

Ministerstvo pro místní rozvoj
Staroměstské náměstí 6
110 10 Praha 1

prostřednictvím

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

k č.j. 136936/2025/KUSK
k sp.zn. SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št

prostřednictvím datové schránky

v Jílovém u Prahy dne 2.1.2026

Městská část Praha - Suchdol

IČO: 002 31 231
se sídlem Suchdolské náměstí 734/3
165 00 Praha Suchdol

zastoupená Ing. Petrem Hejlem, starostou

právně zastoupená

JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., ev.č. ČAK 14936
advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.
se sídlem Klokotská 103, 390 01 Tábor, IČO: 018 25 666
ID DS: 2j5wqrg

adresa pro doručování:
Masarykovo náměstí 20, 254 01 Jílové u Prahy

**Odvolání proti rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje,
odboru územního plánování a krajského stavebního úřadu, č.j.
136936/2025/KUSK ze dne 3.12.2025**

Příloha: bez příloh

I.

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

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

Shora nadepsaná městská část se přihlásila ve smyslu ustanovení § 9c odst. 3 zákona EIA do předmětného navazujícího správního řízení a uplatnila námítky proti předmětnému záměru.

Stavební úřad písemností č.j. 121201/2025/KUSK ze dne 1.9.2025 vyrozuměl účastníky řízení o doplnění podkladů pro rozhodnutí a umožnil jim vyjádřit se k jejich obsahu, této možnost shora nadepsaná městská část využila.

Stavební úřad následně vydal pod č.j. **136936/2025/KUSK ze dne 3.12.2025** rozhodnutí, kterým předmětný záměr „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně umístil (dále jen „napadené rozhodnutí“).

Shora nadepsaná městská část (dále též jen „odvolatel“) proti rozhodnutí stavebního úřadu ze dne 3.12.2025 tímto v zákonné lhůtě podává toto

o d v o l á n í .

II.

Napadené výroky

Odvolání proti napadenému rozhodnutí podává odvolatel proti výrokové části v plném rozsahu.

III.

Odvolací důvody

Napadené rozhodnutí odvolatel považuje za nezákonné a věcně nesprávné. Napadené rozhodnutí zasahuje do hmotných i procesních práv odvolatele i dalších účastníků řízení, zejména do práva vlastnického a jeho jednotlivých složek, zejména složky užívací, práva na ochranu životního prostředí a zdraví, a práva na spravedlivý proces. Odvolání proti napadenému rozhodnutí podává odvolatel z následujících konkrétních důvodů.

1. Rozpor se základními správními zásadami

Předně odvolatel považuje za nezbytné se vyjádřit ke zcela nevhodnému načasování vydání napadeného rozhodnutí, neboť skutečnost, že lhůta pro podání odvolání zasahuje do vánočních svátků se jeví jako účelově zvolená tak, aby bylo jeho podání co nejvíce ztíženo. Odvolatel je přesvědčen, že takový postup je v rozporu s § 2 odst. 3, a § 4 odst. 1, 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).

Dle § 2 odst. 3 správního řádu *správní orgán šetří práva oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dotčené osoby).*

Dle § 4 odst. 1 správního řádu *je veřejná správa službou veřejnosti; každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost podle možností vycházet dotčeným osobám vstříc.* Dle odst. 3 zmíněného ustanovení *správní orgán s dostatečným předstihem uvědomí dotčené osoby o úkonu, který učiní, je-li to potřebné k hájení jejich práv a neohrozí-li to účel úkonu.* A dle § 4 odst. 4 správního řádu *správní orgán umožní dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.*

Postup stavebního úřadu je však očividně v rozporu s výše citovanými ustanoveními správního řádu a základními zásadami správního řízení, neboť doručováním rozhodnutí tak, aby odvolací lhůta běžela přes vánoční a novoroční svátky, stavební úřad neumožňuje účastníkům adekvátně s ohledem na rozsah, složitost i význam dané věci uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy, včetně značného omezení možnosti nahlížení do spisu. Je třeba upozornit, že se jedná o záměr, jehož význam, složitost i rozsah je na území hl. m. Prahy jedinečný, jedná se jednu z největších investic na území hl. m. Prahy, a řízení se vede již od roku 2019. Postup stavebního úřadu se proto jeví jako účelový a zcela nepokrytě stranící investorovi.

Odvolatel s ohledem na výše uvedené namítá, že postupem bylo zásadně zasaženo do jeho procesních práv, a to v rozporu s čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

Dále odvolatel namítá, že přestože námitky proti předmětnému záměru uplatnilo velké množství účastníků, stavební úřad uvedl, že účastníci v rámci územního řízení uplatnili obsahově shodné nebo obdobné námitky, a proto je stavební úřad vypořádal hromadně. Takovým postupem došlo k porušení § 68 odst. 3 správního řádu, neboť se stavební úřad nevypořádal se všemi návrhy a námitkami účastníků, případně je dezinterpretoval či bagatelizoval, přičemž jejich podstatu vůbec nevypořádal.

2. Absence výroku o kapacitě záměru

Odvolatel namítá, že napadené rozhodnutí stavebního úřadu nemá všechny náležitosti vyžadované právními předpisy.

Dle § 9 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 503/2006 Sb., vyhlášky o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, v rozhodném znění, musí územní rozhodnutí o umístění stavby obsahovat mj. určení prostorového řešení stavby, zejména půdorysnou velikost, maximální výšku a tvar a **základní údaje o její kapacitě.**

V rozporu s výše uvedeným ustanovením výrok napadeného územního rozhodnutí o umístění stavby tyto údaje neobsahuje – ve výroku územního rozhodnutí chybí základní údaje

o kapacitě daného záměru, a tedy vydané rozhodnutí je i z tohoto důvodu rozporné správními předpisy.

Absence údaje o kapacitě stavby ve výroku územního rozhodnutí by měla zajišťovat totožnost záměru se záměrem posouzeným v procesu EIA, kdy je třeba připomenout, že ve stanovisku Ministerstva životního prostředí ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/ENV/11 je záměr jasně kapacitně ohraničen, jako:

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

Význam počtu přepravených cestujících akcentuje i samo napadené rozhodnutí, když uvádí: „Z hlediska kapacitních charakteristik záměru pak lze odkázat na vydané závazné stanovisko k ověření změn záměru, ve kterém jsou též detailněji popsány výše uvedené změny technického řešení záměru a vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí. **Zásadním parametrem, který vychází z procesu EIA a je promítnut v DUR, tak zůstává celkový počet přepravených cestujících za rok, který činí 21,2 mil.**“ a dále v napadeném rozhodnutí též uvádí: -2015294687 „Jiný počet celkových přepravených cestujících za rok nebyl předmětem ani procesu-2015294687 EIA ani není předmětem probíhajícího územního řízení.“ Z uvedeného jasně vyplývá, že se jedná o stanovení maximální cílové kapacity přepravených osob.

Odvolatel k tomu namítá, že tím, že základní údaje o kapacitě stavby ve výroku napadeného rozhodnutí o umístění stavby absentují, není záměr vázán jakoukoli kapacitou (tedy ani kapacitou, na jakou byl posouzen v procesu EIA). Záměr by tedy tak, jak je nyní umístěn, mohl být užíván i pro vyšší kapacity, než na jaké byl posouzen v rámci EIA, jinými slovy záměr tak, jak byl umístěn (bez uvedení jeho kapacity) není záměrem, který byl posouzen v rámci EIA (kde byla jeho kapacita ohraničena).

Napadené rozhodnutí je vydáno v rozporu s § 9 odst. 1 vyhlášky č. 503/2006 Sb., § 68 odst. 2 správního řádu, § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Výrok napadeného rozhodnutí je neurčitý a neúplný.

3. Nesoulad s územně plánovací dokumentací

Odvolatel namítal nesoulad předmětného záměru s cíli a úkoly územního plánování, neboť je záměr v rozporu s § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v rozhodném znění (dále jen „stavební zákon“), podle kterého je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Předmětný záměr však předpoklady pro udržitelný rozvoj nesplňuje, když ve svém širším okolí podstatně zhoršuje životní prostředí. Je třeba uvést, že rozšiřování letiště není nezbytné a nemůže převážit nad veřejným zájmem na ochraně zdraví a přírody. V této souvislosti odvolatel považuje za nezbytné namítnout, že EIA uváděné cílové kapacity 21,2 mil. cestujících lze dosáhnout při standardním provozu na stávajících 2 drahách bez nutnosti budování 3 dráhy, tedy bez rozšiřování území zasaženého nadlimitním hlukem. Z provozních dat letiště, které jsou veřejně dostupné, vyplývá že na stávajících 2 drahách bylo v roce 2008 zajištěno 178 tisíc pohybů. Při vytíženosti letadel 121 cestujících / let v roce 2024 vychází roční kapacita letiště na 21,5 mil. cestujících. Dále je třeba upozornit, že v roce 2025 se předpokládá vytíženost letadel okolo 125 cestujících / let, a tedy roční kapacita letiště 22,2 mil. cestujících. K tomu odvolatel dodává, že ze stejných důvodů, tedy větší vytíženosti letadel a provozu letadel s větší kapacitou (2005: 71 cestujících / let, 2024: 139 cestujících / let), bylo ve Vídni v prosinci 2025 rozhodnuto o

ukončení přípravy 3 dráhy.

Odvolatel k výše uvedenému považuje za nezbytné upozornit, že se dá cílová kapacita docílit provozem větších a plnějších letadel, než byla situace při přípravě dokumentace EIA, a bez nutnosti rozšiřovat hlukem zasažené oblasti hlukem a ohrožovat zdraví obyvatel zasažených oblastí.

Podle § 19 odst. 1 stavebního zákona patří mezi úkoly územního plánování mj. stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání, vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem, stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení, prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území a vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území.

Odvolatel namítá věcnou nesprávnost a nezákonnost závazných stanovisek orgánů územního plánování, tj. Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „MHMP“), odboru územního rozvoje, č.j. MHMP 2058889/2023 (sp.zn. S-MHMP 1898341/2023) ze dne 30.10.2023 a Městského úřadu Černošice, odboru územního plánování, č.j. MUCE 56642/2023 OUP ze dne 11.4.2023.

Odvolatel namítá, že soulad s cíli a úkoly územního plánování zároveň nebyl ze strany orgánů územního plánování řádně posouzen.

K tvrzení stavebního úřadu týkajícího se údajného nepochopení podstaty Politiky územního rozvoje ČR (dále jen „PUR“), odvolatel považuje za nezbytné zdůraznit, že již v námitkách uvedl, že PUR je koncepčním strategickým dokumentem, který stanoví zejména cíle, které se mají sledovat a naplňovat, a slouží ke koordinaci při naplňování strategických dokumentů s tím, že přímo uvádí Strategii regionálního rozvoje ČR.

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

Bod 3 PUR stanoví, že **„Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR (dále jen „územní rozvoj“). Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů, PÚR ČR vychází mj. i z aktuálně platné Strategie regionálního rozvoje (SRR) ČR, a slouží ke koordinaci územního plánování a strategického plánování. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů (dále jen „rozvojové záměry“).“**

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

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

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

Stavební úřad však uvedené články zcela záměrně ignoroval a odkázal pouze na text výše zmíněných závazných stanovisek, které však jak je namítáno, soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování evidentně neposoudily.

Je rovněž třeba zdůraznit, že nedošlo k naplnění požadavků PUR, které vyžadují před umístěním paralelní dráhy zkoordinovat v souladu s cíli udržitelného rozvoje potřeby obcí a městských částí na severu hl. m. Prahy a v metropolitní oblasti.

Plánovaná paralelní vzletová a přistávací dráha nepřináší takový prokazatelný přínos pro občany hl. m. Prahy a přilehlé metropolitní oblasti, který by odůvodnil její negativní vlivy. Je prokazatelně v zásadním rozporu s cíli Strategického rámce ČR i Strategií regionálního rozvoje. Tyto dokumenty musí dle požadavků PUR sledovat všechny orgány veřejné správy k zajištění konsensuálního rozhodování. Stavební úřad však uvedené námitky v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu vůbec nevypořádal.

Dále je třeba uvést, že Zásady územního rozvoje (dále též jen „ZÚR“) hl. m. Prahy v bodě 6.4.1 Letiště Václava Havla Praha uvádí:

„Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zajištění kapacitního kolejového spojení s celoměstským centrem,*
- b) maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé Letiště Václava Havla Praha po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L: 820 pohybů letadel, z toho v denní době (06.00 – 22.00) 780 pohybů letadel, v noční době (22.00 – 6.00) 40 pohybů letadel,*
- c) zastavení leteckého provozu na celém Letišti Václava Havla Praha v noční době po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L: od 24.00 do 05.29. Poslední koordinace na 23.30, doba mezi 23.30 až 23.59 pouze pro opožděné přílety nebo odlety,*
- d) preference drah pro vzlety a přistání v rámci denního provozu: Využití RWY 06L/24R v denní době primárně pro vzlety, RWY 06R/24L v denní době pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací). Při využití*

RWY 06L/24R pro vzlety a přistání, uzavření RWY 06R/24L pro vzlety a přistání, z důvodu bezpečného provedení letu,

e) pro omezení hluku z nočního provozu uplatnit následující opatření: uzavření RWY 12/30 a RWY 06R/24L pro noční provoz s výjimkou situace při uzavření RWY 06L/24R pro RWY 06R/24L, uzavření obou drah RWY 06L/24R a RWY 06R/24L pro RWY 12/30 nebo z důvodu nutnosti bezpečného provedení letu,“

Závazné stanovisko orgánu územního plánování však výše uvedené podmínky vůbec neuvádí a jejich splnění nijak nehodnotí.

4. Není prokázán převažující veřejný zájem na stavbě, kapacita záměru

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

Odvolatel namítá, že už stávající jedna dráha spolu s tzv. příčnou dráhou dokáže zajistit kapacitu na úrovni 21 mil. cestujících ročně, a to při změně letového řádu o pouhou 1 hodinu, případně lze uváděné cílové kapacity 21,2 mil. cestujících dosáhnout při standardním provozu na stávajících 2 drahách bez nutnosti budování 3 dráhy, tedy bez rozšiřování území zasaženého nadlimitním hlukem. Z provozních dat letiště, které jsou veřejně dostupné, vyplývá že na stávajících 2 drahách bylo v roce 2008 zajištěno 178 tisíc pohybů. Při vytiženosti letadel 121 cestujících / let v roce 2024 vychází roční kapacita letiště na 21,5 mil. cestujících. Dále je třeba upozornit, že v roce 2025 se předpokládá vytiženost letadel okolo 125 cestujících / let, a tedy roční kapacita letiště 22,2 mil. cestujících. K tomu odvolatel dodává, že ze stejných důvodů, tedy větší vytiženosti letadel a provozu letadel s větší kapacitou (2005: 71 cestujících / let, 2024: 139 cestujících / let), bylo ve Vídni v prosinci 2025 rozhodnuto o ukončení přípravy 3 dráhy.

Odvolatel k výše uvedenému považuje za nezbytné upozornit, že se dá cílová kapacita docílit provozem větších a plnějších letadel, než byla situace při přípravě dokumentace EIA, a bez nutnosti rozšiřovat hlukem zasažené oblasti hlukem a ohrožovat zdraví obyvatel zasažených oblastí.

Závazná kapacita záměru dle stanoviska EIA je stanovena na 21,2 mil. cestujících ročně. Tato kapacita byla určující pro vstupní podklady do procesu EIA. Dodržení maximální kapacity požadovalo i MŽP v rámci procesu EIA, nicméně tento požadavek stavební úřad zcela opomněl uvést do výroku a do podmínek napadeného rozhodnutí, přestože jde o zcela klíčový požadavek.

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

Je třeba zdůraznit, že záměr, který bude mít výrazný dopad na životní prostředí, zdraví obyvatel a vlastnická práva vlastníků nemovitostí v území zasaženém nadlimitním hlukem, emisemi a dalšími negativními dopady nebylo prokázáno, že by byl veřejným zájmem, výrazně

převažujícím nad zájmy vlastníků nemovitostí a dotčených obyvatel v území obecně. V této souvislosti je třeba odkázat na nález Ústavního soudu Pl. ÚS 24/08 č. 124/2009 Sb., kde Ústavní soud zrušil zákon č. 544/2005 Sb., o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R - 24L letiště Praha Ruzyně, ve kterém byl veřejný zájem na stavbě zakotven v ust. § 1 zrušeného zákona.

Je třeba uvést, že stavební úřad v napadeném rozhodnutí zcela opomíná hodnotit evidentní konflikt veřejných zájmů, a to veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví a na ochraně životního prostředí a veřejného zájmu na vybudování, resp. zkapacitnění letiště. Je třeba upozornit, že se nejedná pouze o upřednostnění soukromých zájmů spočívajících v ochraně vlastnických práv účastníků a dotčených obyvatel, jak mylně interpretuje stavební úřad. Zároveň je třeba dodat, že stavební úřad uvádí, že hodnocení a závěry týkající se ochrany dalších veřejných zájmů obsahuje např. závazné stanovisko EIA, nicméně jak odvolatel a další účastníci opakovaně namítají, uvedené stanovisko vychází z nesprávných a neaktuálních podkladů a dle jejich názoru je věcně nesprávné a nezákonné, navíc posouzení dalších zákonem chráněných zájmů je dle názoru odvolatele nedostatečné.

V této souvislosti odvolatel považuje za důležité uvést, že podobný projekt zkapacitnění letiště ve Vídni, konkrétně projekt výstavby třetí vzletové a přistávací dráhy, byl zastaven, a to mj. z důvodu zvýšených odhadovaných stavebních nákladů, ale i nasazení větších letadel, která pojmu více cestujících, a tedy se snižuje tlak na kapacitu drah. Blíže v člancích https://viennaairport.com/en/company/press_news/press_releases_news_1?news_beitrag_id=1764080105950 a <https://www.planes.cz/cs/article/210320/viden-zrusila-plan-vystavby-treti-drahy>.

5. Invariantnost záměru

Odvolatel namítal, že záměr byl posuzován pouze v jedné aktivní variantě, přičemž stavební úřad uvedl, že účastník řízení „se omezuje na obecné tvrzení nezákonnosti a věcné nesprávnosti“, a tuto námitku stavební úřad odmítl s odkazem na sdělení Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) ze dne 30.5.2024. Odvolatel namítá, že takové vypořádání námítky je v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu.

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

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

Posouzení variant záměru vyžaduje též např. posouzení jednotlivých alternativ z hlediska zásahu do ZPF.

Odvolatel k výše uvedenému uvádí, že v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je třeba vždy zkoumat více variant. V této souvislosti lze odkázat na nález Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 24/2000, který výslovně zdůrazňuje cit.: „*Smyslem a účelem systému EIA je vybrat variantu řešení, které je z ekologického hlediska nejvhodnější.*“ Ústavní soud dále v nálezu uvedl cit.: „*Posuzování vlivů na životní prostředí není bez výběru z variantních řešení dost dobře myslitelné a představuje hledání optimálního sladění zájmů investora s jinými chráněnými veřejnými zájmy. Musí být proto snahou investora předložit již v oznámení taková variantní řešení, která umožní výběr nejvhodnějšího řešení z jím navržených variant.*“ Aplikovatelnost těchto závěrů i na zákon EIA, který byl přijat v roce 2001, potvrdil Ústavní soud např. v usnesení III. ÚS 2738/07.

Z výše citovaného nálezu výslovně vyplývá povinnost hledat optimální sladění zájmů investora s jinými chráněnými veřejnými zájmy, tedy povinnost vybrat výslednou variantu řešení, která je z ekologického hlediska nejvhodnější. I správní orgán toto musí brát v potaz. V řešené věci se však variantami umístění paralelní dráhy nikdo řádně nezabýval.

6. Zásah do pohody bydlení, rozpor s charakterem území

Odvolatel namítal, že umístění staveb musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí.

Předmětný záměr má být umístěn nedaleko obytné zástavby, to jak městských částí hl. m. Prahy, tak i okolních obcí. Umístění navrhované stavby bude v důsledku enormního nárůstu hlukové zátěže v důsledku rozšíření a zkapacitnění letiště znamenat nepřijatelný zásah do práva účastníků řízení na zachování pohody bydlení. Nejvyšší správní soudu ve své konstantní judikatuře (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 8 As 27/2012 – 113 nebo č.j. 2 As 44/2005) definuje pohodu bydlení jako „*souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech*“.

Současně je podle názoru NSS dle uvedeného rozhodnutí třeba přihlížet i k subjektivním hlediskům daným způsobem života osob, jichž se má stavba dotýkat, pokud

tyto subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality, a také k případné památkové ochraně území.

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

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

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

Stavební úřad však uvedenou námitku odmítl s tím, že vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly komplexně posouzeny v rámci procesu EIA, jakož i v dalších podkladech k záměru. Stavební úřad zároveň uvedl, že letiště se nachází v oblasti velkého rozvojového území, a je tedy zřejmé, že v okolí bude docházet k rozsáhlé výstavbě a proto je takové zatížení přiměřené místním poměrům. Stavební úřad rovněž uvedl, že *„k prokazatelnému překročení hygienického limitu hluku z leteckého provozu prozatím ani za současného stavu nikdy nedošlo, když celkový stav po realizaci Záměru má být příznivější než současný stav“*.

S tímto tvrzením stavebního úřadu však nelze souhlasit.

Předně je třeba zcela odmítnout odkaz stavebního úřadu na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 14.3.2024 jako nepřiléhavý a skutkově neodpovídá danému případu, neboť stavebním úřadem citovaný rozsudek se týká změny stavby rodinného domu. K tomu odvolatel uvádí, že srovnání změny stavby rodinného domu a stavby paralelní dráhy je zcela nepřiměřené a nesmyslné. Je třeba uvést, že dopad zatížení takovou velkou dopravní stavbou, jakou předmětný záměr je, opravdu nelze porovnávat se zatížením okolí změnou stavby rodinného domu.

K tvrzení stavebního úřadu, že existenci letiště a jeho rozvoj je třeba předpokládat a brát v úvahu, odvolatel namítá, že pro tento záměr nejsou stanoveny závazné limity provozu a není vymezeno příslušné OHP, z kterého by odvolatel případně odvodil rozsah dotčení jeho zdraví a majetku. Odvolatel nemůže předpokládat zcela nedůvodný neomezený rozvoj a zkapacitnění letiště, navíc na základě podkladů, které jsou neaktuální. Oddělení procesu rozhodování o umístění stavby od rozhodování o omezení okolního území v rámci vyhlášení OHP Úřadem pro civilní letectví, byť je dáno změnou zákona o veřejném zdraví, lze považovat za nesprávné a dotčeným obyvatelům nadále znesnadňuje předpokládat vlivy umísťovaného záměru na okolí.

Dále lze v této souvislosti také konstatovat, že dlouhodobě připravovaný návrh tzv. Metropolitního plánu předpokládá konkrétní rozsáhlou výstavbu včetně veřejné vybavenosti i na území v budoucnu patrně dotčeného hlukem z provozu letiště. Obyvatelé v rozvojových

územích zjevně nebyli nikdy zahrnuti do posouzení vlivů původního ani upraveného záměru, což jen dokládá nesprávnost vyhodnocení záměru s celoročními vlivy po roce 2030 po dobu x desítek let. Využití posouzení vlivu záměru a stanoviska z roku 2011 pro rozhodnutí o umístění stavby v roce 2025 s předpokladem jejího uvedení do provozu kolem roku 2030 zcela bez zohlednění rozvoje okolního území, bez omezení rozvoje a zástavby území spojené s nárůstem dotčených obyvatel (OHP není vymezeno, územní plán neomezuje) je absurdní, zcela nevěrohodné a vede k nesprávným a zavádějícím závěrům při umístění stavby. Na základě aktuálních dat o rozvoji Suchdola v souladu s návrhem metropolitního plánu a dle připravované zástavby se má počet obyvatel Suchdola po roce 2035 zdvojnásobit minimálně na 15 000 obyvatel s novou ZŠ, novými MŠ, gymnáziem, zdravotním střediskem atd. Tento nesprávný přístup k hodnocení počtu dotčených obyvatel nebyl bohužel napraven ani v rámci, před veřejností „utajených“ podkladů pro opakovaně prodloužení stanoviska v r. 2017 a 2022, ba právě naopak. Posuzován byl stav obyvatel k roku 2021 (?) při současném předpokladu snížení počtu drah i provozu letiště pod stav uvedený ve stanovisku EIA a při zahájení provozu kolem r. 2030.

Základní vstupní data se tedy v některých případech proti EIA 2009 účelově mění na základě „přehodnocení“ (snížený počet pohybů) a jiná - počet cestujících 21,2 mil za rok překvapivě údajně zůstává zachován (str. 98). Přestože se reálně na letišti změnil a dlouhodobě mění skutečný počet cestujících na jeden let (2008 – 70, 2019- 115, 2024 - 121,5, 2025 – 125 za 11 měsíců), dle EIA 2011 – 77 os/let a při ověření stanoviska 2017, 2022 překvapivě – pouhých 82 os/let. Z těchto dat plyne jednoznačný závěr, že buď je vysoce nadhodnocen potřebný počet letů 274 500 oproti 184 000 při 115 os/let, resp. 174 000 při aktuálních 121,5 os/let v r. 2024 (v tomto případě již není pro 21,2 mil cestujících druhá dráha potřebná), nebo je fatálně podhodnocen počet pasažérů – 31,5 mil při 115 os/let resp. 33.3 mil při 121,5 os/let. Rozdíl a nesoulad je natolik zásadní a zjevný, že je nutné a oprávněné v rámci rozhodnutí o umístění stavby požadovat zjednaní nápravy, nejedná se o tolerovatelné drobné pochybení v odhadu. Přesto tento „metodicky správný“ postup s využitím vadných vstupních podkladů a předpokladů bohužel vedl MŽP k prodloužení stanoviska o 5 let.

Odvolatel je přesvědčen, že na základě takovýchto podkladů nelze rozhodovat o umístění stavby s neodstranitelnými vlivy na okolí a navíc s odůvodněním na str. 96, že obyvatelé mají přece „objektivně očekávat“ změny okolo letiště. Přehazování odpovědnosti za nedostatky v územním plánování a rozhodování na obyvatele je nepřijatelné.

Odvolatel ke konstatování stavebního úřadu, že limity zatížení území jsou stanoveny právními předpisy a rozhodnutími správních orgánů, např. EIA, namítá, že napadené rozhodnutí na rozdíl od stanoviska EIA ani neobsahuje údaj o maximálním počtu cestujících, což odvolatel považuje za jeden ze zásadních parametrů. Nutno opět připomenout, že ani parametr 21,2 mil. cestujících uvedený ve stanovisku EIA již i podle informací letiště (viz příprava rozšíření terminálů) zjevně neplatí a nový údaj napadené rozhodnutí ani jiný podklad pro rozhodnutí nestanovuje. **Záměr tedy vzhledem k absenci reálných a objektivních podkladů o kapacitách záměru, o stavu území v době provozu rozšířeného letiště není pro potřeby umístění této stavby řádně vyhodnocen a dochází ke zneužívání zastaralého stanoviska EIA vydaného v roce 2011 na základě podkladů a prognóz z let 2006-2009.**

Odvolatel tedy trvá na své námitce, že dojde ke zcela nepřijatelnému zásahu do pohody bydlení, neboť stavba a zejména její trvalý provoz přinesou významný nárůst hlukové zátěže, bude mít negativní vliv na životní prostředí a negativně se dotkne i klimatu.

Dále odvolatel namítá, že z dostupných podkladů vyplývá, že záměr negativně zasáhne do vlastnického práva mnoha osob, negativně ovlivní okolí záměru, přispěje ke zvýšenému hluku, dopravní zátěži, znečištění ovzduší, vod či půdy či negativně ovlivní hydrologické poměry v lokalitě. Nelze v žádném případě tvrdit, že realizace takto rozsáhlého záměru přispěje ke zlepšení podmínek v území.

Nelze souhlasit se závěrem stavebního úřadu, že nikdo nedošlo k překročení hygienického limitu hluku. Limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor z provozu letiště jsou stanoveny pro denní dobu na 60 dB a pro noční dobu na 50 dB. Limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb jsou pro denní dobu stanoveny na 40 dB a pro celou noční dobu na 30 dB. Stanovené hlukové limity platí pro letiště jako celek, tj. jak pro RWY 06/24, tak pro RWY 12/30.

Z veřejně dostupných informací vyplývá, že v okolí letiště probíhá pravidelné monitorování hluku, přičemž výsledky měření jsou pravidelně reportovány. **Reportovány jsou však pouze výsledky z měření hluku v chráněných venkovních prostorách, nikoli však výsledky z měření hluku v chráněných vnitřních prostorách staveb.** Možnost dodržování těchto hlukových limitů pro chráněné vnitřní prostory tak logicky není jak ověřit. Co se týká měření hluku v chráněných venkovních prostorách, z pravidelného reportování je zřejmé, že hygienické hladiny hluku jsou kontinuálně překračovány, zejména pak v noci.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem je třeba konstatovat, záměr bezesporu negativně zasáhne do pohody bydlení dotčených obyvatel. Tento zásah není možné požadovat za přiměřený místním poměrům.

V této souvislosti lze též odkázat na rozsudek NSS ze dne 2.2.2006, č. j. 2 As 44/2005-116, v němž uvedl cit.: *„Pohodou bydlení“ lze podle jedné z možných definic, která se snaží tento pojem kategorizovat subjektivně, rozumět takový stav, kdy někdo bydlí v klidu, spokojeně, příjemně a šťastně (viz Marek Hanák, Pohoda bydlení, Právní rádce internetová verze, 28. 4. 2005, <http://pravniciradce.ihned.cz/>). Z objektivistického úhlu pohledu lze „pohodou bydlení“ rozumět souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech“.*

Dále lze odkázat na rozsudek NSS z 31.7.2013, č. j. 1 As 33/2013-58, ve kterém NSS uvedl, že nároky kladené na umístování a povolování staveb a výklad pojmu pohoda bydlení se ne zcela náhodně obsahově blíží ustanovení § 127 odst. 1 ObčZ 1964 (pozn. dnes § 1013 zákona č. 89/2012 Sb.). Smyslem obou ustanovení je totiž zachování zdravého a vhodného prostředí pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení, bez ohledu na případné zamýšlené stavební či jiné aktivity. Zatímco prostřednictvím civilní žaloby o stanovení povinnosti zdržet se emisí se lze bránit proti již existujícímu závadnému stavu (nejen v souvislosti se stavbami), právní úprava obsažená ve stavebním zákoně má vzniku takového stavu předcházet (konkrétně vlivem uskutečnění a užívání stavby).

Dopady záměru na okolí je přitom stavební úřad povinen řádně posoudit i navzdory souhlasným závazným stanoviskům dotčených orgánů. V této souvislosti je třeba odkázat

na rozsudek NSS ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 38/2008-123, podle něhož cit.: „**pokud účastník územního řízení poukáže na konkrétní skutečnosti, které zpochybňují splnění požadavku na pohodu bydlení, musí se stavební úřad těmito tvrzeními důkladně zabývat, i když stanoviska dotčených orgánů státní správy konstatovala dodržení předepsaných limitů zatížení.** Navíc zhodnocení, zda vliv jednotlivých negativních účinků umístovaných staveb nepřipustně snižuje pohodu bydlení, není jen otázkou obsahu závazného stanoviska dotčeného orgánu, nýbrž je záležitostí autonomního posouzení stavebním úřadem či odvolacím orgánem po zhodnocení všech relevantních skutečností. Nepřekročení limitních hodnot totiž ještě nutně nemusí znamenat, že zjištěná hladina zatížení způsobeného umístovanou stavbou také splňuje požadavek na pohodu bydlení.“

Odvolatel s ohledem na výše uvedené namítá, že stavební úřad se v napadeném rozhodnutí dostatečně nezabýval tím, zda umístění záměru je s ohledem na charakter území přiměřené.

7. Nezákonné stanovisko EIA

Odvolatel namítá, že došlo k nezákonnému prodloužení stanoviska EIA. Původní závazné stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2011, přičemž bylo opakovaně prodlouženo, naposledy stanoviskem ze dne 29.2.2024. Prodloužení stanoviska EIA je dle názoru odvolatele nezákonné a věcně nesprávné, neboť nebyly splněny podmínky a nebyly prokázány důvody, pro které může být původnímu stanovisku EIA z roku 2011 již podruhé prodloužena platnost.

Stavební úřad uvedenou námitku vypořádal pouze přeepsáním sdělení MŽP, které reagovalo na některé námitky uplatněné v územním řízení.

Předně je třeba uvést, že vypořádání námitek pouhým odkazem nebo citací stanoviska dotčeného orgánu je zcela nedostatečné. Odvolatel k tomu uvádí, že námitky nemohou vypořádat pouze dotčené orgány, ale je třeba, aby se jimi podrobně zabýval sám stavební úřad. Ustálená rozhodovací praxe soudů rovněž dospívá k závěru, že „*v pravomoci stavebního úřadu není přezkoumávat stanoviska (podkladové správní úkony) dotčených orgánů státní správy. Dotčené orgány státní správy se v nich vyjadřují ke specializovaným otázkám, které si z důvodu nedostatku odbornosti nemůže posoudit stavební úřad sám. Stavební úřad je jejich vyjádřeními vázán a do značné míry při jejich pořizování plní roli koordinátora a jeho úlohou je zajistit mezi jednotlivými stanovisky soulad. (...) Finální závěr, zda posuzovaná stavba je či není v souladu se všemi chráněnými zájmy, je však plně v kompetenci stavebního úřadu*“ ja vyplývá z rozsudku NSS ze dne 30. 9. 2009, č. j. 4 As 25/2009-163 (obdobně srov. rozsudek NSS ze dne 17. 12. 2008, č. j. 1 As 68/2008-126, č. 1786/2009 Sb. NSS, bod 26).

V této souvislosti akcentuje odvolatel rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 27. 2. 2014, č. j. 30 A 57/2012-84, podle něhož **správní orgán, který řízení vede, musí závazné stanovisko posoudit.** Posouzení přitom nepodléhá odborná stránka stanoviska ve smyslu její správnosti, což by popíralo samotný smysl závazných stanovisek. Správní orgán, který řízení vede, je však oprávněn (a povinen) zabývat se úplností, určitostí a srozumitelností závazného stanoviska, jakož i tím, zda se správní orgán příslušný k vydání závazného stanoviska **nedopustil zjevného skutkového nebo právního pochybení.** Tento závěr následně potvrdil i NSS například v rozhodnutí ze dne 31. 5. 2016, č. j. 4 As 17/2016-44, ve kterém konstatoval, že „*je povinností správního orgánu dbát na zákonnost a řádné odůvodnění*

svých rozhodnutí i v případech, kdy jsou vydána na podkladě závazných stanovisek dotčených orgánů“.

Stavební úřad však většinu námitek odvolatele a dalších účastníků vypořádává pouze odkazem a citací sdělení MŽP, což je nedostatečné.

Odvolatel namítá, že prodloužení stanoviska EIA je nezákonné a věcně nesprávné. K tomu odvolatel uvádí, že podle ust. § 9a odst. 4 a 5 zákona EIA cit:

*„(4) Platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr **mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí**. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.*

(5) Nelze-li platnost stanoviska prodloužit z důvodu změn podle odstavce 4 věty druhé, které se vztahují pouze k určité části nebo etapě záměru, je taková část nebo etapa předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. h). Oznamovatel k takové části nebo etapě záměru předloží oznámení podle § 6 ve lhůtě stanovené příslušným úřadem. Dojde-li k vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží. Nepředloží-li oznamovatel oznámení ve stanovené lhůtě nebo je-li vydán odůvodněný písemný závěr podle § 7 odst. 5, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží jen částečně, a to v rozsahu, ve kterém se jej nedotýkají změny podle věty první.“ (zvýrazněno odvolatelem).

Možnost prodloužit stanovisko EIA je tak vázána na totožnost realizace záměru, ve které smí dojít pouze k nepodstatným změnám. Toto kritérium je odlišné od tzv. coherence stamp (viz § 9a odst. 4 zákona EIA) nebo změny záměru (viz § 4 odst. 1 zákona EIA). **Při prodloužování platnosti stanoviska EIA se posuzuje pouze absence podstatných změn záměru bez zohlednění vlivů těchto změn na životní prostředí.**

Prodloužení platnosti stanoviska EIA přesto ve svém odůvodnění uvádí: *„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.“* Prodloužení platnosti stanoviska EIA tedy jednak volně zaměňuje podstatné a významné změny, posuzuje významnost změny ke kritériu, které zákon EIA neupravuje (tj. jaké bude mít změna vlivy na životní prostředí) a navíc posuzuje vliv změny při nižším rozsahu provozu na letišti.

V žádosti o prodloužení stanoviska nebyla navíc paradoxně dokládána absence podstatných změn, ale byl předložen podstatně změněný záměr (změna počtu provozních drah v rozporu s platnou územní dokumentací a následně nevyhnutelné změny v provozu na dráhách jsou změny zjevně podstatné) a žadatel se zaměřil na doložení minimálních změn u nového záměru na životní prostředí. Bohužel je ale toto hodnocení vlivů zatíženo zásadní

chybou, která znemožňuje vzájemné srovnání – hodnocení bylo provedeno při jiném rozsahu provozu, než byl závazně stanoven při vydání stanoviska. Prodloužení platnosti původního stanoviska při tomto rozsahu změn na základě předložení posouzení vlivů při neodůvodněně a především nezávazně sníženém rozsahu provozu je nepřijatelné.

Výše uvedený postup považujeme za rozporný se zněním zákona EIA. Tento postup je dle názoru odvolatele i věcně nesprávný. V žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA byly předloženy zejména následující změny:

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

Je třeba upozornit, že zrušení dráhy RWY 12/30 **nebylo vůbec součástí původního posouzení vlivů na životní prostředí**. Délka dráhy RWY 12/30 je přitom 3250 m, dráha je tedy obligatorně posuzovaným záměrem (viz Příloha č. 1 kategorie I bod 9.2 zákona EIA). Z ustálené judikatury SDEU vyplývá, že posuzovaným záměrem je nejen výstavba, ale i demolice (viz C-50/09, Commission v. Ireland, paragraphs 97-101: *It follows that demolition works come within the scope of Directive 85/337 and, in that respect, may constitute a 'project' within the meaning of Article 1(2) thereof.*). Prodloužení platnosti stanoviska EIA tak obsahuje zcela nový záměr, jehož vlivy nebyly posouzeny. Uvedená změna je podstatnou změnou realizace záměru, která následně ovlivňuje a omezuje možnosti rozložení provozu na dráhách a pro kterou neměla být platnost stanoviska prodloužena.

Předmětem posuzovaného záměru je také zkrácení délky dráhy, která byla předmětem posouzení, z 3 550 m na 3 100 m. Jedná se o zkrácení o 450 m, což je změna o téměř 13% z původní délky dráhy. Změna délky dráhy má opět vliv na její budoucí využití z hlediska jednotlivých typů letadel, na rozložení leteckého provozu a v konečném důsledku i na intenzitu hlukové zátěže v okolí.

Dále je třeba uvést, že vliv změny záměru na přerozdělení distribuce letadel na nově budované dráze je zjevný – celkový počet pohybů v charakteristickém dni se na této dráze ve dne zvyšuje o 59 (17%) pohybů za den, přestože celkový počet pohybů byl snížen. Jen samotné denní přílety na RWY 24L přes střed Suchdola a v těsné blízkosti Lysolají a Nebušic se změnou záměru zvyšují o 41 příletů (17%).

Vyšší využití dráhy RWY 06R/24L zvyšuje hlukovou zátěž a má i vliv na délku **limitní denní izofony**, podle které se má dle původní dokumentace vymezovat hranice ochranného hlukového pásma. Délka této izofony se i přes nižší celkovou posuzovanou kapacitu letiště a přes zkrácení dráhy v tomto směru o 450 m **prodlužuje o cca 150 metrů** za původní izofonu. Toto prodloužení limitní izofony fakticky znamená, **že obyvatelé Nebušic, Lysolají a Suchdola budou zcela prokazatelně vystaveni vyšší hlukové zátěži oproti původní podobě záměru, na kterou bylo vydáno stanovisko**. Stanovisko tedy bylo prodlouženo, přestože je i z podkladů v žádosti jednoznačně zřejmé, že změněný záměr zvyšuje na části

území intenzitu hlukové zátěže nad úroveň projednávanou s veřejností i s orgány ochrany veřejného zdraví v rámci procesu EIA.

Odvolatel namítá, že došlo k jednostranné změně záměru bez projednání, přestože generální ředitel letiště a předseda představenstva poskytli garanci, že parametry z dokumentace EIA budou splněny (viz součást dokumentace EIA). Zrušení dráhy 13/31 jednostranným rozhodnutím provozovatele letiště znamená tedy pro okolí další koncentraci hlukové zátěže do obydlí na území a zvyšování počtu letů nad tímto územím – teoretické snížení celkového počtu pohybů pro potřeby srovnávacích studií je z dlouhodobého pohledu na rozvoj letiště zcela formální a účelový krok provedený v zájmu dosažení prodloužení stanoviska.

Odvolatel dále namítá, že původní stanovisko bylo vydáno na provozní parametry, které byly deklarovány jako závazné, na jejich základě byly schváleny ZÚR Prahy a má být podle nich vyhlášováno ochranné hlukové pásmo. Nepodstatnost změn záměru je ale **v žádosti** dokladována studii, které vycházejí z jiných, a to **snížených celkových počtů pohybů**, které **neodpovídají maximálním hodnotám ve vydaném a nyní prodlouženém stanovisku**. Nové parametry byly stanoveny účelově nebo náhodně tak, aby hluková zátěž byla po rozdělení provozu na paralelní dráhy zdánlivě stejná jako u původního záměru. I přes snížení počtu pohybů se toho ale ani graficky nepodařilo dosáhnout. Podklady pro „přehodnocení vývoje provozu“ nejsou v žádosti uvedeny, není uveden rok dosažení přehodnocené nové cílové kapacity, není zdůvodněno, proč nejsou v žádosti posouzeny nejen skutečné cílové parametry ale dokonce ani max. závazné parametry ze stanoviska EIA. V prodloužení platnosti stanoviska EIA se tyto údaje nazývají „nově uvažované cílové kapacity záměru“.

S výše uvedenými změnami záměru jsou v rozporu zcela klíčové podmínky původního stanoviska EIA č. 46-48 a 51-52, upravující parametry provozu záměru, respektive posuzovaný záměr je v rozporu s těmito podmínkami. Výsledky posouzení záměru za stále platných podmínek původního stanoviska by byly zcela odlišné (a musely by konstatovat větší zátěž životního prostředí).

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

Navíc Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví i Srovnávací rozptylová studie 2016 z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší leteckým provozem ve svém textu uvádí, že navrhovanými změnami dojde ke zhoršení vlivů na životní prostředí, např:

- **v 9 ze 14 výpočtových bodů horší výsledky** v případě upraveného dráhového systému pro všechny sledované ukazatele **znečištění ovzduší** (str. 123 – 130 Srovnávací rozptylové studie 2016)
- **zvýšení počtu osob exponovaných hlukem** se zvýšil o **339**, z toho **nadlimitně** bude exponováno o cca **237** více (str. 25 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví), jedná se o cca 8% z celkového počtu
- zvýšení počtu osob ohrožených rizikem infarktu **myokardu o 8%**, zvýšení počtu osob ohrožených **ischemickou chorobou srdeční o 16%** (str. 33-34 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví)

Závěry pak neodpovídají těmto dílčím zjištěním, když vlivy změny na životní prostředí **bagatelizují, ignorují zvýšení akustické zátěže na části území** a dokonce uvádí, že se jedná o *změny nehodnotitelné a hlukové zátěže z obou variant jsou srovnatelné* (str. 40 Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví) nebo *nepředstavují významnější změny v příspěvcích leteckého provozu k imisní zátěži a nebyly zjištěny žádné podstatnější rozdíly* (str. 131 Srovnávací rozptylové studie 2016). Prodloužení platnosti stanoviska EIA pak přebírá pouze tyto závěry.

Proces prodloužení platnosti stanoviska EIA byl **zcela neveřejný, bez účasti veřejnosti, dotčených obcí nebo dotčených orgánů státní správy**, což je nejen v rozporu s principy, na kterých je celé posouzení vlivů na životní prostředí založeno, ale například i s výtkami Evropské komise vůči České republice nebo základními zásadami činnosti správních orgánů (§ 4 odst. 3 a 4 správního řádu).

MŽP navíc při prodloužení platnosti stanoviska vycházelo pouze z podkladů oznamovatele, tedy nijak nezjišťovalo skutečný stav věci (§ 3 správního řádu) a věcnou správnost těchto podkladů **posuzovalo i v oblastech, ve kterých nemá vůbec kompetenci** (zejména v oblasti ochrany veřejného zdraví) bez jakékoliv konzultace s kompetentními orgány (§ 2 odst. 2 správního řádu).

V průběhu prodloužování platnosti stanoviska EIA proto došlo k porušení výše uvedených základních zásad činnosti správních orgánů, které se povinně vztahují i na procesy, které nejsou správními řízeními (jako je například právě prodloužení platnosti stanoviska EIA).

Původní stanovisko EIA upravuje velmi podrobně podmínky provozu záměru (včetně počtu pohybů v charakteristickém letovém dni nebo jejich distribuci):

„46. Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu):

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820*
- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780*
- počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40*

47. Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).

48. Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).

51. V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:

- RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,*
- RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),*
- RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,*

- vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:
- kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,
- kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,
- pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.

52. Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:

- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:

- vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání,

- vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RLR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.

- do nočního provozu letiště Praha Ruzyně budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1 a 2, respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1.

- letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty.“

Vzhledem ke změně distribuce letů na jednotlivých drahách a zrušení dráhy RWY 13/31, záměr posuzovaný při prodloužení platnosti stanoviska EIA neodpovídá těmto podmínkám. Respektive tyto podmínky neodpovídají posuzovanému záměru, přesto zůstávají v platnosti.

Po celou dobu posuzování **nebyla řádně vymezena ani omezena kapacita letiště po roce 2020**, přestože stanovisko MŽP požadovalo omezení maximální kapacity. Kapacita letiště je přitom **zcela klíčovým údajem pro posouzení vlivů na životní prostředí**. Předpoklad, že letiště bude dokončeno v roce 2020 je zcela zjevně mylný. V praxi tak vznikla situace, kdy **reálně dlouhodobě potřebná kapacita letiště nebyla vůbec posuzována** a tím se tento základní parametr stal zcela zjevně proměnnou, časově neukotvenou a různě přejmenovávanou veličinou.

Článek 5 odst. 3 směrnice EIA přitom vyžaduje: „*Informace, které má oznamovatel poskytnout v souladu s odstavcem 1, musí zahrnovat alespoň:*

a) *popis záměru obsahující informace o jeho umístění, povaze a rozsahu;*

c) *údaje nezbytné k určení a posouzení hlavních vlivů, které by záměr mohl mít na životní prostředí;“*

Tuto povinnost potvrzuje i judikatura Soudního dvora EU. „*Rozsah této povinnosti posouzení vlivu na životní prostředí vyplývá z článku 3 pozměněné směrnice 85/337, podle něhož posouzení vlivu na životní prostředí vhodným způsobem určí, popíše a posoudí v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 této směrnice přímé a nepřímé vlivy záměru na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu, hmotný majetek a kulturní dědictví, jakož i na vzájemné působení mezi těmito faktory. ... Tento článek je tudíž nutno chápat v tom smyslu, že jelikož posouzení vlivu na životní prostředí musí zejména vhodně identifikovat, popsat a posoudit nepřímé vlivy záměru, musí toto posouzení zahrnovat i analýzu kumulativních vlivů na životní prostředí, které může mít tento záměr, je-li posuzován společně s ostatními záměry, neboť takováto analýza je nezbytná pro zajištění toho, aby posouzení zahrnuo přezkum všech významných vlivů dotčeného záměru na životní*

prostředí.“ (C-404/09, Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 24. listopadu 2011 — Evropská komise v. Španělské království).

*„Vzít v úvahu pro posouzení vlivů záměru nebo jeho změny na životní prostředí pouze přímé účinky zamýšlených samotných stavebních prací, aniž by byly **zohledněny vlivy na životní prostředí, které mohou být vyvolány používáním nebo provozem stavebních děl, které jsou výsledkem těchto prací, by bylo zjednodušující a v rozporu s tímto přístupem.***

Ostatně výčet faktorů, které je třeba vzít v úvahu, uvedený v článku 3 směrnice 85/337, jako je vliv záměru zejména na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší nebo kulturní dědictví, sám o sobě ukazuje, že vliv na životní prostředí, jehož posouzení má směrnice 85/337 za cíl umožnit, není jen vliv zamýšlených stavebních prací, nýbrž také a zejména vliv záměru, který má být proveden.

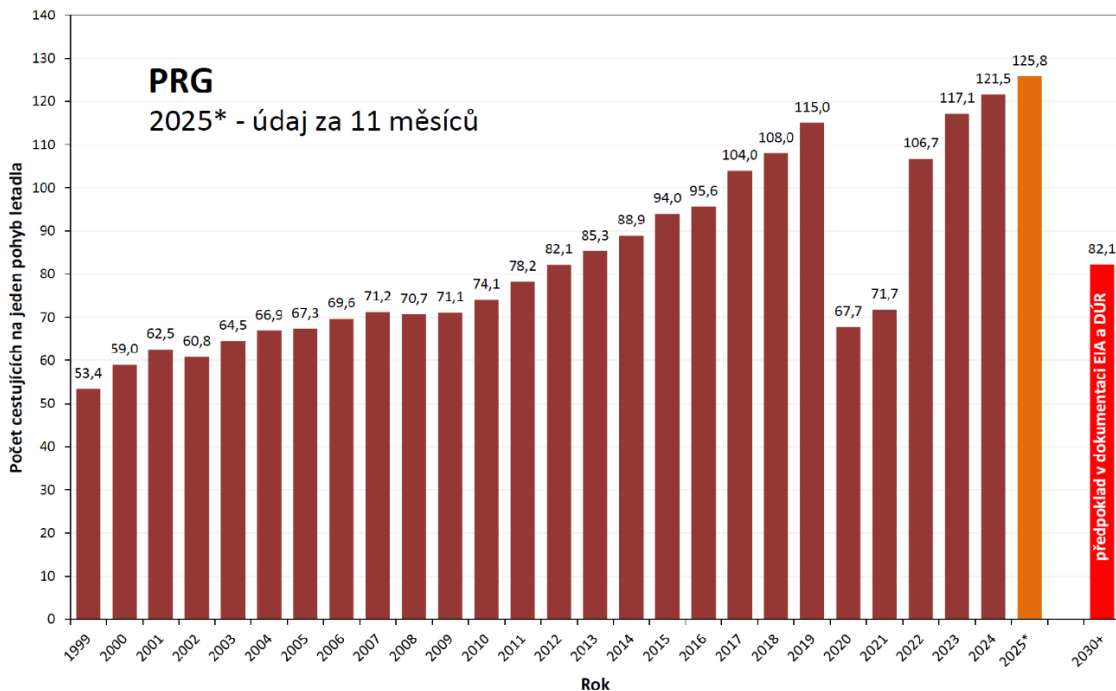
*Soudní dvůr tak ve věci záměru zdvojení již existující železniční tratě rozhodl, že záměr této povahy může mít významný vliv na životní prostředí ve smyslu směrnice 85/337, jelikož může mít zejména významný zvukový vliv (rozsudek ze dne 16. září 2004, Komise v. Španělsko, C-227/01, Sb. rozh. s. I-8253, bod 49). Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, přitom **významný zvukový vliv nebyl vyvolán zdvojením železniční tratě, avšak předpokládaným zvýšením frekvence železniční dopravy, tedy zvýšením, které bylo umožněno právě těmito pracemi spočívajícími ve zdvojení železniční tratě.** Totéž se musí uplatňovat v případě záměru, jakým je záměr dotčený ve sporu v původním řízení, jehož cílem je umožnit zvýšení činnosti letiště, a v důsledku toho intenzity leteckého provozu.“ (C-2/07, Abraham a další).*

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

Odvolatel namítá, že dokumentaci předpokládaná „zvýšená“ kapacita byla již nyní překročena, a to vzhledem k vyšší obsazenosti letadel.

Odvolatel shora uvedené skutečnosti dokládá grafem, který byl vypracován na základě informací dostupných na webových stránkách žadatele, konkrétně na https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/B2B/Files/Statistics%20and%20reports/Prague%20Airport%20Traffic%20Reports/112025_PRG_TRAFFIC_RESULTS.xlsx

Průměrný počet cestujících na jeden pohyb letadla



Povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA

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

Je třeba upozornit, že posuzované základní parametry záměru včetně rozložení provozu na drahách v procesu EIA 2005 - 2011 (3 dráhy, 21,2 mil. cestujících, návrh OHP striktně dle limitních izofon, atd.) neodpovídají záměru předloženému v rámci vedeného územního řízení (kdy má dojít ke zrušení příčné dráhy, v provozu mají být pouze 2 paralelní dráhy přes městskou část Praha-Suchbátka včetně areálů ČZU a ústavů AVČR, a je připravována výstavba terminálů s kapacitou cca 30 mil. cestujících). Z uvedeného je zřejmé, že je nezbytné provést nové zjišťovací řízení.

Dále je zjevné, že nebyl z hlediska dotčení obyvatel zohledněn rozvoj a územní plány obcí. V případě záměru, jehož realizace a zprovoznění se předpokládá kolem roku 2030 a vlivy provozu zatíží okolí po dobu 50 i více let, je posuzování počtu obyvatel dotčených hlukem a imisemi k roku 2021 (příloha prodloužení z r. 2022) nesprávné.

Nesplnění podmínek závazného stanoviska EIA

Bez ohledu na výše uvedené odvolatel dále namítá, že záměr v předložené podobě nespĺňuje závazné podmínky závazného stanoviska EIA.

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

1. nedílnou součástí budou

„Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Ředitelství letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY

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

6. podoba konečného ochranného pásma

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

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

Souhrnná technická zpráva v této souvislosti na stranách 185 až 186 uvádí, že maximální dopad cílového leteckého provozu znázorňuje „soutisk limitních izofon LAeq D = 60 dB a LAeq N = 50 dB, které byly vypočteny dle metodiky ECAC doc. 29, doporučené Evropskou komisí pro účely hlukového mapování. Takto stanovené limitní hodnoty jsou citovány v závazné podmínce č. 6 souhlasného Stanoviska EIA“. Obrázek 2 na straně 186 vymezuje nově dotčené území nadlimitním hlukem z leteckého provozu po dosažení cílových parametrů.

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

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

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

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

13. koordinace stavby s plánovanými dopravními stavbami

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění. Není uvedeno konkrétní řešení koordinace s konkrétními dopravními stavbami (SOKP 518, 519), přičemž je pouze konstatováno, že „další stavby nemají ukotvená řešení.“ V dokumentaci k záměru chybí konkrétní výčet souvisejících staveb, které by mohly být v kumulaci se záměrem, což se od doby zpracování posouzení mohlo změnit, přičemž tyto nebyly uvedeny ani ve výčtu staveb při posouzení EIA. Již v žádosti o vydání rozhodnutí o umístění záměru jsou však uvedeny podmíněné investice (rozšíření ČOV Jih letiště Praha, páteřní kolektor S-J, TS 20, vysokotlaké plynovody, dostavba tunelu Jeneček, kolejová propojení).

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

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

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

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

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

Požadavek není splněn, ani není zdůvodněno jeho nesplnění.

Odvolatel dále uvádí, že MŽP ve sdělení ze dne 30.6.2025 vyjadřuje nesouhlas s námitkou, že prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo nezákonnou formou, kterou stavební úřad bez dalšího převzal.

K tomu odvolatel uvádí, že stanovisko EIA má ze zákona formu závazného stanoviska podle §149 správního řádu, musí i prodloužení tohoto dokumentu mít formu závazného stanoviska. Tuto formu správního aktu MŽP nerespektuje a prodloužení stanoviska EIA vydalo ve formě prostého sdělení podle části IV. správního řádu.

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

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

A dále z bodu 35 rozsudku cit. „[35] V situaci, kdy zákon výslovně neuvádí formu správního úkonu, je rozhodující, zda splňuje materiální znaky závazného stanoviska vymezené v § 149 odst. 1 správního řádu (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 11. 2012, č. j. 4 As 52/2012-26, nebo též rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2009, č. j. 2 As 40/2008-80, ze dne 14. 10. 2010, č. j. 7 As 46/2010-54, ze dne 23. 9. 2014, č. j. 1 As 176/2012-140, a ze dne 25. 5. 2023, č. j. 6 As 201/2022-44, ze dne 24. 11. 2023, č. j. 2 As 99/2023-52). Z § 149 odst. 1 správního řádu vyplývá, že obsah závazného stanoviska je závazný pro výrokovou část správního rozhodnutí. Závazným stanoviskem je

tedy takové stanovisko dotčeného orgánu, bez něhož nelze správní rozhodnutí vydat a nelze se od něj odchýlit. K jeho vydání je příslušný pouze dotčený orgán, který disponuje odbornými znalostmi potřebnými k posouzení otázek, které jsou jeho předmětem. Rozhodnutí v navazujícím řízení nelze vydat bez platného závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí. Platnost je zásadní vlastností závazného stanoviska, bez níž nevyvolává zamýšlené právní účinky, a úkon, jímž je měněna, s ním neoddělitelně souvisí. Jde také o základní institut, který zajišťuje aktuálnost stanoviska EIA (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2021, č. j. 1 As 236/2018-94). Úkon, jímž se prodlužuje doba platnosti závazného stanoviska, je závazný pro správní orgán rozhodující v navazujícím řízení a ve spojení se stanoviskem EIA, s nímž tvoří jeden celek, je podkladem pro konečné rozhodnutí. Pokud příslušný orgán EIA k žádosti prodlouží platnost závazného stanoviska dle § 9a odst. 4 zákona o posuzování vlivů, správní orgán se nemůže v navazujícím řízení od jeho závěru odchýlit a samostatně hodnotit, zda byly podmínky pro prodloužení doby platnosti splněny. Totožná forma pro stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí i prodloužení doby jeho platnosti odpovídá „koncepti ultimativní závaznosti výstupu z procesu EIA“, z níž vycházela dle důvodové zprávy k zákonu č. 39/2015 Sb. změna formy stanoviska EIA. Současně není žádný rozumný důvod, pro který by mělo být přistupováno odlišně k přezkumu prodloužení platnosti závazného stanoviska a samotného závazného stanoviska, které spolu úzce souvisí a společně jako celek představují závazný podklad pro navazující řízení. Smyslu právní úpravy, kterou byla zavedena forma závazného stanoviska pro stanovisko EIA, naopak odpovídá, aby byl umožněn přezkum obou úkonů v souladu s § 149 odst. 7 (dříve § 149 odst. 4) správního řádu v rámci přezkumu rozhodnutí, pro které bylo závazné stanovisko podkladem. Je logické, aby případné odvolací námítky v navazujícím řízení směřující proti naplnění podmínek pro prodloužení doby platnosti stanoviska EIA byly vypořádány spolu s námitkami proti vlastnímu stanovisku EIA ministerstvem jakožto správním orgánem nadřízeným správnímu orgánu příslušnému k jejich vydání, který je k tomu vybaven odbornými znalostmi, kvůli nimž mu byla tato agenda svěřena.“

Odvolatel je s ohledem na výše uvedené přesvědčen, že prodloužení platnosti stanoviska EIA ve formě prostého sdělení MŽP tak není platným dokumentem.

K tvrzení MŽP, že předmětná stavba splňuje závazné podmínky stanoviska EIA, odvolatel tvrdí, jak je uvedeno výše, že ke splnění podmínek nedošlo a odkazuje blíže na své uplatněné námítky. Zároveň k podmínce č. 6 týkající se konečné podoby ochranného pásma uvádí, že dle jeho názoru ochranné hlukové pásmo (dále jen „OHP“) by mělo být stanoveno už při územním řízení, neboť považuje za důležité, aby podoba OHP byla najisto stanovena již před povolením nebo nejpozději současně s povolením předmětného záměru. Přestože MŽP tvrdí, že OHP může být stanoveno až po realizaci (!) záměru, odvolatel namítá, že v rámci územního řízení by mělo být zřejmé, jak bude OHP vypadat a jakých objektů se bude týkat.

Odvolatel namítá, že se MŽP nijak nevyrovnalo se skutečností, že nelze umístit záměr, který by přinesl, resp. rapidně zvýšil zátěž v území, a to z hlediska hluku a imisí, kdy dle dokumentace EIA zjevně dojde k překročení hygienických limitů. Jak vyplývá z výsledků procesu EIA a ze strategických hlukových map, část dotčeného území je již v současnosti nadlimitně zatížena hlukem a imisemi. V této souvislosti odvolatel odkazuje na své námítky uvedené výše, tj. že cílové kapacity letiště lze dosáhnout provozem větších a zaplněnějších letadel, neboť podklady, z nichž EIA vychází jsou zastaralé a neodpovídají aktuální situaci.

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

prostředí a hodnotu území.

V kontextu výše uvedeného, jakož i s ohledem na § 11 zákona o životním prostředí, podle kterého území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, především vyplývá, že „nadlimitně“ zatížené území musí být prioritním cílem územně plánovacích opatření, a to jednak takových, které přímo v těchto nadlimitně zatížených územích mohou přispět ke snížení existující zátěže, a dále takových, která ke snížení nadlimitní zátěže působí nepřímo. Základním kritériem však vždy zůstává, že výsledný stav musí být prokazatelně v souladu se zákonnými limity.

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

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

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

„V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné... Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěže v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“

8. Překračování hygienických limitů hluku

Odvolatel namítal, že nelze umístit záměr, který by přinesl, resp. rapidně zvýšil zátěž v území, a to z hlediska hluku a imisí, kdy dle dokumentace EIA zjevně dojde k překročení hygienických limitů. Jak vyplývá z výsledků procesu EIA a ze strategických hlukových map, část dotčeného území je již v současnosti nadlimitně zatížena hlukem a imisemi. Stavební úřad uvedenou námitku odmítl s odkazem na závazné stanovisko a na vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy (dále též jen „HS HMP“) jako dotčeného orgánu na úseku ochrany zdraví.

Odvolatel k tomu uvádí, že limity a míru únosného zatížení území v oblasti ochrany zdraví před hlukem stanoví mimo jiné zákon o ochraně veřejného zdraví, či nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), **jsou povinni technickými, organizačními**

a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

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

Odvolatel považuje za nezbytné zopakovat, že EIA uváděné cílové kapacity 21,2 mil. cestujících lze dosáhnout při standardním provozu na stávajících 2 drahách bez nutnosti budování 3 dráhy, tedy bez rozšiřování území zasaženého nadlimitním hlukem. Z provozních dat letiště, které jsou veřejně dostupné, vyplývá že na stávajících 2 drahách bylo v roce 2008 zajištěno 178 tisíc pohybů. Při vytíženosti letadel 121 cestujících / let v roce 2024 vychází roční kapacita letiště na 21,5 mil. cestujících. Dále je třeba upozornit, že v roce 2025 se předpokládá vytíženost letadel okolo 125 cestujících / let, a tedy roční kapacita letiště 22,2 mil. cestujících. K tomu odvolatel dodává, že ze stejných důvodů, tedy větší vytíženosti letadel a provozu letadel s větší kapacitou (2005: 71 cestujících / let, 2024: 139 cestujících / let), bylo ve Vídni v prosinci 2025 rozhodnuto o ukončení přípravy 3 dráhy.

Odvolatel k výše uvedenému považuje za nezbytné upozornit, že se dá cílová kapacita docílit provozem větších a plnějších letadel, než byla situace při přípravě dokumentace EIA, a bez nutnosti rozšiřovat hlukem zasažené oblasti hlukem a ohrožovat zdraví obyvatel zasažených oblastí.

V kontextu výše uvedeného, jakož i s ohledem na § 11 zákona o životním prostředí, podle kterého území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, především vyplývá, že „nadlimitně“ zatížené území musí být prioritním cílem územně plánovacích opatření, a to jednak takových, které přímo v těchto nadlimitně zatížených územích mohou přispět ke snížení existující zátěže, a dále takových, která ke snížení nadlimitní zátěže působí nepřímo. Základním kritériem však vždy zůstává, že výsledný stav musí být **prokazatelně v souladu se zákonnými limity.**

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

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

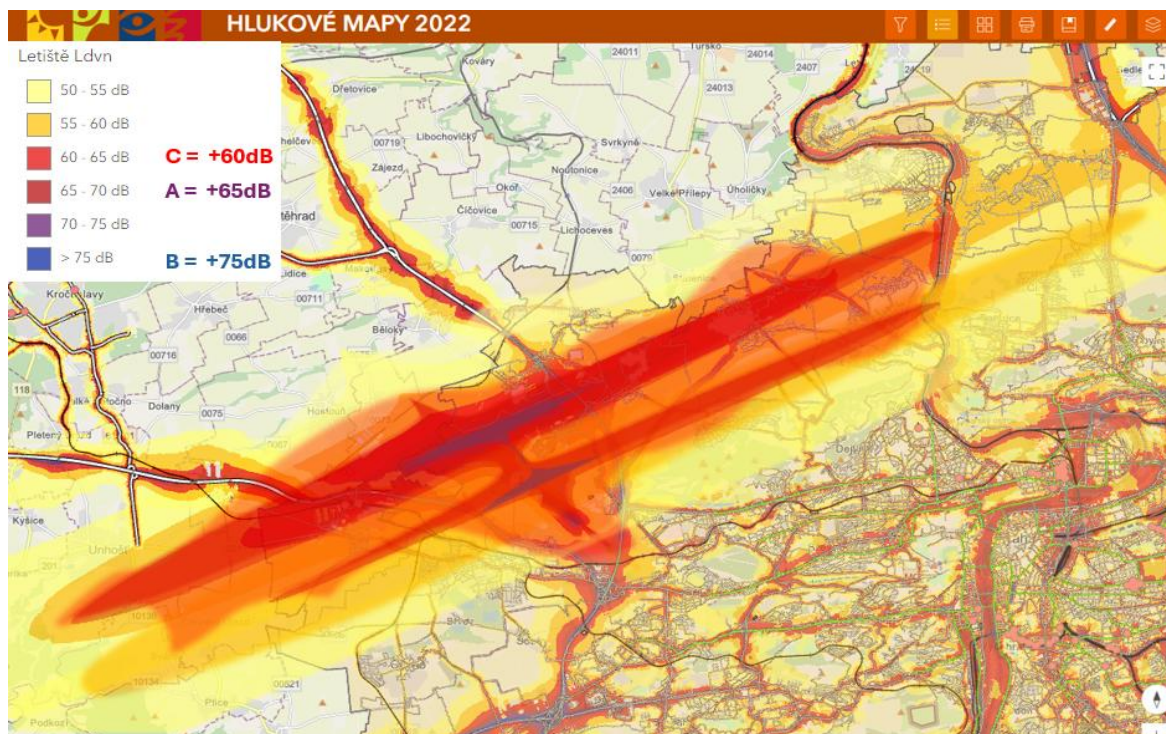
V bodě [118] rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-521 NSS konstatoval cit.:

*„V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolené... Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že **do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné***

přítěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).

Důkaz:

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



Obr. č. 1: Nákres OHP s hlukovým mapováním

Odvolatel k tomu namítá, že závazné stanovisko HSHMP č. j. HSHMP 47545/ 2018 (sp. zn. S-HSHMP 47545/2018) ze dne 8. 1. 2019 je věcně nesprávné a nezákonné.

S ohledem na rozsah záměru, tj. zkapacitnění letiště, je zřejmé, že tento záměr bude zásadním zdrojem hluku především z letového provozu.

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

bude v oblasti zasažené nadlimitním hlukem celkem 565 objektů, v kterých je celkem 2 841 trvale žijících osob.“

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

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

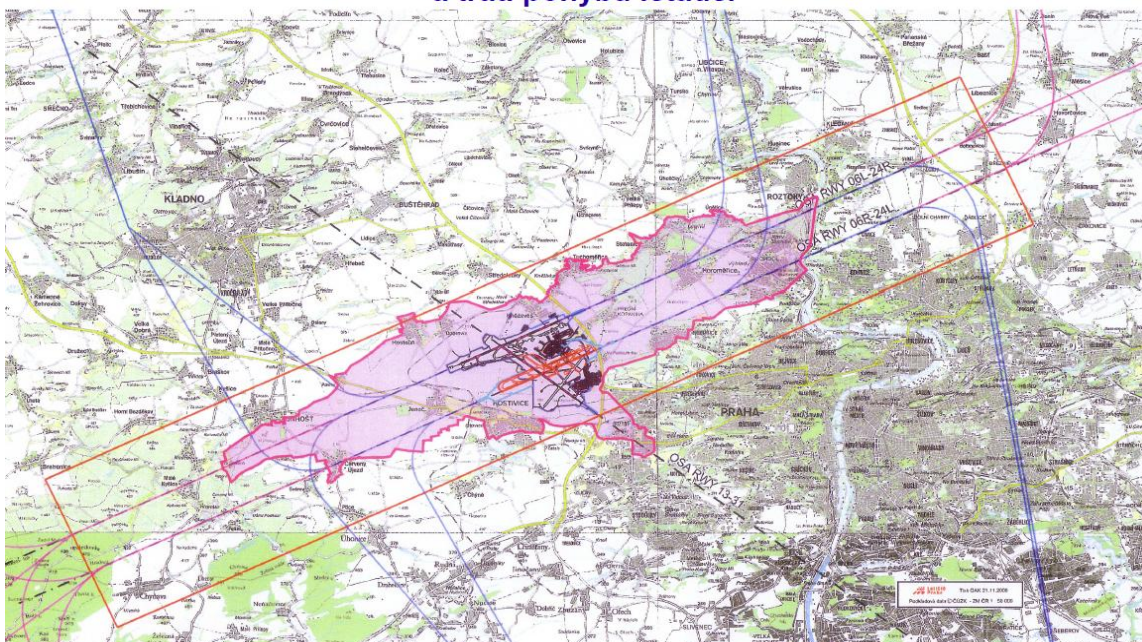
HSHP své stanovisko dále odůvodňuje tím, že v důsledku záměru by mělo údajně dojít k poklesu počtu objektů a osob zasažených nadlimitním hlukem (v rámci stávajícího OHP), přičemž se má jednat o 1 884 objektů a 4 885 trvale žijících osob. V této souvislosti odvolatel namítá, že lze důvodně pochybovat o aktuálnosti podkladových dat, na které se závazné stanovisko odvolává, neboť se jedná o celostátního sčítání lidí, domů a osob v roce 2011, tedy 13 let stará data, která již nemusí objektivně vypovídat o počtu obyvatel v dotčeném území. To navíc za situace, kdy jsou k dispozici aktuálnější data, jelikož minimálně v roce 2021 proběhlo sčítání lidu, domů a bytů v České republice. K tomu odvolatel dodává, že mělo dojít k vydání nového závazného stanoviska, které by vycházelo z aktuálních údajů, neboť na základě takto zastaralých dat nemohl být zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

Odvolatel dále namítá, že HSMHP nesprávně ve stanovisku odkazuje na využití dráhy RWY 12/30, která je však v současnosti užívána pouze několik málo dnů či týdnů v roce (7% pohybů ve dne, 1% pohybů v noci), a to když není možné z důvodu oprav či údržby používat hlavní dráhu, tudíž jsou dotčené osoby zasaženy nadlimitním hlukem z vedlejší dráhy **pouze po krátkou dobu v roce**. Naproti tomu provoz na nyní umístěvané paralelní dráze je plánován jako **celoroční**, což jistě představuje mnohem zásadnější zásah do práv dotčených osob a podstatnější negativní vliv na jejich zdraví. Z tohoto důvodu tedy **nelze počty osob zasažených nadlimitním hlukem přímo poměřovat**, jak to činí HS HMP ve svém závazném stanovisku.

Odvolatel dále považuje za **nezákonnou podmínku dotčeného orgánu, která**

podmiňuje provoz nové paralelní dráhy vyhlášením OHP: „*Letecký provoz na „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100m, letiště Praha/Ruzyně“ smí být zahájen teprve poté, co nabude platnosti opatření obecné povahy, kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště s paralelní dráhou.*“ Již nyní, ve fázi územního řízení, je zřejmá podoba a základní parametry záměru, o jehož umístění stavebník žádá. Samotná dokumentace EIA pak obsahuje návrh OHP. V této souvislosti je nutné upozornit, že návrh OHP vychází z původní podoby záměru, tedy ze stanoviska EIA z roku 2011, což nemůže obstát, neboť došlo k podstatným změnám záměru, jak je uvedeno v námitce týkající se nezákonnosti stanoviska EIA. Z výše uvedeného je zřejmé, že na základě takových podkladů nelze zjistit stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu.

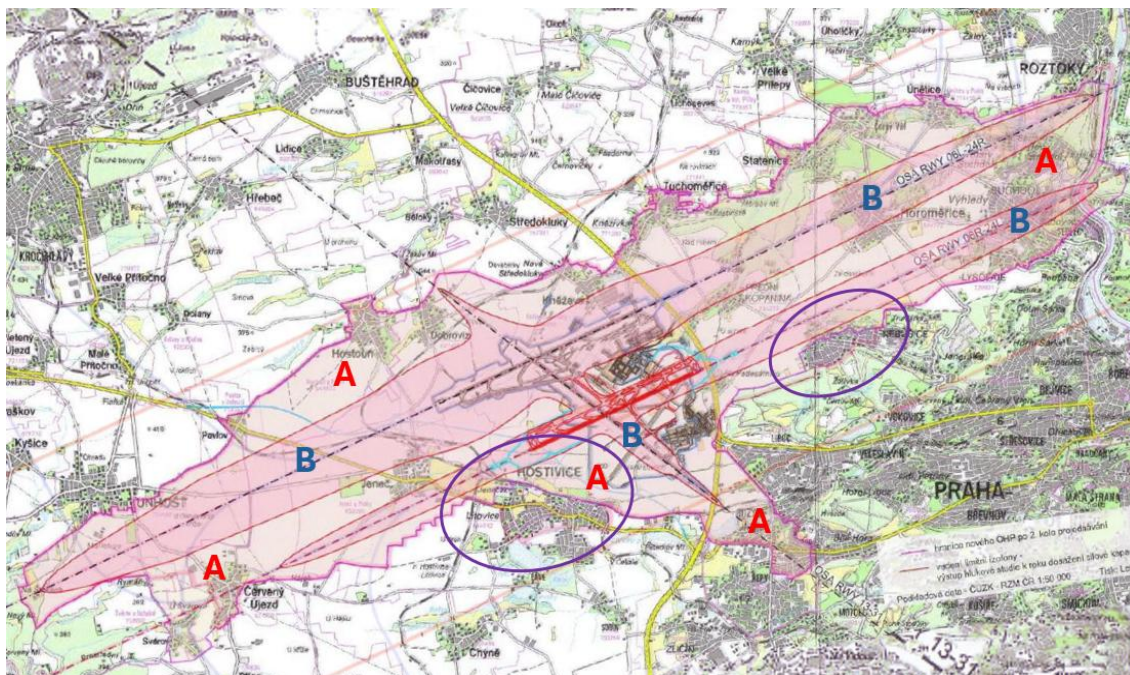
Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) letiště Praha-Ruzyně a tratí pohybu letadel



- tratě startů a přistání vrtulových letadel
- tratě startů a přistání proudových letadel
- obdélníkový prostor, kde proudová letadla budou muset letět v ose dráhy
- území OHP, kde ve venkovním prostoru nebudou muset být dodržovány hygienické limity hluku

Obr. č. 10: Návrh OHP dle dokumentace EIA

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



Obr. č. 11: Návrh podoby OHP po úpravě

Dále je nutné zdůraznit, že již stanovisko EIA ze dne 26. 10. 2011 se zabývalo návrhem OHP a požadavky na jeho parametry **v rámci podmínky č. 6 zařazené mezi opatření pro přípravu záměru**, tedy nikoliv v rámci dalších opatření pro realizaci či provoz záměru. Z toho lze jednoznačně dovodit, že problematika OHP má být vyřešena již v rámci územního řízení, a nikoliv až po realizaci záměru, jak předpokládá závazné stanovisko HSHMP. K tomuto závěru pak dospívá i Akustické posouzení správnosti a úplnosti podkladů pro záměru od zkušební laboratoře č. 1065 akreditované ČIA podle normy ČSN EN ISO/IEC 17025:2018, které zpracoval Ing. Josef Drahot, a které bylo přílohou námitek.

Odvolatel dále považuje za účelné upozornit, že základní určující podmínky, ze kterých podkladová studie vychází se ověřitelných dat ČHMÚ změnila. Je tedy třeba upozornit, že klimatické podmínky, podle nichž se určuje poměr vzletů a přistání, se změnil a logicky lze tedy předpokládat uvedené změny budou mít též dopad na počet/poměr vletů a přistání.

Odvolatel považuje za účelné uvést, že došlo k úpravě letové dráhy, která zvýšila kapacitu a umožnila zkrácení odstupů, takže provozní maximum letiště Praha je 46 letadel za hodinu.

Shrnutí dat ČHMÚ shrnuje podíl větrů *vanoucích z východu* (směr 45°–135°) oproti větrům *západním* (225°–315°).

Tabulka níže ukazuje odhad těchto podílů (v % všech 10minutových měření) za jednotlivé roky. Z tabulky je patrný mírný nárůst zastoupení východních větrů a úbytek západních:

Tab.1: Podíly větrů z východních (45°–135°) a západních (225°–315°) směrů v Praze–Ruzyni (roky 2018–2024, data ČHMÚ). Zřetelně roste zastoupení východních větrů kosošem vzduchu a zároveň mírně klesá podíl větrů ze západu. Trend ukazuje posun proudění k více kontinentálnímu (východnímu) režimu, jak dokládají otevřená data ČHMÚ.

Rok	Větry z východu [%]	Větry ze západu [%]
2018	25 %	50 %
2019	26 %	49 %
2020	28 %	48 %
2021	29 %	47 %
2022	31 %	45 %
2023	33 %	43 %
2024	34 %	41 %

Je proto možné považovat za prokázané, že jak legislativní opatření, tak závazná stanoviska, o která se opírají odborné posudky EIA a data letiště z let 2008-2016 jsou již hrubě zastaralé a neaktuální. Nepracují s dnešní realitou, a proto je nutné je buď přepracovat, nebo s reálným stavem porovnat a podle toho rozhodnout. Rovněž je třeba dodat, že se výrazně změnila obsazenost letadel (a to i vzhledem k modernizaci strojů), oproti té z níž vycházely podklady, což ostatně vyplývá i z veřejně dostupných údajů letiště (jak je uvedeno v námitkách výše).

Z uvedeného vyplývá, že nemohl být zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu.

Odvolatel dále považuje za nezbytné uvést, že na jeho území se nachází areál **České zemědělské univerzity v Praze**, IČO: 604 60 709, se sídlem Kamýcká 129, 165 00 Praha – Suchdol (dále též jen „ČZU“), kde jsou umístěny mj. vysokoškolské koleje, služební byty, dětské skupiny a též nebytové prostory, které ČZU pronajímá jiným subjektům pro účely provozování zdravotnických služeb, které následně využívají občané městské části.

Je třeba upozornit, že předmětný záměr způsobí též zvýšení hlučnosti v areálu ČZU, a to včetně kolejí, služebních bytů, zařízení pro výchovu a vzdělávání dětí formou dětských skupin a zdravotnických zařízení, čímž by došlo k zásahu do práva na ochranu vlastnictví a do práva na ochranu zdraví jejich studentů a zaměstnanců využívajících tyto byty, koleje a zařízení a k porušení soukromoprávních i veřejnoprávních norem stanovených právními předpisy, jak bude podrobně odůvodněno níže.

Odvolatel namítá, že ČZU je provozovatelkou zařízení pro výchovu a vzdělávání dětí formou dětských skupin „Poníček“ na pozemcích parc. č. 1627/179 a parc. č. 1627/180 v k. ú. Suchdol evidovaného Ministerstvem práce a sociálních věcí (dále jen „**MPSV**“).¹ Kapacita jednotlivých dětských skupin činí 21, 21 a 24 dětí od dvou let věku.

Provoz tohoto předškolního zařízení bude, dojde-li k realizaci záměru, výrazně omezen, neboť, jak vyplývá ze stanoviska HSMHP 24. 9. 2025, č. j. HSHMP 47903/2025, sp. zn. S–HSHMP 47903/2025, **zahradu** – venkovní pozemek, který náleží k objektu a bude využíván pro venkovní pobyt dětí z dětských skupin, **lze vzhledem k ochraně dětí před**

¹ Jedná se o službu péče o dítě dle zákona č. 247/2014 Sb., k níž bylo MPSV uděleno oprávnění.

hlukem z letecké dopravy používat pouze do doby vyhlášení ochranného hlukového pásma souvisejícího s paralelní leteckou dráhou RWY 06R/24L letiště Václava Havla Praha.

Dále je třeba uvést, že ČZU z důvodu zajištění co nejkvalitnější výuky ubytovává ve svém areálu umístěném v městské části své zaměstnance. Ubytování probíhá konkrétně v šesti služebních bytech 2+1 a dále na vysokoškolských kolejích (35 dvoulůžkových pokojů, tj. 70 míst, z nichž je 26 pokojů využito pro jednolůžkové ubytování, 9 pokojů pak pro dvoulůžkové ubytování zaměstnanců ČZU). Kolejce, v nichž jsou zaměstnanci ČZU ubytováni, jsou umístěny na pozemku parc. č. 1636 v k. ú. Suchdol. Dále ČZU na svých kolejích ubytovává celkem 2190 svých studentů.

Jak na služební byty, tak na vysokoškolské kolejce se přitom vztahují hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb.² Z napadeného rozhodnutí a z podkladů obsažených ve správním spisu je přitom zřejmé, že v případě realizace záměru reálně hrozí porušování těchto limitů.

Kromě toho by realizace záměru a jeho následný provoz ve spojení s hlukovými limity mohli zamezit možnosti ČZU rozšiřovat ve svém areálu ubytovací kapacity pro své zaměstnance a studenty a v krajním případě by mohlo dojít i k uzavření stávajících zařízení.

Dále je nezbytné uvést, že ČZU pronajímá v budově č. p. 1077 na pozemku parc. č. 1627/19, 1627/1 v k. ú. Suchdol a v budově kolejí B na pozemku parc. č. 1637/1 v k. ú. Suchdol (č. p. 1283) nebytové prostory za účelem výkonu zdravotnických služeb.

V důsledku umístění záměru je poskytování zdravotnických služeb (stomatologie, gynekologie, pracovní-lekářské služby ad.) zaměstnancům a studentům ČZU ohroženo z důvodů obdobných těm, jež jsou specifikovány výše.

K výše uvedenému lze uvést, že podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, se chráněným venkovním prostorem staveb rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreační účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem

² Jak je totiž uvedeno na str. 2 - 3 Metodického pokynu Ministerstva zdravotnictví ČR - hlavní hygieničky ČR s postavením vrchní ředitelky sekce ochrany a podpory veřejného zdraví č. j. MZDR 23135/2024-1/OVZ pro krajské hygienické stanice a Hygienickou stanici hl. m. Prahy ve věci chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb podle ustanovení § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, „chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Za funkčně obdobnou stavbu se považují zařízení sloužící k dlouhodobému ubytování dětí, mládeže a seniorů (citlivé skupiny), např. dětské domovy, internáty, vysokoškolské kolejce, domy s pečovatelskou službou, domovy důchodců, hospice a podobná zařízení.“

bytu v nich. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Je tedy zřejmé, že pro prostory dětských skupin, zdravotnických zařízení, služebních bytů i kolejí se uplatňuje ochrana před hlukem formou limitu pro chráněný venkovní prostor i pro chráněný vnitřní prostor staveb ve vlastnictví ČZU.

Z měření prováděného samotným žadatelem vyplývá, že výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ v denní a noční době ve vztahu k charakteristickému letovému dni pro rok 2024 činily v měřicí stanici NMT13 Suchdol 54,7 Laex,16hod/den, resp. 50,4 Laex,8hod/noc, **tedy nadlimitní hodnoty.**³ Je zřejmé, že pokud bude záměr realizován, **dojde z důvodů vyšší dopravní intenzity a přiblížení plánovaného záměru areálu ČZU k dalšímu značnému zvýšení již nyní nadlimitních hlukových hladin.** Změny obsažené v napadeném rozhodnutí mají totiž nepochybně vliv na přerozdělení distribuce letadel zejména na nově budované paralelní dráze – celkový počet pohybů v charakteristickém dni se na této dráze ve dne zvyšuje o 59 (17 %) pohybů za den, přestože celkový počet pohybů má být snížen. Jen samotné denní přílety na RWY 24L přes střed Suchdola a v těsné blízkosti Nebušic se změnou Záměru mají zvýšit o 41 příletů (17 %).

Důkaz:

- *obsahem internetové stránky Letiště Praha, a. s.*
<https://www.prg.aero/hluk?harmonika=kontinualni-monitoring>

Podle § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona **musí stavební úřad v územním řízení mj. posoudit, zda je záměr stavebníka v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů.** Těmito zvláštními právními předpisy jsou pak i předpisy upravující maximální přípustnou míru zatížení životního prostředí, a to včetně limitů hluku stanovených zejm. zákonem o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.⁴ Podle § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Odvolatel v této souvislosti

³ Žadatelem jsou reportovány pouze výsledky z měření hluku v chráněných venkovních prostorech, nikoli však výsledky z měření hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb. Odvolatel tak nemá možnost dodržování těchto hlukových limitů pro chráněné vnitřní prostory nijak ověřit.

⁴ Konkrétně v rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, se v bodě 43. uvádí, že „limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.“ V bodě [118] rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011–521 NSS konstatoval, že „V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné... Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“

odkazuje rovněž na § 20 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., podle kterého je v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území obecným požadavkem jen takové umístování staveb, které nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území, a na § 11 zákona o životním prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Tato ustanovení právně závazných předpisů jsou již nyní žadatelem porušována, když - jak bylo uvedeno výše - již v současnosti jsou v lokalitách okolo letiště, vč. městské části Suchdol, překračovány zákonné hygienické limity hluku (viz též hlukové mapy dostupné např. zde: [http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=hlukova_mapa](http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa)). **Odvolatel se domnívá, že jakékoli další navýšení nadlimitní hlukové zátěže je v rozporu s právními předpisy** (k tomu viz rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011-54, či ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526).

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

Odvolatel dále poukazuje na to, že v případě dlouhodobého působení může nadlimitní hluk **zvýšovat riziko poškození zdraví**, a to v důsledku přímého poškozování sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nesouvisí atd. Nárůst hluku i znečištění ovzduší v důsledku realizace záměru bude negativně působit nejen na obyvatele, ale i na živočichy a ekosystémy nacházející se na dotčeném území.

Odvolatel namítá, že by velmi pravděpodobně v důsledku překročení hlukových limitů nebylo možné po provedení záměru v areálu ČZU (a na území celé městské části) zřizovat další koleje, služební byty, dětské skupiny či pronajímat své nebytové prostory za účelem provozu zdravotnických zařízení. Dále pak namítá, že provoz těch stávajících by mohl být zásadně omezen, čímž by došlo k velmi závažnému zásahu zejm. do jejího vlastnického práva. Tento zásah je zřejmý z § 31 odst. 5 věty druhé zákona o ochraně veřejného zdraví, dle něhož u staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad **zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění**. Riziko porušení hlukových limitů je zřejmé z měření prováděných a zveřejněných Letištěm Praha ve spojení s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a je zřejmé z webové stránky Letiště Praha <https://www.prg.aero/hluk-z-leteckedopravy> (viz výše).

Odvolateli není zřejmé, z čeho prvostupňový stavební úřad dovozuje, že po realizaci záměru dojde ke zlepšení podmínek v území. Odvolatel je naopak z výše uvedených důvodů přesvědčen, že **záměr negativně zasáhne do pohody bydlení všech obyvatel dotčené městské části. Tento zásah do kvality prostředí není možné požadovat za přiměřený**

místním poměrům. Míra obtěžování obyvatel městské části, studentů i zaměstnanců ČZU bude tedy v případě realizace záměru v rozporu se soukromoprávním limitem stanoveným v § 1013 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, dle něhož se „vlastník se zdrží všeho, co působí, že odpad, voda, kouř, prach, plyn, pach, světlo, stín, hluk, otřesy a jiné podobné účinky (imise) vnikají na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům a podstatně omezují obvyklé užívání pozemku“. Odvolatel dále poukazuje na to, že dle ustanovení § 76 stavebního zákona z r. 2006 platí, že „každý, kdo navrhuje vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, je povinen dbát požadavků uvedených v § 90 a být šetrný k zájmům vlastníků sousedních pozemků a staveb, za tímto účelem si může vyžádat územně plánovací informaci, nejsou-li mu podmínky využití území a vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu známy.“ Dopady záměru na okolí je přitom **stavební úřad povinen řádně posoudit i navzdory souhlasným závazným stanoviskům dotčených orgánů (viz např. rozsudek NSS ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 38/2008-123). V napadeném rozhodnutí však není vliv záměru na kvalitu prostředí řádně posouzen a nebylo posouzeno ani dodržení výše specifikované zásady šetrnosti k sousedství stanovené přímo stavebním zákonem z roku 2006.**

9. Překračování imisních limitů, vlivy na imise znečišťujících látek

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

Stavební úřad k tomu uvedl, že záměr není vyjmenovaným stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší, proto jsou úvahy o aktuálnosti rozptylové studie bezpředmětné. K tomu odvolatel namítá, že stání pro motorové zkoušky naopak je stacionárním zdrojem znečišťování prostředí.

Odvolatel je přesvědčen, že u takto velkého a významného záměru musí být doložena aktuální rozptylová studie. Územní řízení je posuzováno ve vztahu k roku 2024. Ostatně žadateli jistě jsou k dispozici údaje za roky 2022 a 2023. O tyto údaje musí být vyhodnocení vlivu stavby na ochranu ovzduší doplněno, musí dojít k aktualizaci rozptylové studie.

Pětileté klouzavé průměry dle příslušných ustanovení zákona č. 201/2012 Sb. je třeba aktualizovat na již zveřejněný průměr imisní koncentrace právě za roky 2019-2023.

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

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

Rozptylová studie musí vycházet z novelizované směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu ze dne 24. 4. 2024, kde se např. požaduje, že roční průměr částic jemného polétavého prachu PM_{2,5} nesmí překročit 10 µg/m³, denní průměr PM_{2,5} nesmí překročit 25 µg/m³ více než 18x za kalendářní rok. Podobně pro prach PM₁₀ roční průměr nesmí překročit 20 µg/m³, denní průměr nesmí překročit 45 µg/m³ více než 18x za kalendářní rok. Protože vyhodnocování neprobíhá pouze pro současný stav, ale pro horizont 20 let po uvedení sítě TEN-T do provozu, pak vyhodnocení musí proběhnout nejen pro budoucí dopravní intenzity, ale musí být provedeno porovnání s hodnotami imisních limitů již dnes stanovenými evropskou legislativou na období od roku 2030. To se nestalo. Záměr není posouzen ve vztahu k PM_{2,5}. Je však třeba připomenout, že z leteckého provozu vznikají též ultra jemné částice (UFP), které však nejsou nijak posuzovány, přestože se jedná o jeden z emisních produktů letadel mající negativní vliv na zdraví a životní prostředí, přičemž tuto skutečnosti opět správní orgány vůbec neposoudily.

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

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

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

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

Odvolatel dále uplatnil námitky týkající se absence vlivu záměru na klima, kterou stavební úřad bagatelizoval a řádně nevypořádal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Základem pro evropskou environmentální taxonomii je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (dále jen „Nařízení“). Jedná se o jeden z dalších kroků k vyjasnění a provedení prohlášení učiněných v Green Deal. Důležitost taxonomie skýtá v 6 vymezených cílech deklarovaných v článku 9 tohoto Nařízení. Jedním z požadavků, aby pak daná hospodářská činnost mohla být považována z hlediska taxonomie za environmentálně udržitelnou, je nezbytnost značně přispívat k jednomu nebo více uvedeným environmentálním cílům nebo je významně nepoškozovat. Aby mohla být činnost uznána za plně environmentálně udržitelnou, musí splňovat dvě podmínky: zásadně přispět alespoň jednomu ze šesti cílů – zmírňování změny klimatu; přizpůsobování se změně klimatu; udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů; přechod na oběhové hospodářství; prevence a omezování znečištění; ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů. zásadně nepoškozovat environmentální cíle (tzv. zásada zásadně neškodit – „Do No Significant Harm“).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Odvolatel uvádí, že řada těchto dílčích posouzení, která byla provedena, byla provedena nedostatečně a věcně nesprávně, vycházejíc ze zastaralých a nepoužitelných podkladů. K tomu viz níže další námitky k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí a námitka ve vztahu k stanovisku EIA a prodlužování stanoviska EIA. Posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně jeho prodloužení a verifikačního stanoviska vykazuje závažné nezákonnosti a je věcně nesprávné.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vedle stínové ceny uhlíku výstavby dopravní infrastruktury je třeba z důvodu předpokládané životnosti staveb přesahujících rok 2050 ověřit, jestli je daná varianta

z hlediska provozu, údržby, a konečným vyřazením z provozu slučitelná v celkovém kontextu nulových čistých emisí skleníkových plynů a klimatické neutrality.

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

Odvolatel s ohledem na výše uvedené namítá, že prodloužení platnosti stanoviska EIA ani jediným slovem nehodnotí vliv provozu rozšíření letiště na klima, ale hodnotí pouze vliv změny klimatu na letiště.

Napadené rozhodnutí se s touto argumentací o povinnosti zohlednit nové metody posuzování a nové poznatky, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí vůbec nezabývá. Napadené rozhodnutí pouze uvádí: „*Oblast vlivů na klima tak byla již v rámci dokumentace EIA zohledněna v rozsahu odpovídajícím tehdejší obvyklé praxi, kdy nebyl stanoven rámec ani kritéria pro hodnocení těchto vlivů.*“ Napadené rozhodnutí zároveň potvrzuje a nijak nerozporuje, že došlo k významnému posunu v metodách posuzování a poznacích, ze kterých toto posuzování vychází.

Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, březen 2022) na str. 11 uvádí: „*V případě redukčních cílů, stanovených v horizontu r. 2020, je hodnocení neutrální, neboť záměr nebyl uveden do provozu v tomto termínu. Pro další období je uvažováno mírně negativní hodnocení, neboť vlivem realizace záměru dojde přirozeně k určitému nárůstu emisí skleníkových plynů, jakkoli jsou tyto emise redukovány opatřeními a využitím obnovitelných zdrojů energie tak, jak jsou v tomto textu popsány.*“ Předložené hodnocení vlivů na klima nijak nehodnotí velikost nárůstu skleníkových plynů (nepopisuje jejich jednotlivé druhy, vliv na klima, možnost splnění mezinárodních závazků ČR, atd.). Nejsou hodnoceny dlouhodobé vlivy ani vlivy samotného užívání letiště, kdy nová letištní dráha znamená novou leteckou dopravu.

Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, březen 2022) na str. 15 uvádí: „*Vztah hodnoceného záměru k cíli Klimatického závazku hl. m. Prahy je neutrální. Letiště Praha si stanovilo cíl, a to být do roku 2030 uhlíkově neutrální a do roku 2050 dosáhnout tzv. čisté uhlíkové neutrality. Letiště snižuje cíleně emise CO₂ již od roku 2010, kdy se zapojilo do programu Airport Carbon Accreditation (ACA). Nyní je ve třetí úrovni, která požaduje rovněž zapojení partnerů do snižování emisí.*“ Předložené hodnocení vlivů na klima nijak nehodnotí velikost nárůstu skleníkových plynů, nejsou hodnoceny dlouhodobé vlivy ani vlivy samotného užívání letiště, kdy nová letištní dráha znamená novou leteckou dopravu, na klimatický závazek hl. m. Prahy.

Absence jakéhokoliv posouzení vlivů rozšíření letiště na klimatickou změnu je tak v rozporu s požadavky na prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Výše uvedenou část námítky napadené rozhodnutí vypořádává následujícím tvrzením: „*není z ní zřejmé, co konkrétně v předložených podkladech absentuje.*“ Vypořádání námítky je tak i v této části v rozporu s jejím obsahem.

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

11. Zásah do ZPF

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

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

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

Podle ustanovení § 7 odst. 1 a 2 cit: *(1) Dokumentace pro vydání povolení záměru podle stavebního zákona, který vyžaduje souhlas podle § 9, musí být zpracována se zohledněním zásad plošné ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4), umístění stavby musí být navrženo tak, aby z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných veřejných zájmů došlo k co nejmenším ztrátám zemědělského půdního fondu, a zároveň musí být vyhodnoceny důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond.*

(2) Alternativy umístění se vypracují vždy, jde-li o umístění stavby mimo zastavěné území, s výjimkou případů umístění stavby v souladu s platnými zásadami územního rozvoje nebo platným územním plánem.

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

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

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

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

- a) *upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech vymezených pro nezemědělské využití v územně plánovací dokumentaci,*
- b) *upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech navazujících na zastavěné území,*
- c) *upřednostňovat zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,*
- d) *co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu a síť zemědělských účelových komunikací a ztěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu,*
- e) *určovat zemědělskou půdu k jinému než zemědělskému účelu v územně plánovací dokumentaci a odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,*
- f) *upřednostňovat realizaci kapacit podlažní plochy budov ve více podlažích,*
- g) *po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace, a*
- h) *co nejméně narušovat mimoprodukční funkce půdy v území; mimoprodukční funkce zemědělské půdy jsou zejména funkce filtrační, akumulární a retenční, pufrární, transformační a asanační, funkce transportní, funkce půdy jako biotopu pro rostliny a živočichy, funkce půdy jako prostředí umožňujícího vznik příslušných biocenóz a dále funkce půdy jakožto stabilizační složky mikroklimatu a environmentální stability krajiny.*

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

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

MŽP se tedy v odůvodnění svého souhlasu nepochybně mělo zabývat také zásadami plošné ochrany ZPF dle § 4 odst. 1 a 2 zákona o ZPF. Vlastní vyhodnocení MŽP je nicméně obsaženo toliko v jediné větě na str. 5, kde se uvádí, že „Umístění záměru lze s ohledem na

způsob jeho využití hodnotit jako adekvátní i s ohledem na dopravní souvislosti. S přihlédnutím k výše uvedeným okolnostem, tedy s ohledem na druh a parametry záměru, jakož i vzhledem k okolí dotčené lokality, ministerstvo zábor považuje za akceptovatelný, a to s ohledem na shledaný veřejný zájem na zlepšení dopravní obslužnosti, a proto pro předkládaný záměr vydalo za výše stanovených podmínek souhlas.“ Takové odůvodnění lze s ohledem na velikost záboru a kvalitu dotčené půdy považovat za zcela nedostačující a předmětný souhlas je proto nezákonný a věcně nesprávný.

Odvolatel namítá, že též souhlas s odnětím půdy ze ZPF pro záměr „*Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3100 m – Valy Hostivice*“ vydaný Krajským úřadem Středočeského kraje, Odborem životního prostředí a zemědělství, pod č. j. 067045/2021/KSUSK ze dne 22. 9. 2021 je věcně nesprávný a nezákonný. Tento souhlas se týkal trvalého záboru 4.3523 ha zemědělské půdy v I., IV. a V. třídy ochrany. Dotčený orgán v odůvodnění odkazuje na platnou územně plánovací dokumentaci, která s nezemědělským využitím daných pozemků počítá: „*Nezemědělské využití dané lokality bylo orgánem ochrany ZPF schváleno již v rámci projednávání územně plánovací dokumentace.*“ Skutečnost, že byla na zemědělské půdy vymezena určitá plocha v rámci územně plánovací dokumentace ovšem bez dalšího neznamená, že má stavebník bez dalšího nárok na vydání souhlasného závazného stanoviska v územním řízení. Právě naopak, dotčený orgán se musí všemi aspekty záměru, včetně zohlednění plošných zásad ochrany ZPF, zabývat i při vydávání souhlasu s odnětím dle § 9 zákona o ZPF. Jelikož odůvodnění souhlasu KÚSK daným požadavkům nevyhovuje, je dle názoru odvolatele předmětné závazné stanovisko nezákonné a věcně nesprávné.

12. Rozpor s § 4 odst. 2 stavebního zákona – absence stanoviska dotčených orgánů, resp. jejich neplatnost

Podle ustanovení § 4 odst. 2 stavebního zákona stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány chránícími veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Dotčené orgány vydávají a) pro vydání rozhodnutí podle tohoto zákona závazná stanoviska na základě zvláštních právních předpisů, která nejsou samostatným rozhodnutím ve správním řízení, nestanoví-li tyto zvláštní právní předpisy jinak, b) pro postupy podle tohoto zákona, které nejsou správním řízením, stanoviska, která nejsou samostatným rozhodnutím ve správním řízení, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak; stanoviska jsou závazným podkladem pro politiku územního rozvoje a pro opatření obecné povahy vydávaná podle tohoto zákona. Závazná stanoviska dotčených orgánů pro potřeby správních řízení podle tohoto zákona a stanoviska dotčených orgánů, která jsou závazným podkladem pro potřeby jiných postupů podle tohoto zákona, uplatňují dotčené orgány podle zvláštních právních předpisů a podle tohoto zákona.

Odvolatel namítá, že správní orgány se vyjadřovaly k dokumentaci z roku 2017, přestože došlo k doplnění dokumentace a úpravě záměru. Odvolatel je přesvědčen, že na základě takových podkladů nemůže být objektivně zjištěn stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti ve smyslu § 3 správního řádu.

Dále lze uvést, že mnohá žadatelem doložená závazná stanoviska jsou bez adekvátního věcného odůvodnění ve vztahu k předmětnému záměru, který je nepochybně velmi rozsáhlý a bude mít obrovský dopad na obyvatele nejen dané lokality, ale i celého širšího okolí. Závazná stanoviska musí být adekvátně odůvodněna, aby byla zajištěna jejich přezkoumatelnost.

Dle konstantní judikatury správních soudů i na stanoviska, jež jsou podkladem pro vydání navazujících rozhodnutí, dopadá povinnost přiměřeného odůvodnění. Ostatně, i § 149 odst. 1 a 2 správního řádu vyžaduje řádné odůvodnění.

Odvolatel v této souvislosti odkazuje např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 21/2009-150, podle kterého cit: „*Při vydávání závazného stanoviska podle § 149 správního řádu z roku 2004, jehož obsah je závazný pro výrokovou část rozhodnutí správního orgánu, je třeba na základě § 154 správního řádu přiměřeně použít ustanovení o obsahu, formě a náležitostech rozhodnutí (§ 67 a § 68 správního řádu z roku 2004).*“

Odvolatel s ohledem na výše uplatněné namítá, nezákonnost a věcnou nesprávnost **závazného stanoviska HSHMP č.j. HSHMP 47545/2018 ze dne 27.8.2018**. Jak je podrobněji rozebráno výše v námitkách, v odůvodnění závazného stanoviska je mj. uvedeno, že nově bude nadlimitním hlukem zasaženo méně objektů a osob oproti původnímu počtu objektů a trvale žijících osob v rámci stávajícího hlukového pásma, přičemž takové tvrzení považuje odvolatel za mylné a nesprávné. Je třeba zopakovat, že snížení počtu zasažených obyvatel je nesprávně odůvodněno zrušením vedlejší dráhy, jejíž provoz zasahuje např. městskou část Praha – Řepy a Praha 6, neboť se jedná o zcela zavádějící a účelové tvrzení, když vedlejší dráha je využívána sporadicky, intenzivně max. jeden měsíc v roce, dlouhodobě je na dráze 12/30 cca do 10% celkového leteckého provozu, praktický žádný noční provoz, kdežto plánovaná paralelní dráha bude využívána celoročně. Hodnocení nezohledňuje, že dlouhodobý hluk je nezpochybnitelně větším rizikem pro zdraví obyvatel.

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

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

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

polní, koroptev polní, slavík obecný, ještěrka obecná, křeček polní, ropucha obecná, zlatohlávek, jedince rodu čmelák a rodu mravenec.

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

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

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

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

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

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

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

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

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zakotvuje jako jednu z hlavních zásad na úseku ochrany životního prostředí, princip předběžné opatrnosti. Podle ustanovení § 13 lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

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

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

Dále odvolatel namítá, že **závazné stanovisko ÚMČ Praha 6 ze dne 14.7.2020, č. j. MCP6 176231/2020**, z hlediska vodního zákona, obsahuje převážně pouze popis záměru převzatý z DÚR, vlastní hodnocení a odůvodnění správního orgánu je pak obsaženo toliko v 1 větě: *„Z dokladů směrodatných pro posouzení záměru na vodní poměry a posouzením skutečného stavu věci bylo vodoprávním úřadem shledáno, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu dotčeného útvaru povrchových vod a chemického stavu a kvantitativního stavu útvaru podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu, a proto vydal souhlasné stanovisko.“* To lze považovat za nedostatečné a nepřezkoumatelné, jelikož i závazné stanovisko musí mít odůvodnění, v němž musí dotčený orgán uvést důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen (§ 149 odst. 2 správního řádu).

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

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

Odvolatel rovněž namítá, že **závazné stanovisko orgánu územního plánování ze dne 30.10.2023, č.j. MHMP 2058889/2023**, neobsahuje dostatečné odůvodnění souladu

předmětného záměru s cíli a úkoly územního plánování a se ZUR, a je tedy věcně nesprávné a nezákonné a nepřezkoumatelné. Podle § 96b odst. 3 stavebního zákona je orgán územního plánování povinen přezkoumatelně posoudit, zda je záměr přípustný mimo jiné z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování. Tato podmínka je přitom stanovena bez ohledu na to, zda byla pro dotčené území vydána územně plánovací dokumentace či nikoliv. V předmětném závazném stanovisku se ovšem pouze konstatuje, že „Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování konstatujeme, že předložený stavební záměr v tomto rozsahu je možno z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, tj. dle ust. § 18 a 19 stavebního zákona, akceptovat.“

Odvolatel namítá též věcnou nesprávnost a nezákonnost závazného stanoviska vydaného Městským úřadem Černošice, Odbor územního plánování, ze dne 5. 4. 2023, č. j. MUCE 56642/2023 OUP, k tomu blíže v námitce pod bodem 2. tohoto odvolání.

Jako věcně nesprávné a nezákonné namítá odvolatel i závazné stanovisko **Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, č. j. MCP6 186772/2020 (sp.zn. MCP6 028095/202) ze dne 19.3.2021**, neboť k záměru mělo být vydáno závazné stanovisko dle § 11 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, což zmíněné stanovisko není. ustanovení (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska). Podle uvedeného ustanovení obecní úřad obce s rozšířenou působností vydává **závazné stanovisko k umístění, provedení a užívání stavby stacionárního zdroje neuvedeného v příloze č. 2 k tomuto zákonu** podle jiného právního předpisu. Má-li se tedy jednat o závazné stanovisko podle předmětného ustanovení, tak odvolatel namítá, že neobsahuje formální a obsahové náležitosti závazného stanoviska podle § 149 správního řádu, především jeho závaznou část a odůvodnění, proto se jedná o nezákonný akt.

Odvolatel dále namítá, že věcnou nesprávnost a nezákonnost závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 6, č. j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19.3.2021 týkající se povolení kácení dřevin.

Předně je třeba vyjádřit pochybnost, zda se na všechny dřeviny, s jejichž kácením je v předmětném závazném stanovisku udělen žadateli souhlas, vztahuje režim § 8 odst. 6 ZOPK, ve znění účinném do 31. 12. 2023, tj. že jde o kácení z důvodů stavebních. Orgán ochrany přírody v závazném stanovisku poměrně obsáhle cituje z dokumentů předložených žadatelem, v nichž se zmiňuje jako důvod kácení mj. bezpečnost leteckého provozu (včetně např. „zajištění přehledné a efektivní kontroly perimetru letiště“). Podle názoru odvolatele toto však již nelze podřadit pod výklad § 8 odst. 6 ZOPK, ve znění účinném do 31. 12. 2023, jak jej podává Metodická instrukce MŽP (Metodická instrukce odboru adaptace krajiny na klimatickou změnu a odboru legislativního MŽP k aplikaci § 9 a § 9 zákona č. 114/1992 Sb., Věstník MŽP, částka 3/2022) v čl. 8.1 „Postup podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. je možné aplikovat pouze na dřeviny, které jsou v přímé kolizi se zamýšleným stavebním záměrem. Pro ostatní případy kácení prováděného v souvislosti se stavebním záměrem, jako je např. úprava pozemků v okolí stavby, je třeba postupovat podle § 8 odst. 1 ZOPK, tzn. vyžaduje se k němu (samostatné) povolení ke kácení dřevin.“

Odvolatel dále namítá, že ač orgán ochrany přírody uvádí, že „pečlivě zvážil estetický a funkční význam dřevin na straně jedné a závažnost důvodů pro její (míněno zřejmě „jejich“) pokácení na straně druhé“, v témže souvětí paušálně píše, že „posuzovaný stavební záměr investora je bezpochyby závažným důvodem ke kácení podle § 8 odst. 1 ZOPK“. Již tímto obratem dává podle odvolatele orgán ochrany přírody najevo, že se ani nepokusil o kritický odstup od podkladů připravených žadatelem, jehož přirozeným cílem je dosáhnout plného

vyhovění své žádosti, ač tak podle judikatury správní orgán činit může a má (jak uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 28. 2. 2019, č.j. 5 A 57/2014-54, „*dané podklady připravoval sám žadatel, jehož přirozeným cílem bylo dosáhnout povolení ke kácení dotčených dřevin, z čehož je zřejmý i možný střet zájmů. Žadatel nemůže sám stanovit výši ekologické újmy a způsob její kompenzace, aniž by jeho závěry správní orgány kriticky přezkoumaly a případně revidovaly.*“). Orgán ochrany přírody sice uvádí, že „*záměr nelze přizpůsobit tak, aby ke kácení nemuselo dojít*“, to však není dostatečné ke zvážení, zda rozsah kácení není možné zmenšit, a tím snížit negativní dopad na společenské a ekologické funkce dřevin.

Odvolatel dále napadá nepřezkoumatelnost závazným stanoviskem požadované náhradní výsadby. Aby náhradní výsadba plnila účel stanovený zákonem, tj. přiměřeně kompenzovala újmu vzniklou povolovaným kácením, musí vycházet z hodnoty kácených dřevin. Jak např. uvedl Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 30. 7. 2017, č.j. 9 A 170/2010 - 52, „*přiměřenost pojmově předpokládá, že jsou posouzeny dvě či více veličiny, a to každá samostatně a pak ve své vzájemné souvislosti a následně je učiněn závěr o přiměřenosti posuzovaných skutečností*“. Předmětné závazné stanovisko takový postup postrádá. Pouhé tvrzení, že něco „je přiměřené“, není žádným přezkoumatelným odůvodněním (tj. proč tomu tak je).

Odvolatel v této souvislosti namítá, že výrok týkající se povolení kácení dřevin stavební úřad v napadeném rozhodnutí nijak neodůvodnil. V napadeném rozhodnutí rovněž v rozporu s § 8 odst. 6 ZOPK absentuje uložení povinnosti náhradní výsadby podle § 9 odst. 1 ZOPK.

13. Propadlá stanoviska správců sítí a zastaralá závazná stanoviska

Odvolatel namítal, že **řada stanovisek správců sítí předložených žadatelem již pozbyla platnosti a nelze je tedy v daném řízení použít**. Některá stanoviska jsou s omezenou platností, tato platnost již uplynula nebo v nejbližší době jejich platnost uplyne.

Odvolatel tedy namítal nedodržení požadavku § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona. Uvedenou námitkou se však stavební úřad v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu vůbec nezabýval.

14. Kumulativní vlivy

Námitku, že předložená dokumentace, ani závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů státní správy dostatečně nevyhodnotily synergické a kumulativní vlivy dalších záměrů, a to jak stávajících i plánovaných, se záměrem stavby paralelní dráhy, stavební úřad odmítl s odkazem na proces EIA, v němž (dle názoru stavebního úřadu) byla kumulativním vlivům záměru věnována dostatečná pozornost.

S takovým tvrzením stavebního úřadu se však nelze ztotožnit.

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

15. Rozpor s § 68 odst. 3 správního řádu

Podle ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu se v odůvodnění rozhodnutí uvedou důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s návrhy a námitkami účastníků a s jejich vyjádřením k podkladům rozhodnutí. Podle tohoto ustanovení se tedy v odůvodnění rozhodnutí musí uvést, jak se správní orgán vypořádal se všemi námitkami a návrhy účastníků.

Napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů; a je v rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu.

V této souvislosti odkazuje odvolatel na konstantní judikaturu Nejvyššího správního soudu, např. na rozsudek ze dne 6. 8. 2009, sp. zn. **9 As 88/2008**, podle kterého cit.: „*procesní práva žalobce v sobě zahrnují i právo na to, aby se správní orgány s jejich námitkami i odvolacími důvody řádně vypořádaly; jinak by procesní právo účasti v řízení bylo zcela ‚holé‘ a čistě formální, a bylo by tak okleštěno do té míry, že by se stalo vyprázdněným pojmem.*“

Uvedené procesní vady spočívající v absenci vypořádání námitek a návrhů účastníků řízení, která **zasahuje do ústavního práva odvolatele na spravedlivý proces**, je jednoznačným důvodem pro zrušení napadeného rozhodnutí.

Ke konkrétním bodům porušení ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu odvolatel odkazuje na předchozí odvolací body, ve kterých rozpor s § 68 odst. 3 správního řádu a nepřezkoumatelnost namítán.

K odvolacím bodům, kde odvolatel namítá, že stavební úřad vypořádal námitku pouhým odkazem na stanovisko dotčeného orgánu, nebo sám bez součinnosti s tímto dotčeným orgánem, do jehož kompetence řešení dané otázky spadá, odvolatel odkazuje na následující rozsudky Nejvyššího správního soudu.

Zejména rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. **1 As 7/2011-407** ze dne 3. 3. 2011, kde NSS judikuje cit.: „*s námitkami žalobce se nelze vypořádat tautologickým odkazem na vydané stanovisko odborného orgánu, na jehož základě stavební úřad vydal své rozhodnutí, pokud námitky žalobce směřují právě proti tomuto stanovisku (a na jeho základě vydanému rozhodnutí).*“

Obdobně v dřívějším rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. **4 As 25/2009-163** NSS uvádí cit.: „*V posuzovaném případě stavební úřad shromáždil podkladová stanoviska dotčených orgánů státní správy a převážně jejich prostřednictvím zamítl námitky žalobců. Ti uváděli zcela konkrétní námitky a bylo povinností správních orgánů podrobně vysvětlit, proč tyto námitky nepovažují za důvodné. Tak tomu však nebylo a této povinnosti správní orgány nedostály. Jediné, na co se správní orgány vesměs omezily, byly odkazy na tyto podkladové úkony (stanoviska). To by samo o sobě ještě nemuselo být vadné a ke škodě věci, pokud by k nim rozhodující správní orgány ve vztahu k námitkám účastníků stavebního řízení zaujaly nějaké hodnocení. Ani to však správní orgány neučinily, když se s námitkami po věcné stránce nevypořádaly.*“

Již předchozí správní judikatura uváděla, že v případě, kdy správní orgán vyjde v důvodech svého rozhodnutí z podkladů dotčeného orgánu státní správy, pak je na místě, aby také uvedl, jaká skutková zjištění z těchto podkladů vyvodil. Přikloní-li se správní orgán k názorům jedné strany, pak je třeba, aby se odborně vypořádal s názory druhé strany a vyvrátil je (srov. rozhodnutí Vrchního soudu v Praze ze dne 1. 11. 2002, č. j. 6 A 7/2002-55). Stavební úřad proto postupoval nesprávně, když zcela konkrétní námitky vyřídil tak, že odkázal na podkladový úkon, aniž by k námitkám zaujal jakékoliv vlastní stanovisko, případně uvedl značně obecné a nekonkrétní závěry o nedůvodnosti vznesené námitky, jako tomu bylo v případě námitky hlukové zátěže a protihlukové stěny. (...)

Pokud účastník stavebního řízení poukazuje na konkrétní skutečnosti, které zpochybňují některé závěry obsažené v předložených stanoviscích, **musí se s těmito tvrzeními stavební úřad důkladně zabývat, a to i když stanoviska dotčených orgánů státní správy konstatovala dodržení stanovených limitů a norem.** Vlastní existence stanovisek dotčených orgánů státní správy nezabavuje stavební úřad jeho základní povinnosti učinit finální závěr a rozhodnutí. Předložená stanoviska mu k tomu mají pomoci a jeho rozhodování ulehčit. Nejsou však sama o sobě kritériem, které by bez dalšího poukazovalo na nedůvodnost předložených námitek. **Pouhý odkaz na tato stanoviska a rozličná vyjádření jiných správních orgánů však není dostatečný a v žádném případě nemůže nahradit vlastní uvážení stavebního úřadu a posouzení předložených námitek účastníků řízení po stránce věcné.** V posuzovaném případě se role stavebního úřadu v podstatě zredukovala toliko na sběr odborných vyjádření obsažených v jednotlivých stanoviscích. Z textu vlastního odůvodnění rozhodnutí o námitkách se jeho adresát nedozví, co bylo obsahem těchto stanovisek a z jakého důvodu na ně stavební úřad vlastně odkazuje, což lze doložit vybranou citací uvedenou výše. Z díkce § 62 a § 126 stavebního zákona je však zřejmé, že stavební zákon takovou pasivní roli stavebním úřadům nepředepisuje. To již zcela konkrétně uvedl krajský soud a tyto závěry odpovídají ustálené judikatuře (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 3. 2009, č. j. 6 As 38/2008-123, a ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301, oba dostupné na www.nssoud.cz). Nad to je třeba podotknout, že ve stavebním řízení tato stanoviska představují jeden z podkladů pro vydání rozhodnutí, přičemž je povinností stavebního úřadu uvést, jak se s nimi vypořádal, což dokládá i znění § 68 odst. 3 správního řádu. Stejnou povinnost mají ostatně správní orgány ve vztahu ke všem námitkám účastníků řízení. To již naprosto správně zmínil krajský soud, když v daném ohledu shledal pochybení obou správních orgánů.

Nejvyšší správní soud celkově uzavírá, že **bylo povinností správních orgánů se s konkrétně předloženými námitkami náležitým způsobem vypořádat. To znamená, že měly uvést zcela konkrétní důvody, proč případně tyto námitky nejsou důvodné, a vypořádat se s nimi po věcné stránce. K tomu mohou sloužit podkladová vyjádření a stanoviska dotčených orgánů státní správy, která však tvoří podklady pro vydání rozhodnutí a je povinností stavebního úřadu se s nimi k vzneseným námitkám vypořádat. Role stavebního úřadu se proto nevyčerpává tím, že pouze shromažďuje a reprodukuje odborné podklady, nýbrž je k námitkám hodnotí a z jejich hodnocení posléze ve svém finálním rozhodnutí vychází.**“ (zvýrazněno odvolatelem).

Důsledkem postupu stavebního úřadu je to, že zcela konkrétní námitky odvolatele směřující k nesplnění povinnosti souladu žádosti o vydání společného povolení s požadavky zvláštních právních předpisů nebyly v rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu řádně vypořádány.

Napadené rozhodnutí je tak nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů a tudíž nezákonné. Tuto procesní vadu nelze zhojit jinak než zrušením napadeného rozhodnutí.

IV. Závěr

Se shora uvedených důvodů odvolatel navrhuje, aby Ministerstvo pro místní rozvoj jako odvolací orgán rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru územního plánování a krajského stavebního úřadu, č.j. 136936/2025/KUSK ze dne 3.12.2025, kterým byl umístěn záměr „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně, zrušilo a věc vrátilo prvostupňovému správnímu orgánu k dalšímu řízení.

Městská část Praha-Suchdol

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