

V Praze dne: 27. ledna 2016
Č.j.: 50446/ENV/16
Vyřizuje: Ing. Čížková
Tel.: 267 122 958

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod č.j.: 68161/ENV/11 dne 26. října 2011
(dále jen „stanovisko EIA“))

podle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Identifikační údaje:

Název záměru:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním letišti Praha Ruzyně (v současné době pojmenovaném Letišti Václava Havla Praha) včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště a rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

Záměr byl v rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) oznamovatelem předložen v jedné aktivní variantě specifikované následujícími kapacitami:

Celkový počet přepravených cestujících za rok: 21,2 mil.

Celkový počet pohybů letadel za rok: 274 500

- z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok: 13 700

Počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen): 150 960

- z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období: 143 600

- počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období: 7 360

Kapacita pro charakteristický letový den

Počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820

- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780

- z toho počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40

Výše uvedené kapacity byly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí považovány za maximální a vyplývaly:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu,

- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations - JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou,

- z upravené prognózy provozu letiště Praha Ruzyně do roku 2020.

Základní technické parametry dráhy (dále také RWY (runway)):

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24 1 525 m,
- stavební délka dráhy 3 550 m; práh dráhy (dále jen „THR“) 24L trvale posunut o 150 m,
- šířka dráhy 45 m (s nejvyšší únosností), 60 m (základní), 75 m (vč. postranních pásů),
- pás dráhy: délka 3 670 m – přesah 60 m před a za konec dráhy; šířka 300 m
- předpolí (za konci obou směrů RWY): 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR),
u THR 06R je součástí koncová bezpečnostní plocha (dále jen „KBP“),
u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha,
- koncová bezpečnostní plocha (KBP) za konci obou směrů RWY:
u THR 06R délky 325 m a šířky 300 m, u THR 24L délky 240 m a šířky 300 m,
- únosnost dráhy bude odpovídat ACN (Aircraft Classification Number) vytipovaných kritických letadel (Airbus 340-500, 600) která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů,
- vozovka dráhy se předpokládá u THR s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem,
- příčný sklon dráhy bude střechovitý.

Základní technické parametry pojezdové dráhy (dále také TWY):

- šířka 25 m (v přímém úseku), 44 m (vč. postranních pásů),
- max. podélný sklon: 1,25 %, max. příčný sklon: 1,5 %,
- rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu Boeing 747, 777 a Airbus 340-600,
- vozovka se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

Vydaným stanoviskem EIA byla k realizaci doporučena výše specifikovaná a podrobněji v dokumentaci EIA popsaná aktivní varianta.

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj
obec: městská část Praha 6, městská část Praha – Přední Kopanina, městská část Praha – Nebušice, město Hostivice
k.ú.: Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice, Litovice.

Obchodní firma oznamovatele:

Letiště Praha, a.s.
K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6
IČ: 28244532

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ naplnil dikci bodu 9.2 (Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 3 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod č.j.: 68161/ENV/11 dne 26. října 2011, tedy platného do 26. října 2016. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 20. července 2016 byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 21. července 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence. Součástí podané žádosti je dokument s názvem „Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice záměru Paralelní dráhy RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT a řešitelský tým, červenec 2016).

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace EIA a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska EIA vydaného pod č.j. 68161/ENV/11 dne 26. října 2011 se v souladu s ust. § 9a odst. 3 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 26. října 2021.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice záměru Paralelní dráhy RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví“ (dále jen "Srovnávací studie"), zpracovaný ve společnosti ECO-ENVI-CONSULT hlavním řešitelem RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (držitelem autorizace dle § 19 zákona) a řešitelským týmem v červenci 2016. Tento dokument byl předložen dne 21. července 2016, vychází v zásadě ze struktury dané přílohou č. 4 k zákonu. Po vydání stanoviska EIA v roce 2011 následnou projektovou přípravou záměru vznikl požadavek na posouzení správnosti navržené dispozice záměru nezávislým odborným konzultantem. Při tvorbě dokumentace EIA z roku 2009 byla použita dispozice, která vycházela z návrhu možného uspořádání dráhového systému v době zahájení procesu EIA na uvedený záměr v roce 2005 (tato dispozice paralelní dráhy vznikla na základě požadavků vnitřních složek letiště a zástupců Řízení letového provozu). V roce 2012 tak oznamovatel vybral firmu, která provedla posouzení dispozičního řešení záměru paralelní RWY - byly namodelovány veškeré provozní stavy a pro ověření správnosti byl použit simulační software. Z tohoto materiálu vyplynula některá doporučení, která byla důvodem pro úpravu dispozice paralelní RWY, změny záměru tak byly vyvolány doporučením odborného konzultanta týkajícího se aktuálních požadavků a doporučení provozních a bezpečnostních složek Letiště Praha a.s. (resp. oznamovatele), které nebyly v době zahájení procesu posuzování vlivů na životní prostředí v platnosti. Bylo provedeno celkem šest (níže uvedených) změn záměru, které jsou detailněji popsány ve Srovnávací studii, jak textově, tak graficky a zároveň je uvedeno zdůvodnění nutnosti těchto změn záměru, včetně vyhodnocení jejich případných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn záměru:

Oproti technickému řešení, které bylo posouzeno v procesu EIA, došlo následnou projektovou přípravou záměru (viz výše) k následujícím změnám:

- 1/ Trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy (dále jen „TWY“).
- 2/ Úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky (dále jen "SPMZ"), navrženo pro letadla kódového písmene E.
- 3/ Zkrácení délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m.
- 4/ Zrušení odmrazovacích stání u prahu THR 24L.
- 5/ Optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k úpravám v rámci změn 1 – 4.
- 6/ Snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované cílové kapacity záměru.

V souvislosti se změnou stavební délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m dochází ke zmenšení počtu zasažených katastrálních území. Zkrácení dráhy vyvolalo i posun světelné naváděcí řady, obslužné komunikace a oplocení. Z tohoto důvodu již nejsou dotčeny k. ú. Liboc a k. ú. Nebušice. V souvislosti s plněním podmínky č. 11 vydaného stanoviska EIA bude nově dotčeno k. ú. Dobrovíz.

Vydaným stanoviskem EIA byla z hlediska vlivů na životní prostředí akceptována varianta pro následující charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti (stav dle dokumentace EIA z roku 2009). Na základě nové prognózy oznamovatele (Letiště Praha a.s.) je pro dosažení cílové kapacity záměru uvažováno s novými parametry, uváděnými v následující tabulce:

Sledovaný stav		pRWY 3550 m	pRWY 3100 m *
		EIA 2009	
Celkový počet přepravených cestujících		21,2 mil	21,2 mil
Počet pohybů za rok	den 06 – 22 LT	260 800	245 929
	noc 22 – 06 LT	13 700	12 296
	celkem	274 500	258 225
Průměrný denní počet pohybů za rok	den 06 – 22 LT	714	674
	noc 22 – 06 LT	38	34
	celkem	752	708
Počet pohybů v období květen až říjen	den 06 – 22 LT	143 600	135 261
	noc 22 – 06 LT	7 360	6 763
	celkem	150 960	142 024
Charakteristický letový den	den 06 – 22 LT	780	734
	noc 22 – 06 LT	40	38
	celkem	820	772

* *Tvorba a údržba dlouhodobých prognóz provozních výkonů v současnosti probíhá u Letiště Praha, a.s. v modelu, který je průběžně zlepšován a zpřesňován. K aktualizaci dlouhodobých prognóz dochází v intervalu minimálně 1x ročně, k aktualizaci krátkodobých prognóz 1x za měsíc. Mezi podklady pro tvorbu prognóz patří vyhodnocení vývoje provozu v uplynulém období, analýza plánovaného provozu na základě vyžádaných letů na budoucí období (letištní sloty) a kompilace středně a dlouhodobých prognóz externích odborných subjektů – ACI, IATA, Eurocontrol, Boeing, Airbus, Business Monitor International, ČNB atd. Uvedené externí zdroje poskytují pravidelně aktualizované informace o předpokladech vývoje letecké dopravy, cestovního ruchu a ekonomiky jednak v globálním měřítku, ale v některých případech také specificky pro příslušnou geografickou oblast (Evropa, střední a východní Evropa, ČR).*

Poptávka po letecké dopravě velmi těsně koreluje k vývoji HDP. Mobilita obyvatelstva také závisí na výši HDP a roste s velikostí HDP na obyvatele. V obou parametrech ČR dosud nedosahuje úrovně vyspělých zemí, a proto zde existuje vysoký potenciál pro růst. Dlouhodobá prognóza tedy na základě publikovaných dokumentů, jakož i analýzy vývoje poměru počtu lokálních cestujících na letištích k počtu obyvatel ve vybraných zemích, předpokládá přibližování ekonomické kondice ČR a životní úrovně obyvatel k těmto zemím, a s tím přímo související růst výkonů letecké dopravy na letišti Praha.

V rámci aktualizace prognóz bylo nutné přihlédnout k významné změně trendu v civilní letecké dopravě, která nastala v důsledku ekonomické krize po roce 2008. Z ekonomických důvodů se většina leteckých dopravců koncentruje na zajištění vyšší obsazenosti letadel a využívá letadla s vyšší kapacitou sedadel. Uvedený trend nadále pokračuje a přispívá k tomu, že růst počtu cestujících je dynamičtější než vývoj počtu letů. Z tohoto důvodu je aktualizovaný maximální plánovaný počet pohybů při očekávaném průměrném meziročním růstu o 2,4 % v koncovém roce prognózy (258 225 pohybů letadel) nižší než údaj naplnění projednaného záměru nové paralelní dráhy (274 500 pohybů). Dosažení celkového počtu 21,2 mil. přepravených cestujících za rok je díky tomuto trendu reálné v rámci současné dopravní dostupnosti letiště.

1/ Trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy (dále jen „TWY“)

Z důvodu zvýšení provozní bezpečnosti, umožnění dalšího rozvoje letiště a především ukončení veškerých pohybů směrem nad hustě osídlenou částí Prahy bude zrušeno využívání dráhy RWY 12/30 pro vzlety a přistání a bude používána pouze pro pojezdy letadel. Po navrhované trvalé změně užívání na této dráze dojde pouze k nezbytným stavebním úpravám tak, aby mohla spolehlivě sloužit pro nový režim jako pojezdová dráha. Celková zastavěná plocha po realizaci nové TWY bude menší než stávající RWY 12/30 v místě křížení s paralelní RWY. Pojezdová dráha rovněž umožňuje vyšší hodnoty podélného sklonu, což vyvolá nižší nároky na přesuny zemin.

2/ Úprava velikosti a polohy SPMZ, navrženo pro letadla kódového písmene E

V rámci další projektové přípravy záměru po ukončení procesu EIA dostala Společnost IAC Acoustics (září 2013) za úkol vypracovat velmi detailní studii týkající se důležitých kritérií návrhu potenciálního pozemního zařízení na letišti Praha. Změna orientace, polohy a rozměrů SPMZ je výsledkem této odborné studie provedené společností IAC Acoustics, Moorside Road Winchester, Hampshire, SO23 7US z prosince roku 2013. Takto upravená orientace SPMZ byla zpracovateli studie vyhodnocena z desítek modelových situací jako optimální pro standardní průběh zkoušky a s nejnižším dopadem na okolí.

V projektové dokumentaci se předpokládá umístění SPMZ v hangárové zóně, zhruba 350 m severně od příletového prahu nové RWY 06R/24L. Je tedy patrné, že v rámci další projektové přípravy záměru došlo k posunutí SPMZ oproti dokumentaci EIA o cca 100-150 m a k otočení letadla tak, že motory letadla budou směřovány do letiště. Rozhodující šíření hluku tedy nebude ve směru k obytné zástavbě, ale do prostoru letiště. Upřesněné stavební a technické řešení je proto příznivější oproti projednané dokumentaci EIA.

3/ Zkrácení délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m

Změna délky dráhy je vyvolána přehodnocením záměru z pohledu předpokládaného vývoje leteckého provozu na letišti Praha a potřebné délky dráhy určené primárně pro přistání.

Základní technické parametry RWY se oproti ve stanovisku EIA uvedeným hodnotám liší následovně: stavební délka dráhy 3 100 m; délka pásu dráhy 3 220 m; koncová bezpečnostní plocha za konci obou směrů RWY délky 240 m a šířky 120 m (300 m v prvních 150 m za pásem dráhy); ostatní parametry zůstávají stejné. Základní technické parametry TWY se oproti ve stanovisku EIA uvedeným hodnotám liší následovně: rozšíření v obloucích je navrženo i na průjezd letadel typu Airbus 380; plochy s převažujícím statickým zatížením (vyčkávací místa, odmrazovací stání apod.) musí být provedeny v konstrukci betonové (Rigid), plochy ostatní mohou být konstrukce betonové (Rigid) nebo živичné (Flexible); ostatní parametry zůstávají zachovány.

Změna délky RWY 06R/24L spolu s vyloučením provozu na RWY 12/30 byla vyhodnocena jak z hlediska akustické studie, tak i z hlediska rozptylové studie. Z výsledků akustického posouzení a rozptylové studie vyplynulo, že nedochází k prokazatelným změnám oproti vyhodnocení prezentovaném v procesu EIA.

4/ Zrušení odmrazovacích stání u prahu THR 24L

Projednaná dokumentace EIA uváděla, že pro vzlety z 24L se provedou na TWY před nájezdy na THR RWY 24L tři stání pro odmrazování letadel se stejnými parametry jako stávající stání na TWY AA v areálu SEVER letiště. Odmrazovací stání měla být určena pro letadla k.p. C (západní), k.p. E (střední) a k.p. F (východní). Stání měla tvar osmiúhelníku a byla umístěna tak, aby při odmrazování letadla k.p. E byl možný pojezd letadla k.p. F na sousední paralelní TWY bez omezení a naopak.

Směr 24L je dle předpokládaného rozložení provozu primárně určen pro přistání, práh 24L je až třetí v pořadí pro odlety, a to pouze za mimořádných podmínek, kdy je uzavřen provoz na stávající RWY 06L/24R. Po vyhodnocení těchto provozních okolností bylo rozhodnuto zahájit samostatný proces přípravy a výstavby centrálního odmrazovacího stání v prostoru mezi paralelními RWY. Bude realizováno před výstavbou paralelní RWY, odvod dešťových vod bude sveden na ČOV+ČKV Sever, odvod kontaminovaných vod s odmrazovací kapalinou bude sveden tlakovou kanalizací na ČOV+ČKV Jih.

5/ Optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k úpravám v rámci změn 1 – 4

Odchytky v situaci ostatních pohybových a provozních ploch jsou výsledkem změn vyvolaných především trvalou změnou užívání RWY 12/30 na režim pojezdové dráhy, úpravou polohy a velikosti SMPZ a zároveň podrobnějším rozpracováním záměru a jeho úpravou dle aktuálně platných letištních předpisů. Příkladem mohou být poloměry zatáčení sjednocené na jednu stejnou hodnotu. Mezi tyto optimalizace především patří:

- Úpravy polohy rychlých výjezdů z dráhy RET K1 – RET K6.
- Propojení komunikace pro přetahy od SPMZ k paralelní RWY jako nové pojezdové dráhy.
- Nová pojezdová dráha TWY PP + propojení na RWY 04/22 a odbavovací plochu OP Jih.
- Přemístění kompenzačního stání.
- Změna trasy pojezdové dráhy TWY R.
- Zrušení TWY O.
- Zrušení pojezdové dráhy TWY L1 mezi RWY 04/22 a TWY M1.
- Změna plochy TWY L1 před terminálem T2.
- Změna polohy TWY L2.
- Změna odbavovací plochy APN D2 ve vazbě na možný budoucí rozvoj letiště.

- Změna polohy tunelu na spojovacích komunikacích.
- Úprava komunikace pro přetahy mezi Hangárem F a SPMZ.
- Optimalizované poloměry pojezdových drah ve vztahu k návrhovým letadlům.

6/ Snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované cílové kapacity záměru

V celkovém pohledu došlo po přehodnocení vývoje provozu ke snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované kapacity záměru s paralelní RWY délky 3 100 m, bez provozu na RWY 12/30, z toho vyplývající snížení počtu denních pohybů a zároveň k přerozdělení pohybů a typů letadel na jednotlivých drahách. Uvažované počty jsou uvedeny v následující přehledové tabulce:

Sledovaný stav		pRWY 3550 m	pRWY 3100 m
		EIA 2009	
Celkový počet přepravených cestujících		21,2 mil	21,2 mil
Počet pohybů za rok	den 06 – 22 LT	260 800	245 929
	noc 22 – 06 LT	13 700	12 296
	celkem	274 500	258 225
Průměrný denní počet pohybů za rok	den 06 – 22 LT	714	674
	noc 22 – 06 LT	38	34
	celkem	752	708
Počet pohybů v období květen až říjen	den 06 – 22 LT	143 600	135 261
	noc 22 – 06 LT	7 360	6 763
	celkem	150 960	142 024
Charakteristický letový den	den 06 – 22 LT	780	734
	noc 22 – 06 LT	40	38
	celkem	820	772

Na základě výše uvedených změn lze konstatovat, že jejich realizací dojde ke snížení nároků na zábory ploch ze zemědělského půdního fondu, dále dojde k nevýznamnému snížení nároků na spotřebu vody a k úpravě nároků na dopravní infrastrukturu. Dále dojde k celkovému snížení zpevněných ploch oproti projednané dokumentaci EIA o 71 826 m², což se odpovídajícím způsobem projeví i na celkovém snížení objemu vznikajících srážkových vod z původně uvažovaných 330 445 m³/rok na 296 404 m³/rok.

Popis změn v dotčeném území:

Souhrnně lze konstatovat, že v mezidobí od ukončení procesu EIA po současnost došlo pouze ke dvěma zaznamenaným změnám v životním prostředí dotčeného území:

- byl aktualizován počet obyvatel dotčených hlukem z leteckého provozu,
- bylo aktualizováno imisní pozadí zájmového území.

Údaje o vlivech hodnocených změn na veřejné zdraví a na životní prostředí:

1. Znečištění ovzduší

Změnou, která vyplývá z výše uvedených změn a která by mohla ovlivnit imisní situaci, je změna ve využití dráhového systému a změna v pohybech letadel souvisejících s navrhovanými změnami. Proto byla jako příloha Srovnávací studie zpracovaná aktualizovaná rozptylová studie, která ve vztahu k příspěvkům k imisní zátěži porovnává následující varianty:

Varianta 1 – dráhový systém dle dokumentace EIA, emise z leteckého provozu jsou bilancovány na základě aktuálních dostupných emisních faktorů, metodika výpočtu Symos 97 verze 2013.

Varianta 2 – upravený dráhový systém, emise z leteckého provozu jsou bilancovány na základě aktuálních dostupných emisních faktorů, metodika výpočtu Symos 97 verze 2013.

Z výsledků aktualizované rozptylové studie vyplývají následující skutečnosti:

- úprava dráhového systému nepředstavuje významnější změny v příspěvcích leteckého provozu k imisní zátěži zájmového území,
- z rozdílových map vyplývá, že vyloučením provozu na dráze RWY 12/30 dojde k poklesu příspěvků záměru k imisní zátěži ve vztahu k nejvýznamněji obydleným územím,
- z hlediska počtu zasažených obyvatel lze řešení ve variantě 2, které předpokládá vyloučení letecké dopravy na dráze RWY 12/30, považovat za příznivější oproti záměru, který byl předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí,
- porovnáním příspěvků k imisní zátěži hodnocené v dokumentaci EIA dle metodiky SYMOS97 v06 a v době vypracování dokumentace EIA aktuálních emisních faktorů (Varianta dle EIA 2009 paralelní RWY 3 550 m) se stejným vyhodnocením z hlediska vstupů, avšak dle metodiky SYMOS97 v13 a aktuálních emisních faktorů lze konstatovat, že nebyly zjištěny žádné podstatnější rozdíly v příspěvcích k imisní zátěži,
- z hlediska aktualizace složek životního prostředí lze ve vztahu k vlivům na ovzduší považovat za relevantní imisní pozadí zájmového území; v rozptylové studii dle dokumentace EIA bylo pracováno se známými údaji dle nejbližších stanic AIM; v aktualizované rozptylové studii je již pracováno s imisním pozadím dle pětiletých aritmetických průměrů, publikovaných ČHMÚ – tato skutečnost je podstatná ve vztahu k aktualizaci vlivů na veřejné zdraví,
- kromě toho lze upozornit, že vypočtené příspěvky k imisní zátěži nelze považovat za absolutní příspěvky k imisní zátěži z letecké dopravy, protože ve stávajícím stavu byly v uplynulých letech na letišti Praha realizovány následující pohyby letadel, jejichž provoz je zahrnut v aktuálním imisním pozadí:

2010	156 052
2011	150 717
2012	131 564
2013	128 633
2014	125 437
2015	128 018

Celkově lze tedy z hlediska vlivů na ovzduší ve vztahu k leteckému provozu konstatovat, že:

1) Došlo k úpravě z hlediska realizace záměru, a to vyloučením leteckého provozu na dráze RWY12/30; tuto změnu však z hlediska vlivů na ovzduší nelze považovat za významnou; naopak lze konstatovat, že vyloučením provozu na dráze RWY12/30 dojde k poklesu příspěvků záměru k imisní zátěži ve vztahu k nejvýznamněji obydleným územím.

2) Nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území; naopak došlo ke zpřesnění imisního pozadí na základě ČHMÚ prezentovaných pětiletých aritmetických průměrů.

3) Nedošlo k objevení nových poznatků, které by mohly ovlivnit závěry z hlediska vlivů na ovzduší; byla sice aktualizována jak metodika SYMOS, tak i emisní faktory z letecké dopravy; tyto aktualizace se však nijak prokazatelně neprojevily na příspěvcích k imisní zátěži z letecké dopravy.

4) Nedošlo k vyvinutí nových technologií využitelných v záměru, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit vyhodnocené vlivy na ovzduší.

Na základě výše uvedených skutečností lze vyslovit závěr, že změna č. 6 související se změnami č. 1 a č. 3 neznamena prokazatelnou změnu z hlediska vlivů na ovzduší z leteckého provozu.

Na základě vypočtených příspěvků k imisní zátěži dle obou výše řešených variant výpočtu byl autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví vypracován materiál „Vyhodnocení údajů srovnávací rozptylové studie 2016 z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší leteckým provozem“. Cílem hodnocení bylo posouzení, zda upravený záměr paralelní RWY nepředstavuje z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší významnou změnu oproti záměru posuzovanému v dokumentaci EIA. Vzhledem k časovému odstupu od původního hodnocení v rámci dokumentace EIA byly zohledněny nové poznatky a vývoj metodiky hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví, ke kterým za dané období došlo u hodnocených škodlivin.

Podle výsledků provedeného hodnocení se vypočtený imisní vliv leteckého provozu z původního i upraveného návrhu dráhového systému letiště Ruzyně projevuje v kvantitativních ukazatelích let ztráty života a chronické respirační nemoci u dětí v zanedbatelné teoretické úrovni setin dne na 1 obyvatele a rok. Imisní příspěvek benzenu, benzo(a)pyrenu a vybraných těžkých organických látek je z hlediska zdravotních rizik též zanedbatelný.

Výsledkem provedeného hodnocení je proto konstatování, že upravený záměr dráhového systému letiště Praha nepředstavuje z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší významnou změnu proti původnímu záměru, hodnocenému v dokumentaci EIA a nepatrné rozdíly ve vypočtených příspěvcích hodnocených škodlivin z leteckého provozu jsou z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší zcela zanedbatelné.

2. Hluková zátěž

Jedinou změnou, která vyplývá z výše uvedených změn a která by mohla ovlivnit akustickou situaci, je změna ve využití dráhového systému a změna v pohybech letadel souvisejících s navrhovanými změnami. Proto bylo jako příloha Srovnávací studie zpracováno „Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha po úpravě dráhového systému“, ve kterém pro účely porovnání byly porovnány dva stavy:

Stav dokumentace EIA 2009 paralelní RWY 3 550 m - jedná se o výsledky a data použitá pro zpracování akustické studie pro dokumentaci EIA na záměr: „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Byl uvažován stav při dosažení cílové kapacity záměru na uvažovaném dráhovém systému s paralelní dráhou délky 3 550 m.

Stav paralelní RWY 3 100 m - jedná se o stav s uvažováním zkrácení paralelní RWY z 3 550 m na 3 100 m a zrušením provozu na RWY 12/30, a to při dosažení cílové kapacity záměru na uvažovaném dráhovém systému s paralelní RWY délky 3 100 m.

Z uvedeného akustického posouzení vyplývají následující závěry:

- Na základě provedeného srovnání se podařilo i po převedení leteckého provozu pouze na dvojici paralelních drah a vhodnou redistribucí leteckého provozu při

zachování bezpečnosti leteckého provozu dosáhnout plošně výhodnějšího zatížení území v okolí letiště Praha Ruzyně. V souvislosti se záměrem zkrácení paralelní RWY na 3 100 m nedojde pro letecký provoz na dráhovém systému pouze s dvojicí paralelních drah při stavu dosažení cílové kapacity záměru k významné negativní změně v hlukové zátěži okolí letiště, pokud zůstanou zachovány provozní parametry, na nichž byl založen numerický výpočet hlukové zátěže.

- Došlo k pozitivním posunům, a to k významnému zmenšení rozsahu hlukově zasaženého území v prostoru hlavního města Prahy, Kladna a částečně Suchdola, snížení počtu pohybů v charakteristickém letovém dni a vhodnému řešení celkového provozu na obou drahách.
- Navíc je nutné vzít v úvahu, že by měla podle zveřejňovaných předpokladů a ekonomických odhadů probíhat rychlejší obměna letadlového parku za typy s nižší hlučností, certifikované podle nových kapitol ICAO, Annex 16/I, jejichž požadavky se budou neustále zpřísnovat. Tuto obměnu podporují kromě ekonomických mechanismů (nižší hlukové poplatky pro nová letadla, nižší spotřeba u nových typů motorů apod.) i přísnější předpisy EU v oblasti ekologie letecké dopravy (omezování provozu letadel „podmíněně okrajově vyhovujících“, letadel s vyššími hodnotami znečištění ovzduší, apod.).
- Další změnou, je úprava velikosti a polohy SPMZ (navrženo pro letadla kódového písmene E). V rámci další projektové přípravy záměru došlo k posunutí SPMZ oproti dokumentaci EIA o cca 100-150 m a k otočení letadla tak, že motory letadla budou směřovány do letiště. Rozhodující šíření hluku tedy nebude ve směru k obytné zástavbě, ale do prostoru letiště Praha Ruzyně. Upřesněné stavební a technické řešení je proto příznivější oproti projednané dokumentaci EIA.

Lze tedy konstatovat, že změna v distribuci leteckého provozu na dráhovém systému jakož i nové uspořádání SPMZ nemění vyhodnocení vlivů na akustickou situaci zájmového území jak z leteckého provozu, tak i z provozu SPMZ.

Na základě akustického posouzení byla autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku vypracována studie „Posouzení vlivu hluku z leteckého provozu na veřejné zdraví na základě údajů ČSÚ 2011 se změnami v území mezi roky 2011 a 2015“. Na základě vyhodnocení předložených podkladů lze k posouzení obou předložených variant konstatovat následující závěry:

- K nárůstu hlučnosti a počtu osob subjektivně vysoce obtěžovaných o cca 205 osob v modifikované variantě, došlo vlivem řádově vyšší expozice hlukem, a to v desetinách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento nárůst byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z nižší hladiny hluku L_{dvn} do vyšší hladiny L_{dvn}, avšak i toto navýšení osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nezhodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska hlukové zátěže a subjektivního obtěžování srovnatelné.
- K poklesu počtu osob s vysoce rušeným spánkem o cca 66 osob v modifikované variantě došlo vlivem řádově nižší expozice hlukem, a to v desetinách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento pokles byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z vyšší hladiny hluku L_n do nižší hladiny L_n, avšak i toto snížení počtu osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nezhodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska rušení spánku srovnatelné.

- Odhadovaný počet osob, u nichž by se mohlo projevit riziko výskytu infarktu myokardu vlivem expozice hlukem z leteckého provozu, je jak v původní, tak modifikované variantě menší než 1 člověk, což lze považovat za nehodnotitelnou změnu, tj. obě varianty jsou z hlediska rizika výskytu infarktu myokardu srovnatelné.
- Odhadovaný rozdíl v počtu osob, u nichž by se mohlo projevit riziko výskytu ischemické choroby srdeční vlivem expozice hlukem z leteckého provozu, je v porovnání původní a modifikované varianty menší než 1 člověk, což lze považovat za nehodnotitelnou změnu, tj. obě varianty jsou z hlediska rizika výskytu ischemické choroby srdeční srovnatelné.
- K poklesu počtu osob s rizikem onemocnění hypertenzí o cca 19 osob v modifikované variantě, došlo vlivem řádově nižší expozice hlukem, a to v desetinách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento pokles byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z vyšší hladiny hluku L_n do nižší hladiny L_n , avšak i toto snížení počtu osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nehodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska potenciálního rizika onemocnění hypertenzí srovnatelné.

Celkově byl vysloven odborný závěr, že obě posuzované varianty, tj. varianta původní (dráhový systém s paralelní dráhou 3 550 m a RWY 12/30) a varianta modifikovaná (dráhový systém s paralelní dráhou 3 100 m bez RWY 12/30) nevykazují z hlediska hlukové zátěže a hodnocení zdravotních rizik expozice hluku významné (hodnotitelné) rozdíly, tj. jsou srovnatelné.

3. Kumulativní vlivy působení leteckého provozu, silničního a železničního provozu v okolí letiště Praha Ruzyně

Pro srovnávací studii a posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha Ruzyně po úpravě dráhového systému bylo z akustického hlediska provedeno pouze posouzení vlivu dopadu hluku z leteckého provozu. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ se rovná 50 dB. I posouzení možných kumulativních vlivů hluku z leteckého, silničního a železničního provozu na obytnou zástavbu bylo proto provedeno na základě předpokladů a byly tedy stanoveny lokality a části lokalit, kde je předpoklad možnosti vzniku kumulativních vlivů. Aby však došlo k relevantní kumulativní změně akustické situace u spolupůsobení dvou a více zdrojů hluku, za kterou je brána změna o více jak 0,9 dB, nesměly by hladiny např. dvou spolupůsobících zdrojů hluku mít větší rozdíl od sebe jak 6 dB. Pokud jeden ze dvou zdrojů hluku má větší odstup od druhého o více jak 6 dB, potom při jejich spolupůsobení – součtu nedojde k většímu nárůstu akustické energie o více jak 0,9 dB (např. 50dB + 56dB = 57dB). Toto vyplývá z prostého sčítání hladin akustického tlaku. Vzhledem k tomu, že letecký hluk byl sledován v hladinách od 55 dB v denní době a od 45 dB v noční době (jedná se standardní požadavek autorizované osoby zpracovávající vlivy na veřejné zdraví jak v rámci dokumentace EIA, tak i v rámci předkládané srovnávací studie), byly kumulativní účinky z leteckého, silničního a železničního provozu na obytnou zástavbu popsány na území ohraničeném izofonami o výše uvedených hodnotách nebo v jejich blízkosti. Jedná se o hladiny, kdy je letecký hluk ještě pozorovatelný. Nižší hladiny hluku z leteckého provozu (tedy pod 55 dB v denní době a pod 45 dB v noční době) jsou již povětšinou překryty jinými zdroji hluku, což znamená, že tyto nižší hladiny hluku z leteckého provozu (tedy pod

55 dB v denní době a pod 45 dB v noční době) již standardně zanikají v ostatním běžném komunálním hluku vytvářeném v běžném komunálním prostředí pozemní dopravou a ostatními komunálními aktivitami a v součtu s těmito zdroji, které mají převážně vyšší hladiny akustického tlaku v území, již tedy nedochází k relevantnímu a k postřehnutelnému nárůstu hladiny akustického tlaku A způsobeného leteckým provozem. Současně lze učinit závěr, že díky tomu, že posuzovaná změna záměru neprokázala relevantní negativní změny v zatížení území oproti původně projednanému záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“, potom ani tato posuzovaná změna nemůže přinést změnu v kumulativních účincích s jinými zdroji hluku v území způsobené právě leteckým provozem.

Celkově byl vysloven odborný závěr, že uvedené změny záměru nezpůsobí změnu kumulace s jinými záměry oproti původnímu projednanému záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“, popřípadě kumulace s nimi nenastane.

4. Souhrnné shrnutí

V ostatních environmentálních charakteristikách dotčeného území nebyly zaznamenány fakticky žádné změny.

Na základě aktuálního stavu složek životního prostředí a definovaných změn včetně vyhodnocení těchto změn na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví bylo prokázáno, že:

- nedošlo k podstatným změnám realizace záměru; definované změny neovlivňují vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví,
- nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území z hlediska zhoršení stavu hodnocených složek životního prostředí,
- nedošlo k objevení nových znalostí souvisejících s věcným obsahem záměru, které v době, kdy probíhal proces EIA, nebyly známy,
- nedošlo k vyvinutí nových technologií využitelných v záměru, které by byly šetrnější k životnímu prostředí.

Dle příslušného úřadu z komplexního posouzení všech údajů o hodnocených změnách záměru vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem vyplývá, že hodnocené změny záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ z hlediska vlivu na životní prostředí nejsou významné a nevyžadují další posouzení vlivů na životní prostředí. Nejedná se ani o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 3 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA a dokumentem s názvem "Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice záměru Paralelní dráhy RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví", zpracovaným ve společnosti ECO-ENVI-CONSULT hlavním řešitelem RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (držitelem autorizace dle § 19 zákona) a řešitelským týmem v červenci 2016, písemně prokázal, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru (jedná se o totožný charakter záměru), podmínek v dotčeném území, které by mohly zapříčinit vznik nových vlivů či agregovat již dříve identifikované vlivy, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace EIA a vývoji nových technologií využitelných v záměru. Zpracovatel podkladového materiálu doporučuje, aby platnost stanoviska EIA byla prodloužena s tím, že uvedené podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a budou zahrnuty jako

podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny. Na základě výše uvedeného dospělo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, k závěru, že platnost stanoviska EIA může být v souladu s ust. § 9a odst. 3 zákona prodloužena o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk úředního razítka)

Rozdělovník k č.j. 50446/ENV/16

Okruh subjektů uvedených v rozdělovníku tohoto dopisu je detailně popsán v poznámce rozesílacího dopisu k oznámení záměru, resp. dokumentaci EIA, resp. posudku.

Dotčené územní samosprávné celky (kategorie A + kategorie B):

- **Hlavní město Praha**, primátorka, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
- **Středočeský kraj**, hejtmanka, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Městská část Praha 4**, starosta, Táborská 32/350, 140 45 Praha 4
- **Městská část Praha 5**, starosta, nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5
- **Městská část Praha – Zličín**, starosta, Tylovická 207, 155 21 Praha – Zličín
- **Městská část Praha 6**, starosta, Čs. armády 23, 160 52 Praha 6
- **Městská část Praha – Přední Kopanina**, starosta, K Padesátníku 10, 164 00 Praha – Přední Kopanina
- **Městská část Praha – Nebušice**, starosta, Nebušická 128, 164 00 Praha – Nebušice

- **Městská část Praha – Lysolaje**, starosta, Kovárenská 8/5,
165 00 Praha – Lysolaje
- **Městská část Praha – Suchdol**, starosta, Suchdolské náměstí 734/3,
165 00 Praha – Suchdol
- **Městská část Praha 8**, starosta, Zenklova 35, 180 48 Praha 8
- **Městská část Praha – Dolní Chabry**, starosta, Hrušovanské náměstí 253/5,
184 00 Praha 8
- **Městská část Praha 12**, starosta, Písková 830/25, 143 12 Praha 4 - Modřany
- **Městská část Praha 13**, starosta, Sluneční náměstí 13/2580, 158 00 Praha
- **Městská část Praha 17**, starosta, Žalanského 291/12b, 163 00 Praha – Řepy
- **Obec Bělky**, starosta, Bělky 19, 273 53 Hostouň
- **Obec Blevice**, starosta, Blevice 13, 273 28 Zakolany
- **Obec Brandýsek**, starosta, Slánská 62, 273 41 Brandýsek
- **Obec Braškov**, starosta, Dukelská 11, 273 51 Braškov
- **Město Buštěhrad**, starosta, Revoluční 4, 273 43 Buštěhrad
- **Obec Cvrčovice**, starosta, třída Rudé armády 142, 273 41 Brandýsek
- **Obec Červený Újezd**, starosta, Červený Újezd 26, 273 51 Unhošť
- **Obec Číčovice**, starosta, Číčovice 16, 252 68 Číčovice
- **Obec Dobrovíz**, starosta, Pražská 13, 252 61 Jeneč
- **Obec Dobříč**, starosta, Dobříč 10, 252 25 Dobříč
- **Obec Dolany**, starosta, Dolany 35, 273 51 Unhošť
- **Obec Drahelčice**, starosta, Na Návsi 25, 252 19 Rudná
- **Obec Družec**, starosta, Hlavní 42, 273 62 Družec
- **Obec Dřetovice**, starosta, Dřetovice 2, 273 42 Stehelčevy
- **Obec Holubice**, starosta, Holubice 175, 252 65 pošta Tursko
- **Obec Horní Bezděkov**, starosta, Hlavní 41, 273 51 Horní Bezděkov
- **Obec Horoměřice**, starosta, Velvarská 100, 252 62 Horoměřice
- **Město Hostivice**, starosta, Husovo nám. 13, 253 80 Hostivice
- **Obec Hostouň u Prahy**, starosta, Kladenská 119, 273 53 Hostouň u Prahy
- **Obec Hřebeč**, starosta, Draha 75, 273 45 Hřebeč
- **Obec Husinec**, starosta, U Radnice 64, 250 68 Řež
- **Obec Chrástany**, starosta, Plzeňská 28, 252 19 Chrástany
- **Obec Chrustenice**, starosta, Chrustenice 69, 267 12 Loděnice u Berouna
- **Obec Chyňava**, starosta, Chyňava 39, 267 07 Chyňava
- **Obec Chýně**, starosta, Hlavní 200, 253 01 Chýně
- **Obec Chýnice**, starosta, Karlštejnská 22, 252 17 Tachlovice
- **Obec Jeneč**, starosta, Lidická 82, 252 61 Jeneč
- **Obec Jinočany**, starosta, náměstí 5. května 19, 252 25 Jinočany
- **Statutární město Kladno**, primátor, nám. Starosty Pavla 44, 272 52 Kladno
- **Město Klecany**, starosta, Do Klecánek 52, 250 67 Klecany
- **Obec Kněževes u Prahy**, starosta, U Národního výboru 62, 252 68 Kněževes
- **Obec Knovíz**, starosta, Knovíz 15, 274 01 Slaný 1
- **Obec Koleč**, starosta, Koleč 103, 273 29 Koleč
- **Obec Kyšice**, starosta, Berounská 4, 273 51 Unhošť
- **Město Libčice nad Vltavou**, starosta, náměstí Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vltavou
- **Obec Libochovičky**, starosta, Libochovičky 1, 273 42 Libochovičky
- **Obec Lichoceves**, starosta, Lichoceves 20, 252 64 Lichoceves
- **Obec Lidice**, starosta, ul.10.června 1942, 273 54 Lidice
- **Obec Loděnice**, starosta, Husovo nám. 4, 267 12 Loděnice u Berouna
- **Obec Lužce**, starosta, Lužce 1, 267 18 Lužce
- **Obec Makotřasy**, starosta, Makotřasy 35, 273 54 Makotřasy

- **Obec Malé Kyšice**, starosta, Míru 72, 273 51 Unhošť
- **Obec Malé Přítočno**, starosta, Kladenská 10, 273 51 Unhošť
- **Obec Mezouň**, starosta, Mezouň 72, 267 18 Karlštejn
- **Obec Nenačovice**, starosta, Nenačovice 59, 266 01 Nenačovice
- **Obec Nučice**, starosta, Kubrova 31, 252 16 Nučice
- **Obec Okoř**, starosta, Okoř 13, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Ořech**, starosta, Baarovo náměstí 20, 252 25 Jinočany
- **Obec Otovice**, starosta, Otovice 34, 273 27 Otovice
- **Obec Pavlov**, starosta, Lidická 65, 273 51 Unhošť
- **Obec Pchery**, starosta, Pchery 333, 273 08 Pchery
- **Obec Pletený Újezd**, starosta, Kladenská 39, 273 51 Unhošť
- **Obec Ptice**, starosta, Ptice 140, 252 18 Úhonice
- **Město Roztoky**, starosta, náměstí 5. května 2, 252 63 Roztoky u Prahy
- **Město Rudná**, starosta, Masarykova 94/53, 252 19 Rudná u Prahy
- **Obec Statenice**, starosta, Statenická 23, 252 62 Horoměřice
- **Obec Stehelčevy**, starosta, Hlavní 43, 273 42 Stehelčevy
- **Obec Středokluky**, starosta, Lidická 61, 252 68 Středokluky
- **Obec Svárov**, starosta, Svárov 1, 273 51 Unhošť
- **Obec Svrkyně**, starosta, Svrkyně 94, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Tachlovice**, starosta, Tachlovice 8, 252 17 Tachlovice
- **Obec Třebusice**, starosta, Třebusice 11, 273 41 Brandýsek
- **Obec Tuchoměřice**, starosta, V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice
- **Obec Tursko**, starosta, Čestmírovo náměstí 59, 252 65 Tursko
- **Obec Úholičky**, starosta, Náves 10, 252 64 Úholičky
- **Obec Úhonice**, starosta, Na Návsi 24, 252 18 Úhonice
- **Obec Únětice**, starosta, Náves 17/4, 252 62 Horoměřice
- **Město Unhošť**, starosta, Václavské nám. 44, 273 51 Unhošť
- **Obec Velká Dobrá**, starosta, Karlovarská 15, 273 61 Velká Dobrá
- **Obec Velké Přílepy**, starosta, Pražská 162, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Velké Přítočno**, starosta, Vítězná 16, 273 51 Unhošť
- **Obec Vinařice**, starosta, V. ulice 250, 273 07 Vinařice u Kladna
- **Obec Vysoký Újezd**, starosta, Vysoký Újezd 4, 267 16 Vysoký Újezd u Berouna
- **Obec Zájezd**, starosta, Zájezd 26, 273 43 Buštěhrad
- **Obec Zákolany**, starosta, Zákolany 55, 273 28 Zákolany
- **Obec Zbuzany**, starosta, Na Návsi 1, 252 25 Jinočany
- **Obec Zdiby**, starosta, Průběžná 11, 250 66 Zdiby
- **Obec Želenice**, starosta, Dolní Ulice 75, 273 41 Brandýsek

Dotčené územní samosprávné celky (kategorie C):

- **Městská část Praha 1**, starosta, Vodičkova 18, 115 68 Praha 1
- **Městská část Praha 2**, starosta, náměstí Míru 20, 120 39 Praha 2
- **Městská část Praha 3**, starosta, Havlíčkovo náměstí 9/700, 130 85 Praha 3
- **Městská část Praha – Kunratice**, starosta, K Libuši 10, 148 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Libuš**, starosta, Libušská 35, 142 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Slivenec**, starosta, K Lochkovu 6, 154 00 Praha – Slivenec
- **Městská část Praha 7**, starosta, nábr. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7
- **Městská část Praha – Troja**, starosta, Trojská 230/96, 171 00 Praha 7 – Troja
- **Městská část Praha – Ďáblice**, starosta, Květnová 553/52, 182 02 Praha 8 – Ďáblice
- **Městská část Praha – Březiněves**, starosta, U Parku 140, 182 00 Praha 8
- **Městská část Praha 9**, starosta, Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9
- **Městská část Praha 10**, starosta, Vršovická 68, 101 38 Praha 10

- **Městská část Praha 11**, starosta, Ocelíkova 672, 149 41 Praha 4
- **Městská část Praha – Řeporyje**, starosta, Nad náměstím 84, 155 00 Praha – Řeporyje
- **Městská část Praha 16**, starosta, Václava Balého 23, 153 00 Praha 5 – Radotín
- **Městská část Praha – Lipence**, starosta, K Obci 47, 155 31 Praha
- **Městská část Praha – Zbraslav**, starosta, Zbraslavské náměstí 464, 156 00 Praha – Zbraslav
- **Městská část Praha – Lochkov**, starosta, Za Ovčínem 1, 154 00 Praha
- **Městská část Praha – Velká Chuchle**, starosta, U Skály 262/2, 159 00 Praha – Velká Chuchle
- **Městská část Praha 18**, starosta, Bechyňská 639, 199 00 Praha – Letňany
- **Obec Bořanovice**, starosta, Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice
- **Obec Bratronice**, starosta, Bratronice 35, 273 63 Bratronice
- **Obec Bubovice**, starosta, Bubovice 27, 267 18 Karlštejn
- **Město Černošice**, starosta, Riegrova 1209, 252 28 Černošice
- **Obec Číčovice**, starosta, Číčovice 16, 252 68 Číčovice
- **Obec Doksy**, starosta, Sokolská 305, 273 64 Doksy u Kladna
- **Obec Dolany**, starosta, Dolany 95, 278 01 Dolany nad Vltavou
- **Obec Hrdlív**, starosta, Hrdlív 79, 273 06 Hrdlív
- **Obec Choteč**, starosta, Choteč 40, 252 26 Třebotov
- **Obec Chvatěruby**, starosta, Chvatěruby 230, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1
- **Obec Jemníky**, starosta, Jemníky 97, 274 01 Slaný 1
- **Obec Kamenné Žehrovice**, starosta, Karlovarská třída 6, 273 01 Kamenné Žehrovice
- **Obec Kamenný Most**, starosta, Kamenný Most 80, 273 26 Olovnice
- **Obec Karlík**, starosta, Karlická 1, 252 29 Dobřichovice
- **Obec Klíčany**, starosta, Ke Školce 8, 250 69 Vodochody
- **Obec Kosoř**, starosta, Průběžná 260, 252 26 Kosoř
- **Obec Kozomín**, starosta, Kozomín 28, 277 45 Úžice u Kralup nad Vltavou
- **Město Kralupy nad Vltavou**, starosta, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- **Město Libušín**, starosta, Hálkova 140, 273 06 Libušín
- **Obec Máslovice**, starosta, Pražská 18, 250 69 Vodochody
- **Obec Mořina**, starosta, Mořina 81, 267 17 Mořina
- **Obec Mořinka**, starosta, Mořinka 28, 267 18 Karlštejn
- **Obec Nelahozeves**, starosta, Školní 3, 277 51 Nelahozeves
- **Obec Neuměřice**, starosta, Neuměřice 21, 273 26 Olovnice
- **Město Odolena Voda**, starosta, Dolní náměstí 14, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Olovnice**, starosta, U Rybníka 45, 273 26 Olovnice
- **Obec Panenské Břežany**, starosta, Hlavní 17, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Podlešín**, starosta, Podlešín 43, 273 25 Zvoleněves
- **Obec Postřížín**, starosta, Pražská 42, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Roblín**, starosta, Karlštejnská 50, 252 26 Třebotov
- **Obec Sedlec**, starosta, Sedlec 60, 250 65 Líbeznice
- **Obec Slatina**, starosta, Slatina 87, 273 26 Olovnice
- **Město Smečno**, starosta, náměstí T. G. Masaryka 12, 273 05 Smečno
- **Obec Svatý Jan pod Skalou**, starosta, Svatý Jan pod Skalou 11, 266 01 Beroun 1
- **Obec Svinařov**, starosta, U Výboru 176, 273 05 Smečno
- **Obec Třebotov**, starosta, Klidná 69, 252 26 Třebotov
- **Obec Třebichovice**, starosta, Třebichovice 89, 273 06 Libušín
- **Město Velvary**, starosta, náměstí Krále Vladislava 1, 273 24 Velvary

- **Obec Větrušice**, starosta, Větrušice 14, 250 67 Klecany
- **Obec Vodochody**, starosta, Průběžná 50, 250 69 Vodochody
- **Obec Vonoklasy**, starosta, Na Návsi 4, 252 28 Černošice
- **Obec Vráž**, starosta, Školní 259, 267 11 Vráž u Berouna
- **Obec Zlončice**, starosta, Zlončice 40, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1
- **Obec Zvoleněves**, starosta, Zvoleněves 274, 273 25 Zvoleněves
- **Obec Železná**, starosta, Železná 28, 266 01 Beroun 1
- **Obec Žižice**, starosta, Žižice 31, 274 01 Slaný 1

Dotčené správní úřady:

- **Magistrát hl. m. Prahy**, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- **Krajský úřad Středočeského kraje**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Městský úřad Beroun**, Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun-Centrum
- **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**, Pracoviště Praha, OŽP, Orebitská 477/18, 130 00 Praha 3 - Žižkov
- **Městský úřad Černošice**, Riegrova 1209, 252 28 Černošice
- **Magistrát města Kladna**, nám. Starosty Pavla 44, 272 01 Kladno
- **Městský úřad Slaný**, Velvarská 136, 274 53 Slaný
- **Hygienická stanice hlavního města Prahy**, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
- **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2
- **Česká inspekce životního prostředí**, Ol Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
- **Ministerstvo zdravotnictví**, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Odbory MŽP (odesláno IS pod č.j.:82761/ENV/16):

- odbor ochrany ovzduší
- odbor ochrany vod
- odbor ochrany přírody a krajiny
- odbor odpadů
- odbor výkonu státní správy I - Praha

Oznamovatel:

Letiště Praha, a.s., Ing. Jiří Kraus, K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6

Zpracovatel oznámení + dokumentace EIA:

- RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

Zpracovatel posudku:

- Ekoteam, RNDr. Vladimír Ludvík, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

Na vědomí:

- **Krajský úřad Středočeského kraje**, OŽPaZ, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Magistrát hlavního města Prahy**, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- **Městský úřad Kralupy nad Vltavou**, OŽP, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou

- **Česká inspekce životního prostředí**, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany
- **Ministerstvo dopravy**, nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- **Ministerstvo zemědělství**, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů, Těšnov 17, 117 05 Praha 1
- **Povodí Vltavy**, státní podnik, Holečkova 8, 150 24 Praha 5
- **Povodí Labe**, státní podnik, Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
- **AOPK ČR**, Kaplanova 1, 148 00 Praha 4
- **AOPK ČR**, RP Střední Čechy, Podbabská 30, 160 00 Praha 6
- **Obec Hovorčovice**, starosta, Revoluční 33, 250 64 Měšice u Prahy
- **Obec Líbeznice**, starosta, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice
- **Obec Mratín**, starosta, Kostelecká 131, 250 63 Mratín
- **Městská část Praha – Šeberov**, starosta, K Hrnčířům 160, 149 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Újezd**, starosta, Kateřinské náměstí 465/1, 149 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Čakovice**, starosta, náměstí 25. března 121, 196 00 Praha 9
- **Městská část Praha 19**, starosta, Semilská 43/1, 197 00 Praha 9 – Kbely