné, aby omezovaly rozsah působnosti nižších aktů územně plánovací dokumentace, zároveň ale mají být konkrétnější než politika územního rozvoje. Nelze přehlédnout, že zásady vychází z politické vůle zastupitelstva obce a jsou výkonem její samosprávy. Podstatná část navrhovatelů byly městské části na území hlavního města Prahy nebo jimi byli jeho občané či zde působící instituce. Bylo proto na nich, aby v případě, že s navrhovaným záměrem nesouhlasili, uplatnili v procesu, který jejich schválení předcházela, svá vyjádření, stanoviska či připomínky. Již Ústavní soud ve vztahu k rozsudkům NSS, do jehož působnosti náležel přezkum ZÚR před novelou s.ř.s., tyto korigoval a přistoupil k jejich zrušení v případě, že byly zásady soudem přezkoumávány příliš konkrétně a judikoval, že tím dochází k zásahu do samosprávy obcí. Proto byl zdejší soud poté, kdy věcná příslušnost přezkumu OOP přešla na krajské soudy, vázán tímto úhlem pohledu a vědomím, že do zásad územního rozvoje může zasahovat jenom v případě, že byly vydány v rozporu se zákonem a pokud v průběhu procesu jejich přijímání došlo k podstatným vadám, které způsobí, že zásady nadále neobstojí. Soud ale takové hrubé vady neshledal. Je třeba si uvědomit, že soudu nepřísluší přezkoumávat nadřazený nástroj ZÚR, jímž je politika územního rozvoje, a ZÚR pak jen v tom rozsahu, zda byl dodržen proces jejich přijímání, námítky zúčastněných byly řádně a v souladu se zákonem vypořádány a zda věcně odpovídají záměrům, které stát a obec pro dané území vytyčili. Promítnutí zamýšlených záměrů územního plánování na této úrovni, je promítnutím i politických zájmů těch, kdo byli nadáni mandátem vzešlým z voleb politiku na daném území a v daném čase vykonávat. Takové záměry proto není možné s odstupem času a s ohledem na jiné politické uskupení zpochybňovat s tím, že by snad současné Zastupitelstvo hlavního města Prahy postupovalo jinak. Zákon soudu ostatně ani jiný prostor nedává, neboť soud je povinen při jejich přezkoumání vycházet ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jejich vydání (§101b odst. 3 s.ř.s.). Pokud by poté došlo ke změně postoje jejich pořizovatele, je třeba, aby se tato skutečnost promítla do nového právního dokumentu.

V projednávané věci soud vnímal, že značná část veřejnosti se záměrem rozšíření letiště nesouhlasila a snažila se proti tomu brojit. Přitom je ale třeba si uvědomit, že jsou zájmy celku, které se mohou stát v určitém rozsahu protichůdnými se zájmy jednotlivců. Namítané zásady územního rozvoje jenom podrobněji konkretizují závěr politiky územního rozvoje, přijatý vládou a tím je zájem na rozšíření letiště. Zásady vymezovaly a hledaly varianty takového rozšíření. Soud přezkoumával jejich zákonnost a proces, který jejich vznik provázela a není nadán k tomu, aby vyslovil, která z nabízených variant je správná a zda se vůbec má letiště rozšiřovat. V tom byl soud se shora uvedených důvodů omezen a ochranu veřejným subjektivním právům navrhovatelům poskytnout nemohl. Jeho úkolem bylo přezkoumat zákonnost vlastních zásad a procesu jejich přijímání. Podstatné vady ale neshledal.

K tomu soud zdůrazňuje, že byl podle judikatury NSS a Ústavního soudu při přezkumu zákonnosti ZÚR vázán předběžnou opatrností, přiměřeností, dostatečným odstupem a zdrženlivostí k jejich zrušení. Žádný z návrhových bodů soud k tomu však nevedl.

Na základě všech shora uvedených skutečností soud dospěl k závěru, že napadené OOP bylo vydáno v souladu se zákonem a zákonem stanoveným způsobem, proto návrh na jeho zrušení podle ust. § 101d odst. 2 s.ř.s. zamítl.

O nákladech řízení mezi účastníky bylo rozhodnuto dle ust. § 60 odst. 1 s.ř.s., dle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci byl plně úspěšný odpůrce zastoupený advokátem. Podle ustálené judikatury však účelně vynaloženými náklady řízení nejsou náklady správních orgánů na zastoupení advokátem, neboť na svěřeném úseku veřejné správy disponují dostatečnými znalostmi a zkušenostmi, pro něž musí být schopny kvalifikovaně hájit svůj veřejně mocenský akt v soudním řízení správním (viz rozsudek NSS č.j. 6 As 40/2006-87). Jiné náklady řízení odpůrci nevznikly. Soud proto žádnému z účastníků řízení náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Výrok o náhradě nákladů řízení osob zúčastněných na řízení je dán ust. § 60 odst. 5 o.s.ř. Těmto osobám soud žádnou povinnost neuložil, a tedy jim v této souvislosti nevznikly žádné náklady. Soud ani neshledal žádný důvod zvláštního zřetele hodný, který by odůvodňoval přiznat osobám zúčastněným na řízení právo na náhradu jejich dalších nákladů řízení.

#### **P o u č e n í:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

V Praze dne 12. února 2016

**JUDr. Ivanka Havlíková, v.r.**  
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení: Lucie Horáková