

V Praze dne: 3. 12. 2025

Spisová značka: SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št

Č. j.: 136936/2025/KUSK

Vyřizuje: Ing. Štufka / 257 280 938, 702 237 067

ROZHODNUTÍ ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a krajský stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále jen "stavební zákon"), ve spojení s § 330 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, a usnesení č.j. 088514/2024/KUSK ze dne 8. 7. 2024, v územním řízení posoudil podle § 84 až 90 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (dále jen „rozhodnutí o umístění stavby“), kterou dne 24. 7. 2019 podala společnost **Letiště Praha, a. s., IČO 28244532, K letišti 1019/6, 161 00 Praha**, kterou zastupuje METROPROJEKT Praha a.s., IČO 45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha (dále jen "žadatel"), a na základě tohoto posouzení **vydává** podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, a podle § 1 a § 2a zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění účinném do 31. 12. 2023

rozhodnutí o umístění stavby

dopravní infrastruktury

"paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně"

(dále též "stavba" nebo "Záměr") na pozemku parc. č. 308/1 (orná půda), parc. č. 311/3 (ostatní plocha) v katastrálním území Dobrovíz, parc. č. 1199/1 (orná půda), parc. č. 1199/14 (orná půda), parc. č. 1199/23 (orná půda), parc. č. 1199/27 (orná půda), parc. č. 1199/28 (orná půda), parc. č. 1199/30 (orná půda), parc. č. 1204/1 (orná půda), parc. č. 1204/10 (orná půda), parc. č. 1204/12 (orná půda), parc. č. 1204/13 (orná půda), parc. č. 1208/2 (orná půda), parc. č. 1208/3 (orná půda), parc. č. 1208/4 (orná půda), parc. č. 1208/5 (orná půda), parc. č. 1208/6 (orná půda), parc. č. 1208/8 (orná půda), parc. č. 1208/9 (orná půda), parc. č. 1208/10 (orná půda), parc. č. 1208/11 (orná půda), parc. č. 1208/12 (orná půda), parc. č. 1208/13 (orná půda), parc. č. 1208/14 (orná půda), parc. č. 1208/15 (orná půda), parc. č. 1209/3 (ostatní plocha), parc. č. 1214/3 (ostatní plocha), parc. č. 1218/5 (orná půda), parc. č. 1218/6 (orná půda), parc. č. 1218/18 (orná půda), parc. č. 1218/20 (orná půda), parc. č. 1218/21 (orná půda), parc. č. 1218/23 (orná půda),

parc. č. 1218/24 (orná půda), parc. č. 1218/25 (orná půda), parc. č. 1218/26 (orná půda), parc. č. 1218/27 (orná půda), parc. č. 1218/28 (orná půda), parc. č. 1218/29 (orná půda), parc. č. 1218/30 (orná půda), parc. č. 1218/31 (orná půda), parc. č. 1218/32 (orná půda), parc. č. 1218/33 (orná půda), parc. č. 1218/34 (orná půda), parc. č. 1218/35 (orná půda), parc. č. 1218/36 (orná půda), parc. č. 1218/37 (orná půda), parc. č. 1218/38 (orná půda), parc. č. 1218/45 (orná půda), parc. č. 1218/52 (orná půda), parc. č. 1218/55 (orná půda), parc. č. 1219/1 (orná půda), parc. č. 1219/2 (orná půda), parc. č. 1219/3 (orná půda), parc. č. 1219/4 (orná půda), parc. č. 1219/5 (orná půda), parc. č. 1219/6 (orná půda), parc. č. 1219/7 (orná půda), parc. č. 1219/13 (orná půda), parc. č. 1219/17 (orná půda), parc. č. 1219/18 (orná půda), parc. č. 1219/19 (orná půda), parc. č. 1219/20 (orná půda), parc. č. 1219/26 (orná půda), parc. č. 1219/27 (orná půda), parc. č. 1219/28 (orná půda), parc. č. 1219/29 (orná půda), parc. č. 1220/4 (orná půda), parc. č. 1220/5 (orná půda), parc. č. 1220/7 (orná půda), parc. č. 1220/8 (orná půda), parc. č. 1220/14 (orná půda), parc. č. 1220/15 (orná půda), parc. č. 1220/16 (orná půda), parc. č. 1221/1 (orná půda), parc. č. 1221/2 (orná půda), parc. č. 1221/3 (orná půda), parc. č. 1221/7 (orná půda), parc. č. 1221/8 (orná půda), parc. č. 1221/14 (orná půda), parc. č. 1221/15 (orná půda), parc. č. 1221/16 (orná půda), parc. č. 1221/17 (orná půda), parc. č. 1222 (orná půda), parc. č. 1223 (ostatní plocha), parc. č. 1226/2 (orná půda), parc. č. 1226/5 (orná půda), parc. č. 1227/1 (ostatní plocha), parc. č. 1231/1 (ostatní plocha), parc. č. 1231/7 (ostatní plocha), parc. č. 1231/16 (ostatní plocha), parc. č. 1231/17 (ostatní plocha), parc. č. 1231/18 (ostatní plocha), parc. č. 1231/20 (ostatní plocha), parc. č. 1231/25 (ostatní plocha), parc. č. 1231/30 (ostatní plocha), parc. č. 1231/31 (ostatní plocha), parc. č. 1235/1 (ostatní plocha), parc. č. 1235/2 (ostatní plocha), parc. č. 1236 (ostatní plocha), parc. č. 1237/1 (ostatní plocha), parc. č. 1237/2 (ostatní plocha), parc. č. 1237/3 (ostatní plocha), parc. č. 1238/1 (ostatní plocha), parc. č. 1238/2 (ostatní plocha), parc. č. 1238/4 (ostatní plocha), parc. č. 1238/5 (ostatní plocha), parc. č. 1238/6 (ostatní plocha), parc. č. 1238/8 (ostatní plocha), parc. č. 1238/9 (ostatní plocha), parc. č. 1238/10 (ostatní plocha), parc. č. 1239/3 (ostatní plocha), parc. č. 1240/2 (ostatní plocha), parc. č. 1240/3 (ostatní plocha), parc. č. 1240/4 (ostatní plocha), parc. č. 1240/5 (ostatní plocha), parc. č. 1240/6 (ostatní plocha), parc. č. 1240/7 (ostatní plocha), parc. č. 1240/8 (ostatní plocha), parc. č. 1240/9 (ostatní plocha), parc. č. 1240/11 (ostatní plocha), parc. č. 1382/15 (orná půda), parc. č. 1382/16 (orná půda), parc. č. 1382/17 (orná půda), parc. č. 1382/20 (orná půda), parc. č. 1382/22 (orná půda), parc. č. 1382/23 (ostatní plocha), parc. č. 1382/24 (ostatní plocha), parc. č. 1382/26 (orná půda), parc. č. 1382/27 (ostatní plocha), parc. č. 1382/28 (orná půda), parc. č. 1382/29 (orná půda), parc. č. 1382/30 (orná půda), parc. č. 1382/31 (ostatní plocha), parc. č. 1382/32 (orná půda), parc. č. 1382/33 (orná půda), parc. č. 1382/34 (orná půda), parc. č. 1382/35 (orná půda), parc. č. 1382/36 (orná půda), parc. č. 1382/37 (orná půda), parc. č. 1382/39 (orná půda), parc. č. 1382/83 (orná půda), parc. č. 1382/84 (orná půda) v katastrálním území Hostivice, parc. č. 556 (orná půda), parc. č. 565/3 (orná půda), parc. č. 574/3 (orná půda), parc. č. 574/4 (orná půda), parc. č. 575/2 (ostatní plocha), parc. č. 629/8 (ostatní plocha), parc. č. 644/1 (ostatní plocha), parc. č. 664 (ostatní plocha), parc. č. 677/16 (ostatní plocha) v katastrálním území Litovice, parc. č. 1295/1 (orná půda), parc. č. 2217/3 (ostatní plocha), parc. č. 2408/2 (ostatní plocha), parc. č. 2408/3 (ostatní plocha), parc. č. 2409/1 (ostatní plocha), parc. č. 2409/2 (ostatní plocha), parc. č. 2409/4 (ostatní plocha), parc. č. 2409/5 (ostatní plocha), parc. č. 2409/6 (ostatní plocha), parc. č. 2409/7 (ostatní plocha), parc. č. 2409/10 (ostatní plocha), parc. č.

2409/11 (ostatní plocha), parc. č. 2411/1 (ostatní plocha), parc. č. 2411/2 (ostatní plocha), parc. č. 2411/4 (ostatní plocha), parc. č. 2411/5 (ostatní plocha), parc. č. 2411/6 (ostatní plocha), parc. č. 2411/7 (ostatní plocha), parc. č. 2411/8 (ostatní plocha), parc. č. 2411/9 (ostatní plocha), parc. č. 2411/10 (ostatní plocha), parc. č. 2411/11 (ostatní plocha), parc. č. 2411/12 (ostatní plocha), parc. č. 2411/14 (ostatní plocha), parc. č. 2450/4 (orná půda), parc. č. 2450/5 (orná půda), parc. č. 2450/7 (orná půda), parc. č. 2450/8 (orná půda), parc. č. 2509/1 (ostatní plocha), parc. č. 2509/2 (ostatní plocha), parc. č. 2567/105 (ostatní plocha), parc. č. 2567/114 (ostatní plocha), parc. č. 2567/117 (ostatní plocha), parc. č. 2567/118 (ostatní plocha), parc. č. 2570/17 (ostatní plocha), parc. č. 2574/4 (ostatní plocha), parc. č. 2574/6 (ostatní plocha), parc. č. 2579/11 (ostatní plocha), parc. č. 2580/1 (orná půda), parc. č. 2580/17 (ostatní plocha), parc. č. 2580/52 (orná půda), parc. č. 2580/104 (orná půda), parc. č. 2580/123 (orná půda), parc. č. 2581/1 (ostatní plocha), parc. č. 2581/2 (ostatní plocha), parc. č. 2581/5 (ostatní plocha), parc. č. 2582 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2584/2 (ostatní plocha), parc. č. 2584/4 (ostatní plocha), parc. č. 2584/5 (ostatní plocha), parc. č. 2584/9 (ostatní plocha), parc. č. 2584/10 (ostatní plocha), parc. č. 2584/17 (ostatní plocha), parc. č. 2584/19 (ostatní plocha), parc. č. 2584/30 (ostatní plocha), parc. č. 2584/31 (ostatní plocha), parc. č. 2584/36 (ostatní plocha), parc. č. 2585 (ostatní plocha), parc. č. 2586/1 (ostatní plocha), parc. č. 2586/2 (ostatní plocha), parc. č. 2587 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2588/1 (ostatní plocha), parc. č. 2588/2 (ostatní plocha), parc. č. 2588/3 (ostatní plocha), parc. č. 2589/1 (ostatní plocha), parc. č. 2589/2 (ostatní plocha), parc. č. 2590/1 (ostatní plocha), parc. č. 2590/2 (ostatní plocha), parc. č. 2590/3 (ostatní plocha), parc. č. 2590/4 (ostatní plocha), parc. č. 2590/5 (ostatní plocha), parc. č. 2590/6 (ostatní plocha), parc. č. 2590/7 (ostatní plocha), parc. č. 2590/8 (ostatní plocha), parc. č. 2590/9 (ostatní plocha), parc. č. 2590/10 (ostatní plocha), parc. č. 2590/11 (ostatní plocha), parc. č. 2590/12 (ostatní plocha), parc. č. 2590/13 (ostatní plocha), parc. č. 2590/14 (ostatní plocha), parc. č. 2590/15 (ostatní plocha), parc. č. 2590/16 (ostatní plocha), parc. č. 2590/17 (ostatní plocha), parc. č. 2590/18 (ostatní plocha), parc. č. 2590/19 (ostatní plocha), parc. č. 2590/20 (ostatní plocha), parc. č. 2590/21 (ostatní plocha), parc. č. 2590/22 (ostatní plocha), parc. č. 2590/23 (ostatní plocha), parc. č. 2590/24 (ostatní plocha), parc. č. 2590/25 (ostatní plocha), parc. č. 2590/27 (ostatní plocha), parc. č. 2591 (ostatní plocha), parc. č. 2592 (ostatní plocha), parc. č. 2593/1 (ostatní plocha), parc. č. 2593/2 (ostatní plocha), parc. č. 2594/3 (ostatní plocha), parc. č. 2594/4 (ostatní plocha), parc. č. 2594/5 (ostatní plocha), parc. č. 2594/6 (ostatní plocha), parc. č. 2595 (ostatní plocha), parc. č. 2596/1 (orná půda), parc. č. 2596/2 (ostatní plocha), parc. č. 2596/5 (ostatní plocha), parc. č. 2596/13 (orná půda), parc. č. 2596/15 (orná půda), parc. č. 2596/16 (orná půda), parc. č. 2596/17 (orná půda), parc. č. 2596/18 (ostatní plocha), parc. č. 2596/19 (ostatní plocha), parc. č. 2596/20 (ostatní plocha), parc. č. 2596/21 (ostatní plocha), parc. č. 2596/22 (ostatní plocha), parc. č. 2596/41 (orná půda), parc. č. 2596/42 (ostatní plocha), parc. č. 2596/45 (ostatní plocha), parc. č. 2596/46 (ostatní plocha), parc. č. 2596/47 (ostatní plocha), parc. č. 2596/48 (ostatní plocha), parc. č. 2596/49 (ostatní plocha), parc. č. 2596/50 (orná půda), parc. č. 2596/53 (orná půda), parc. č. 2596/59 (orná půda), parc. č. 2606/5 (orná půda), parc. č. 2613/4 (ostatní plocha), parc. č. 2616/1 (orná půda), parc. č. 2617 (ostatní plocha), parc. č. 2618 (ostatní plocha), parc. č. 2619/1 (ostatní plocha), parc. č. 2619/2 (ostatní plocha), parc. č. 2619/3 (ostatní plocha), parc. č. 2619/4 (ostatní plocha), parc. č. 2620/1 (ostatní plocha), parc. č. 2620/2 (ostatní plocha), parc. č. 2620/3 (ostatní plocha), parc. č. 2621/1

(ostatní plocha), parc. č. 2621/2 (ostatní plocha), parc. č. 2621/3 (ostatní plocha), parc. č. 2621/6 (ostatní plocha), parc. č. 2621/7 (ostatní plocha), parc. č. 2621/8 (ostatní plocha), parc. č. 2621/9 (ostatní plocha), parc. č. 2621/10 (ostatní plocha), parc. č. 2621/13 (ostatní plocha), parc. č. 2621/14 (ostatní plocha), parc. č. 2621/15 (ostatní plocha), parc. č. 2621/16 (ostatní plocha), parc. č. 2621/17 (ostatní plocha), parc. č. 2621/18 (ostatní plocha), parc. č. 2621/19 (ostatní plocha), parc. č. 2621/25 (ostatní plocha), parc. č. 2621/26 (ostatní plocha), parc. č. 2621/36 (ostatní plocha), parc. č. 2621/37 (ostatní plocha), parc. č. 2621/39 (ostatní plocha), parc. č. 2621/44 (ostatní plocha), parc. č. 2621/47 (ostatní plocha), parc. č. 2621/48 (ostatní plocha), parc. č. 2621/49 (ostatní plocha), parc. č. 2621/50 (ostatní plocha), parc. č. 2621/51 (ostatní plocha), parc. č. 2621/52 (ostatní plocha), parc. č. 2622/1 (ostatní plocha), parc. č. 2622/11 (ostatní plocha), parc. č. 2622/15 (ostatní plocha), parc. č. 2622/17 (ostatní plocha), parc. č. 2622/18 (ostatní plocha), parc. č. 2622/19 (ostatní plocha), parc. č. 2622/20 (ostatní plocha), parc. č. 2622/21 (ostatní plocha), parc. č. 2622/22 (ostatní plocha), parc. č. 2622/23 (ostatní plocha), parc. č. 2622/24 (ostatní plocha), parc. č. 2623/1 (ostatní plocha), parc. č. 2623/2 (ostatní plocha), parc. č. 2624/1 (ostatní plocha), parc. č. 2624/2 (ostatní plocha), parc. č. 2624/3 (ostatní plocha), parc. č. 2625/1 (orná půda), parc. č. 2625/2 (orná půda), parc. č. 2626/4 (orná půda), parc. č. 2627 (ostatní plocha), parc. č. 2628/1 (ostatní plocha), parc. č. 2628/2 (ostatní plocha), parc. č. 2628/3 (ostatní plocha), parc. č. 2629/1 (ostatní plocha), parc. č. 2631/1 (ostatní plocha), parc. č. 2636 (ostatní plocha), parc. č. 2638/8 (ostatní plocha), parc. č. 2638/9 (ostatní plocha), parc. č. 2641 (orná půda), parc. č. 2642/1 (ostatní plocha), parc. č. 2676 (ostatní plocha), parc. č. 2684 (ostatní plocha), parc. č. 2699/6 (ostatní plocha), parc. č. 2700/1 (ostatní plocha), parc. č. 2700/2 (ostatní plocha), parc. č. 2700/3 (ostatní plocha), parc. č. 2719 (ostatní plocha), parc. č. 2729/1 (ostatní plocha), parc. č. 2729/9 (ostatní plocha), parc. č. 2729/12 (ostatní plocha), parc. č. 2729/16 (ostatní plocha), parc. č. 2736/6 (ostatní plocha), parc. č. 2737/1 (ostatní plocha), parc. č. 2738/4 (ostatní plocha), parc. č. 2739/1 (ostatní plocha), parc. č. 2740/1 (ostatní plocha), parc. č. 2740/5 (ostatní plocha), parc. č. 2740/8 (ostatní plocha), parc. č. 2741 (ostatní plocha), parc. č. 2742/1 (ostatní plocha), parc. č. 2742/2 (ostatní plocha), parc. č. 2742/3 (ostatní plocha), parc. č. 2768/3 (ostatní plocha), parc. č. 2768/6 (ostatní plocha), parc. č. 2768/7 (ostatní plocha), parc. č. 2772 (ostatní plocha), parc. č. 2773/1 (ostatní plocha), parc. č. 2780 (ostatní plocha), parc. č. 2781/1 (ostatní plocha), parc. č. 2781/2 (ostatní plocha), parc. č. 2783 (ostatní plocha), parc. č. 2784/1 (ostatní plocha), parc. č. 2784/2 (ostatní plocha), parc. č. 2784/3 (ostatní plocha), parc. č. 2792/2 (ostatní plocha), parc. č. 2795/3 (ostatní plocha), parc. č. 2819/1 (ostatní plocha), parc. č. 2819/2 (ostatní plocha), parc. č. 2819/5 (ostatní plocha), parc. č. 2820 (ostatní plocha), parc. č. 2821/5 (ostatní plocha), parc. č. 2821/6 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2822 (ostatní plocha), parc. č. 2823/3 (ostatní plocha), parc. č. 2824 (ostatní plocha), parc. č. 2842/11 (ostatní plocha), parc. č. 2860/1 (orná půda), parc. č. 2876/41 (ostatní plocha), parc. č. 2878/2 (ostatní plocha), parc. č. 2883/1 (ostatní plocha), parc. č. 2884/1 (orná půda), parc. č. 2884/2 (orná půda), parc. č. 2884/3 (orná půda), parc. č. 2884/4 (orná půda), parc. č. 2884/8 (orná půda), parc. č. 2884/9 (orná půda) v katastrálním území Ruzyně, parc. č. 698/18 (orná půda), parc. č. 698/42 (orná půda), parc. č. 698/43 (orná půda), parc. č. 698/53 (orná půda), parc. č. 731/2 (ostatní plocha) v katastrálním území Přední Kopanina.

Druh, účel umíst'ované stavby a určení prostorového řešení:

Předmětem řízení je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním letišti Praha Ruzyně (dále také „RWY“ nebo „runway“) včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště a oplocení.

Záměr zahrnuje celkové kompoziční, prostorové a funkční řešení plochy určené pro přistávání a vzlet civilních letadel. Stávající území je výškově upraveno tak, aby byly dodrženy podmínky předpisů pro realizaci RWY a souvisejících letištních ploch. Paralelní dráha má ve střední části šířky 45 m cementobetonový kryt a po obou stranách postranní pásy šířky 15 m s asfaltobetonovým krytem. Dráha bude opatřena vizuálními navigačními prostředky. Viditelné části staveb tunelů a opěrných zdí budou z pohledového betonu v barvě šedé. Budovy (např. trafostanice) budou kvádry se stěnami opatřenými fasádou s parametrem překážkového značení a šedou střešní krytinou. Stání pro motorové zkoušky bude tvořeno tmavě šedými stěnami tvaru nepravidelného mnohostěnu bez zastropení. Zemní valy budou ve tvaru samostatně ležících trojbokých hranolů se zkosenými čely, opatřeny sadovými úpravami.

Zastavěná plocha:

- Letištní vozovky nové plně únosné (RWY): 412 585 m²
- Letištní vozovky nové postranní pásy (TWY): 28 719 m²
- Komunikace a ostatní plochy a objekty: 78 996 m²

Základní technické parametry dráhy:

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24: 1 525 m
- stavební délka dráhy 3 100 m; práh dráhy (dále jen „THR“) 24L trvale posunut o 150 m
- šířka dráhy 45 m (s nejvyšší únosností), 60 m (základní), 75 m (vč. postranních pásů)
- pás dráhy: délka 3 220 m – přesah 60 m před a za konec dráhy; šířka 300 m
- předpolí (za konci obou směrů RWY): 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR), u THR 06R je součástí koncová bezpečnostní plocha (dále jen „KBP“), u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha,
- koncová bezpečnostní plocha (KBP) za konci obou směrů RWY: u THR 06R délky 325 m a šířky 300 m, u THR 24L délky 240 m a šířky 300 m,
- únosnost dráhy bude odpovídat ACN (Aircraft Classification Number) vytipovaných kritických letadel (Airbus 340-500, 600) která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů,
- příčný sklon dráhy bude střechovitý.

Základní technické parametry pojezdové dráhy (dále také TWY):

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

Záměr vyvolává kácení mimolesní zeleně. Stavební úřad v souladu s ustanovením § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na základě souhlasného závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 6 č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19. 3. 2021 povoluje kácení dřevin 88 ex. stromů (z toho 31 ex. stromů rostoucích ve stromořadí, 14 ex. soliterně rostoucích a 43 ex. rostoucích jako zapojeného porostu) a celkem 5 skupin zapojeného porostu o celkové rozloze 14 748,7 m². Dřeviny jsou pro přehlednost uvedeny v následující tabulce.

Tabulka povoloovaných kácených dřevin v kat. území Ruzyně, Praha 6						
ozn.	druh		obvod kmene [cm] / plocha zapojeného porostu [m ²]	parc. č.	charakteristika	kolizní stavební objekt
	česky	latinsky				
1	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	173	2590/1	stromořadí	SO 121-100
2	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	119	2590/1	solitéra	SO 121-100
3	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	144	2590/1	stromořadí	SO 121-100 SO 730-100
5	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	125; 110	2590/1	stromořadí	SO 121-100
13	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	126	2590/1	solitéra	SO 121-100
14	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	176	2590/1	solitéra	SO 121-100
15	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	188	2590/1	solitéra	SO 121-100
16	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	110; 125; 100; 105; 54	2590/1	solitéra	SO 121-100
B4	pámelník bílý	<i>Symphoricarpos</i>	5,7	2590/1	zapojený porost	SO 121-100

		<i>albus</i>				
17	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	156	2590/1	solitéra	SO 121-102
18	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	172	2590/1	solitéra	SO 121-102
19	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	109	2590/1	solitéra	SO 121-102
20	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	90	2580/104	stromořadí	SO 401-700 SO 450-900
21	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	127	2580/1	stromořadí	SO 121-100
22	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	136	2580/1	stromořadí	SO 121-100
23	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	120; 106	2580/123	stromořadí	SO 121-100 SO 730-100
24	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	86; 80; 94	2580/123	stromořadí	SO 121-100 SO 730-100
25	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	165	2580/123	stromořadí	SO 121-100 SO 730-100
26	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	66; 66	2580/123	stromořadí	SO 121-100
27	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	128	2596/17	stromořadí	SO 121-100
28	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	142	2596/17	stromořadí	SO 121-100
29	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	116	2596/17	stromořadí	SO 121-100
30	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	147	2596/17	stromořadí	SO 121-100
31	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	103	2596/31	stromořadí	SO 121-100
32	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	104	2596/15	stromořadí	SO 121-100
33	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	116	2596/15	stromořadí	SO 121-100
34	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	170	2596/15	stromořadí	SO 121-100
35	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	101	2596/15	stromořadí	SO 121-100
36	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	84	2596/15	stromořadí	SO 121-100
37	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	101; 125	2596/15	stromořadí	SO 121-100
38	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	156	2596/15	stromořadí	SO 121-100 SO 121-101
39	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	92; 104	2596/15	stromořadí	SO 121-100 SO 121-101
40	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	96	2596/50	stromořadí	SO 121-101
41	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	105; 96	2596/50	stromořadí	SO 121-101
42	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	92; 95	2596/50	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
43	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	79; 92; 64	2596/50	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
44	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	118; 98	2596/50	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
45	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	78; 90; 84	2596/1	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
46	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	125	2596/1	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
47	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	94; 99	2596/2	stromořadí	SO 121-101 SO 730-100
301	třešeň plačí	<i>Prunus avium</i>	82; 77	2596/2	součást zapojeného porostu	SO 610-101
302	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	85; 62; 41	2596/19	součást zapojeného porostu	SO 610-101
303	ořešák královský	<i>Juglans regia</i>	120; 57	2596/19	součást zapojeného porostu	SO 610-101

304	jabloň	<i>Malus sp.</i>	67; 52; 48 (no 84)	2596/19	součást zapojeného porostu	SO 610-101
305	jabloň	<i>Malus sp.</i>	72; 57; 57; 55 (no 84)	2596/19	součást zapojeného porostu	SO 141-100
306	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	102; 89; 83; 63	2596/19	součást zapojeného porostu	SO 101-300
307	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	103; 91; 59	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 610-101
308	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	125	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 610-101
309	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	110	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 141-100
310	lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>	80	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 141-100
311	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	94	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 141-100
312	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	102	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
313	slivoň mahalebka	<i>Prunus mahaleb</i>	144	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
314	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	89	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
315	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	80; 72; 70	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
320	slivoň mahalebka	<i>Prunus mahaleb</i>	80	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
321	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	84; 70	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
322	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	99	2613/4	součást zapojeného porostu	SO 610-101
323	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	106; 106; 84	2408/2	součást zapojeného porostu	SO 610-101
324	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	80	2408/2	součást zapojeného porostu	SO 610-101
325	vrba živa	<i>Salix caprea</i>	123; 83	2408/3	součást zapojeného porostu	SO 610-101
326	vrba živa	<i>Salix caprea</i>	99; 98	2409/1	součást zapojeného porostu	SO 610-101
327	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	112; 68	2408/3	součást zapojeného porostu	SO 610-101
328	slivoň myrobalán	<i>Prunus cerasifera</i>	160	2409/1	součást zapojeného porostu	SO 610-101
329	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	90	2409/1	součást zapojeného porostu	SO 610-101
330	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	147; 142	2409/6	součást zapojeného porostu	SO 610-101
331	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	85; 84	2409/6	součást zapojeného porostu	SO 141-100
332	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	85; 81; 66; 63	2409/6	součást zapojeného porostu	SO 141-100
333	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	118	2409/6	součást zapojeného porostu	SO 141-100
334	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>	109	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
335	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	145	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
336	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	112	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
337	slivoň myrobalán	<i>Prunus cerasifera</i>	83; 68; 65	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
338	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	123; 76; 75	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
339	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	138	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
340	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	96; 63	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
341	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	86; 65	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
342	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	129	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 130-100
343	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	90	2622/24	součást zapojeného porostu	SO 610-101
344	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	153	2411/6	součást zapojeného porostu	SO 610-101
345	vrba živa	<i>Salix caprea</i>	90; 67; 65	2624/2	součást zapojeného porostu	SO 610-101

					porostu	
346	vrba křehká	<i>Salix fragilis</i>	78; 62; 55; 50 (no 96)	2624/1	součást zapojeného porostu	PS 901-1000
347	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	108; 116	2622/23	součást zapojeného porostu	SO 610-101
B2	slivoň myrobalán, bez černý, habr obecný ad.	<i>Prunus cerasifera</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Carpinus betulus</i>	5.758	2596/45, 2409/5, 2409/6, 2409/1, 2409/4, 2409/7, 2408/3, 2408/2, 2613/4, 2596/46, 2596/19, 2596/18, 2596/2, 2581/1, 2622/22, 2622/21, 2622/23, 2411/1, 2411/4, 2622/24, 2411/6, 2411/5, 2622/20	zapojený porost	SO 130-100 SO 730-100 SO 480-900 SO 403-700 SO 141-100 SO 401-700 SO 906-700
B3	růže šípková, svída krvavá, bez černý, slivoň myrobalán ad.	<i>Rosa canina</i> , <i>Cornus sanguinea</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Prunus cerasifera</i>	8.562	2409/1, 2409/2, 2409/6, 2409/10, 2409/11, 2622/20, 2624/3, 2624/2, 2411/1, 2411/2, 2624/1, 2411/6, 2411/7, 2411/8, 2411/9, 2411/10, 2411/11, 2411/12, 2616/1	zapojený porost	SO 130-100 SO 730-100 SO 480-900 SO 403-700 SO 141-100 SO 401-700 SO 906-700 SO 452-900
55	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	170	2621/50	solitéra	SO 120-100
60	bříza bělokora	<i>Betula pendula</i>	90	2621/50	solitéra	SO 121-100
61	javor jasanolistý	<i>Acer negundo</i>	157; 85	2621/50	solitéra	SO 121-100
65	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	92	2621/16	solitéra	SO 121-100 SO 730-100
G0	jabluně	<i>Malus sp.</i>	82	2021/10	solitéra	SO 121-100 SO 730-100
3747	slivoň myrobalán	<i>Prunus cerasifera</i>	88; 46; 46; 45; 30; 81	2621/19	solitéra	SO 120-100
N1	pámelník bílý, ptačí zob obecný, růže šípková ad.	<i>Symphoricarpos albus</i> , <i>Ligustrum vulgare</i> , <i>Rosa canina</i>	239	2884/2, 2876/41	zapojený porost	SO 212-100
N2	javor tatarský, růže mnohokvětá, ptačí zob obecný ad.	<i>Acer tataricum</i> , <i>Rosa multiflora</i> , <i>Ligustrum vulgare</i>	184	2876/41	zapojený porost	SO 212-100

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

Řada 000 - Objekty přípravy staveníště

SO 020 100 Provizorní mostní konstrukce

Předmětem tohoto SO je zbudování dočasné mostní konstrukce, včetně nájezdových ramp. Konstrukce bude určena k překonání vymezených zón SRA a propojení jednotlivých staveníšť.

SO 030 100 Opatření pro eliminaci akustické zátěže z výstavby

Tento SO obsahuje předpokládaná dočasná opatření, které mají za cíl snížit hlukovou zátěž chráněných prostor hlukem z výstavby.

SO 090 300 Přípojky vody pro ZS

Staveniště – západ

Vodovod bude napojen ze stávajícího vodovodu DN 225 mm v areálu JIH u hangáru ABS. Křížení se stávajícími drahami (TWY L a RWY 12/30) bude nutno realizovat bezvýkopovou technologií (podtlakem). Celková délka vodovodu v profilu HDPE 100 mm bude cca 1630 m.

Staveniště – východ (u hangáru BELL)

Vodovodní přípojka bude napojena na potrubí propojovacího řadu v profilu DN 200 mm vedeného kolektorem S-J přímo pod plochou zařízení staveniště (ZS). Vyvedení odbočky je navrženo v šachtě Š20. Celková délka vodovodu v profilu HDPE 90 mm bude cca 24 m.

Staveniště – východ (plocha východně od hangáru F)

Vodovodní přípojka bude napojena na stávající řad DN 150 mm vedený podél severozápadní strany hangáru F. Celková délka vodovodu v profilu HDPE 110 mm bude cca 22 m.

SO 091 300 Přípojky kanalizace pro ZS

Staveniště Západ

Dešťová kanalizace ZS bude napojena do části kanalizace připravené pro novou paralelní dráhu (stoka P1). Délka nově budované dešťové kanalizace bude 350 m, profil DN 300–400 mm.

Splaškové vody ZS budou odváděny výtlakem s napojením na nejbližší možnou splaškovou stoku v areálu JIH. V prostoru ZS bude zřízena akumuláční jímka vybavená řezacími čerpadly, trasa výtlaku je navržena v souběhu s vodovodní přípojkou pro ZS. Napojení na stávající stoku bude provedeno do koncové šachty gravitačně, přes novou šachtu uklidňovací. Křížení se stávajícími drahami (TWY L a RWY12/30) bude bezvýkopovou technologií (protlakem). Celková délka výtlaku v profilu do HDPE 63 mm bude cca 1775 m.

Staveniště – východ (u hangáru BELL)

Dešťová kanalizace ZS bude napojena do stávající dešťové stoky profilu DN 1500 mm vedené prostorem ZS. Napojení bude provedeno ve stávající revizní šachtě, délka přípojky v profilu DN 300 mm bude cca 15 m.

Splašková přípojka bude řešena obdobným způsobem do procházející splaškové stoky „II“ v profilu DN 300 mm. Napojení bude opět provedeno ve stávající šachtě, délka přípojky bude cca 15 m.

Staveniště – východ (plocha východně od hangáru F)

Dešťovou kanalizaci ZS bude napojena do stávající stoky profilu DN 1200 mm procházející v těsné blízkosti ZS v souběhu s pozemní komunikací S-J. Napojení bude provedeno do stávající šachty, délka přípojky DN 300 mm bude cca 30 m.

Splašková kanalizace ZS bude napojena do stávající souběžné gravitační splaškové stoky DN 300 mm, vedené poblíž stávající komunikace S-J. Délka přípojka DN 250 mm bude cca 30 m.

SO 092 700 Napájení ZS el. energií

Tento stavební objekt řeší přípojky elektrické energie pro jednotlivá zařízení staveniště v prostoru stavby. Jednotlivá zařízení staveniště, resp. jejich staveništní TS a hlavní rozvaděče budou napojeny z areálových rozvodů Letiště Praha, a.s. Využity budou stávající TS areálu.

Transformační stanice pro ZS Jih (u hangáru BELL) bude napojena z hladiny 22kV do stávající smyčky mezi stanice TS 14 a TS 15 (na kabel VN č. 221). Staveništní TS pro ZS Západ (630 kVA) bude napojena ze stávající staveništní trafostanice pro stavbu tunelu Jeneček. Transformační stanice pro ZS Východ (plocha východně od hangáru F) (1000 kVA) bude připojena z hladiny 22 kV novým paprskem ze stávající hlavní trafostanice (HTS). Pro přivedení elektrické energie ze stávajících TS Letiště Praha, a.s. do jednotlivých TS ZS bude použito kabelového vedení typu AXEKVCEY. Nové kabelové trasy pro přípojky ZS budou využívat stávající silnoproudé trasy v areálu Letiště Praha, a.s. a budou do těchto tras přiloženy.

SO 093 900 Slaboproudé přípojky pro ZS

Tento stavební objekt řeší přípojky sdělovacích kabelů pro jednotlivá zařízení staveniště. Jednotlivé objekty zařízení staveniště budou připojeny do datové sítě Letiště Praha, a.s. Zařízení staveniště západ bude připojeno z MDF v objektu Hangár C. Zařízení staveniště – východ (u hangáru BELL) bude připojeno z MDF v objektu Terminál 3. Zařízení staveniště východ (plocha východně od hangáru F) bude připojeno z objektu HTS. Pro připojení bude využita stávající HDPE trubka, která vede do objektu ČOV Jih.

SO 095 1800 Kácení zeleně

Tento stavební objekt řeší kácení mimolesní zeleně.

PS 010 1000 Úpravy SZZ v průběhu demolic

V závislosti na postupných změnách reliéfu zpevněných provozních ploch letiště v průběhu jejich demolic, resp. jednotlivých etap výstavby budou na stávajících systémech SZZ (Světelné Zabezpečovací Zařízení) postupně prováděny jejich demontáže a úpravy, aktuálně potřebné pro zajištění pojezdů letadel a leteckého provozu na letišti, a tomu odpovídající SW a HW úpravy stávajícího řídicího a monitorovacího systému AMS. Tyto postupné demontáže a úpravy SZZ se budou týkat vybavení bouráním dotčených úseků RWY 04/22, TWY L, M, N, P a veškerého vybavení SZZ rušené RWY 12/30. Na rušené RWY 12/30 bude též provedena demontáž stávajících již nepotřebných měřících stanovišť systému hlášení námrazy AMS-4, AMS-5 a AMS-6.

Řada 100 - Objekty pozemních komunikací a letištní provozní plochy**SO 101 100 Dráha (RWY) 06R/24L a související provozní plochy**

RWY 06R/24L je navržena v plně únosné šířce 45 m. Na únosnou šířku navazuje dvojice méně únosných postranních pásů tak, aby celková šířka RWY činila 75 m. RWY 06R/24L má rozměry 3100 x 45 m.

RWY Strip 06R/24L má rozměry 3220 x 300 m, povrch travnatý. Úseky délky 60 m navazující na práh RWY 06R i RWY 24L a mají zpevněný povrch.

Předpolí (CWY) je zřízeno pro oba směry RWY. Navazuje na konce obou RWY. Délka CWY 06R a CWY 24L je 60 m, šířka 150 m. CWY 06R je zpevněné v šířce 45 m v celé jeho délce. Ostatní plocha CWY 06R a CWY 24L je travnatá.

Koncová bezpečnostní plocha (RESA) je zřízena pro oba směry RWY a navazuje na RWY Strip. Délka RESA 06 i RESA 24 je 240 m, šířka 120 m. RESA 06R i RESA 24L mají povrch travnatý.

SO 101 101 Dráha (RWY) 06R/24L – Stavební úpravy pro systém hlášení námrazy

Stavební úpravy spočívají v realizaci základu pro skříň s elektronikou, kabelovod s šachtičkami a podzemní přívod trubkou ve vozovce RWY.

SO 101 300 Dráha (RWY) 06R/24L – Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch dráhy je řešeno prostřednictvím příčného sklonu směrem do podélných šterbinových žlabů. V případě hlavní dráhy RWY je navržen střežovitý sklon, žlaby jsou umístěny po obou stranách dráhy. V podélném směru celý dráhový systém klesá od nejvyššího místa na západním konci od prahu 06R směrem k východu.

Pro odvod vody zachycené ve žlabech jsou navrženy dvě kanalizační stoky (P a P-1) vedené po obou stranách souběžně s dráhou v odstupu cca 7 m od její vnější hrany. Do stoky P-1 budou dále přepojeny stávající kanalizační stoky přivádějící dešťové vody ze stávajících a také z nově budovaných ploch jižně od dráhy RWY 06R/24L. Po propojení stok P a P-1 budou vody sváděny na centrální spadišťovou šachtu sloužící pro překonání (podejití) tělesa tunelu S-J. Od spadiště pokračuje trasa kanalizace pod objektem tunelu až k odlehčovací komoře vybudované v rámci probíhající intenzifikace ČOV ČKV JIH – v tomto úseku dlouhém cca 280 m je stoka navržena v tlamovém profilu 3800/2400 mm. Na západním konci budou stoky P a P-1 zakončeny u komunikace D6 – tunelu Jeneček.

Celková délka navržených stok bude v délce cca 5097 m z profilu DN 600–2600 mm, a v délce cca 298 m z tlamového profilu 3400/2800 mm.

SO 101 700 Napájecí kabely pro PS 101 1000

Předmětem stavebního objektu je návrh napájení koncových zařízení systému hlášení námrazy. Jedná se o zařízení umístěná v prostoru bodu dotyku RWY 06R, cca uprostřed RWY 06R/24L a v prostoru bodu dotyku RWY 24L.

PS 101 1000 Dráha (RWY) 06R/24L – Systém hlášení námrazy

RWY 06R/24L bude v prostoru bodu dotyku RWY 24L, středu a bodu dotyku RWY 06R vybavena měřicími stanovišti systému hlášení námrazy typu GFS 3000. Každé měřicí stanoviště bude obsahovat dvojici měřících sond (RC), zabudovaných v povrchu vozovky RWY cca 12 m severně od osy RWY, a skříň s elektronikou (RC MS), osazenou cca 105 m severně od osy RWY,

ze které budou měřená data přenášena pomocí GSM modulů a GSM routeru na stávající pracoviště Dispečink RPP.

SO 102 100 Pojezdové dráhy (TWY) a související provozní plochy – Stavební řešení

Všechny TWY jsou navrženy v plně únosné šířce 25 m a celkové šířce vč. postranních pásů 60 m, přičemž postranní pásy do celkové šířky 44 m budou zpevněné a vnější části do celkové šířky 60 m nezpevněné, s režimem údržby proti FOD a erozi půdy.

Terénní úpravy podél TWY budou provedeny tak, aby umožňovaly dobudování zpevněných postranních pásů na šířku 17,5 m pro kódové písmeno F. Rovněž bude terén upraven do vzdálenosti min. 51 m od osy TWY tak, aby splňoval požadavky na pás TWY pro kódové písmeno F.

Rozšíření únosné plochy v obloucích bude takové, aby při pojíždění pilotním prostorem letounu nad osovým značením pojezdové dráhy, nebyla vzdálenost mezi vnějším kolem hlavního podvozku letounu a okrajem pojezdové dráhy menší než 4,5 m.

SO 102 300 Pojezdové dráhy (TWY) a související provozní plochy – Odvodnění

Předmětem tohoto stavebního objektu je odvodnění pojezdových drah TWY M1 a M2 včetně propojovacích odbočných úseků (K 1-14). Dráha M2 je navržena s jednostranným příčným sklonem k severu, žlaby jsou tedy umísťovány vždy pouze na severní straně dráhy. Dráha M1 je ve větší části rovněž navržena s příčným sklonem k severu, ve východní části se pak nachází úsek se střechovitým příčným sklonem (délka cca 1,2 km), žlaby po obou stranách. V podélném směru celý dráhový systém klesá od nejvyššího místa na západním konci u prahu 06R směrem k východu. Odvodnění propojovacích úseků je taktéž řešeno vypádováním ploch do šterbinových žlabů lemujících tyto plochy.

Pro odvod vody zachycené ve žlabech je navržen systém stok průběžně napojovaných do centrální kanalizační stoky M vedená v prostoru mezi dráhami M1 a M2. Stoka M bude doplněna o další větve M-1 až M-5.

Stoky budou provedeny z kanalizačních trub v potřebných profilech. Na stokách budou vysazeny revizní šachty ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m. Šachty nebudou umísťovány do prostoru dráhy (v některých úsecích bude tedy rozestup šachet větší). Výrazné směrové lomy zejména u větších profilů budou řešeny hydraulicky vhodným způsobem (např. využitím segmentových oblouků apod.). V rozsahu dráhy bude potrubí veškerých stok obetonováno. Celková délka navržených stok bude délky cca 2786 m v profilu DN 600–1800 mm.

SO 104 100 Pojezdová dráha TWY P, TWY N a TWY PP a související provozní plochy – Stavební řešení

Kromě výše uvedených TWY viz SO 102 budou realizovány i další TWY jejichž účelem je provázání RWY 06R/24L a paralelních TWY M1 a TWY M2 s pohybovými plochami a v areálu JIH.

Parametry TWY P jsou shodné s SO 102 100 - odpovídají provozu A/C k.p. F, parametry TWY N odpovídají provozu A/C k.p. E (TWY je navržena plně únosná v šířce 23 m a celkové šířce včetně

postranních pásů 44 m), parametry TWY PP odpovídají provozu A/C k.p. C (TWY je navržena plně únosná v šířce 18 m a celkové šířce včetně postranních pásů 25 m).

Terén okolo TWY bude upraven do vzdálenosti min. 43,5 m od osy TWY N tak, aby splňoval požadavky na pás TWY pro kódové písmeno E, resp. do vzdálenosti min. 26 m od osy TWY PP tak, aby splňoval požadavky na pás TWY pro kódové písmeno C.

SO 104 300 Pojezdová dráha TWY P, TWY N a TWY PP a související provozní plochy – Odvodnění

Odvodnění pojezdových drah TWY P, TWY PP a TWY N je navrženo s jednostranným příčným sklonem, žlaby jsou tedy umísťovány vždy na příslušné straně dráhy. Páteř celého systému tvoří potrubí stávající stoky „D“ přivádějící dešťové vody z jižní části zástavby letiště. Potrubí stoky „D“ v profilu DN 1500 mm bude v rozsahu křížení dráhy PP vyměněno za nové, dále bude stoka vedena v nové trase až k napojení do stokového systému RWY. Do této nově trasované stoky „D“ budou napojovány nové kanalizační větve jednotlivých drah.

Stoky budou provedeny z kanalizačních trub v potřebných profilech. Na stokách budou vysazeny revizní šachty ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m. Šachty nebudou umísťovány do prostoru dráhy (v některých úsecích bude tedy rozestup šachet větší). Výrazné směrové lomy zejména u větších profilů budou řešeny hydraulicky vhodným způsobem (např. využitím segmentových oblouků apod.). V rozsahu dráhy bude potrubí veškerých stok obetonováno. Celková délka navržených stok bude cca 1126 m v profilu DN 300–1800 mm.

SO 108 100 Manipulační plocha pro přetah letadel k SPMZ – Stavební řešení

Manipulační plocha vede od plochy před budoucím hangárem G ke TWY M2. Při západní hraně je napojena SPMZ. Bude sloužit pouze pro přetah letadel. Plně únosná vozovka bude mít šířku 23 m, postranní pásy nejsou navrženy. Povrchové vody z manipulační plochy jsou odvedeny šterbinovými žlaby do nově navržené dešťové letištní kanalizace.

SO 108 300 Manipulační plocha pro přetah letadel k SPMZ – Odvodnění

Manipulační plocha bude odvodňována příčným sklonem do podélného šterbinového žlabu s napojením na stoku S-1. Zachycené vody budou odtékat prostřednictvím této stoky jižním směrem, kde se napojují do stoky M-1, která pokračuje ke spojné spadišťové komoře.

Stoka bude provedena z kanalizačních trub, ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m budou vysazeny revizní šachty. V rozsahu dráhy bude potrubí veškerých stok obetonováno. Celková délka navržených stok bude cca 486 m v profilu DN 300–600 mm.

SO 108 700 Manipulační plocha pro přetah letadel k SPMZ – Napájení el. energií

Stavební objekt řeší přípojku elektrické energie SPMZ. Napojení na zdroj elektrické energie bude z hlavního rozvaděče NN nové TS20. Kabelová trasa bude vedena převážně novým kabelovodem. Použity budou kabely s hliníkovým jádrem typu 1-AYKY.

SO 111 100 Kompenzační stání – Stavební řešení

Kompenzační stání bude mít tvar nepravidelného osmiúhelníku vepsaného do obdélníka o rozměrech 93,50 x 87,00 m. Příjezd od TWY Q (RWY 04/22) bude široký min. 23 m bez postranních pásů (pohyb přetahem). Kompenzační stání i příjezd jsou orientovány směrem k zeměpisnému severu. Stání bude opatřeno denním značením.

SO 111 300 Kompenzační stání – Odvodnění

Odvodnění nově budovaných zpevněných ploch kompenzačního stání bude zajištěno prostřednictvím nové stoky s napojením na stávající kanalizační systém severně od kompenzačního stání (stoka „B“). Stoky budou provedeny z kanalizačních trub, ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m budou vysazeny revizní šachty. Celková délka navržených stok bude cca 291 m v profilu DN 400 mm.

SO 112 100 SPMZ – Stojánka pro motorové zkoušky – Stavební řešení

Stojánka pro motorové zkoušky (SPMZ) je navržena na východním okraji hangárové zóny pro 1 letadlo. Rozměrově bude SPMZ pro letouny k. p. E (do rozpětí křídel max. 65 m). Stání SPMZ je tvořeno zpevněnou plochou, navazující na manipulační plochu pro přetah letadel k SPMZ. Na okraji stání SPMZ budou umístěny protihlukové stěny, doplněné pro správnou účinnost pohyblivými stěnami v místě vjezdu (pro faktické uzavření SPMZ v době zkoušky). Plocha bude vyspádována do nové kanalizace. Půdorysné rozměry celé plochy pro SPMZ budou cca 139 x 93,50 m. Pro provoz po západu slunce bude SPMZ osvětlena.

SO 112 101 SPMZ – Hlukové bariéry protihlukové vybavení – Stavební řešení

SPMZ bude součástí dráhového systému s dvojicí paralelních RWY 06R/L 24R/L letiště Praha Ruzyně a bude vybaveno pro testování pohonných jednotek dopravních letadel v celém rozsahu výkonů a potřeb definovaných provozovatelem, za současného respektování hygienických limitů. Umístění nového stání pro motorové zkoušky je navrženo v servisní zóně letiště, v blízkosti stávajícího opravárenského hangáru F i dalšího dosud nerealizovaného servisního objektu hangárů G. Protihlukové vybavení stání a režim SPMZ zajistí, že nebude překračován hygienický limit hluku stacionárních zdrojů.

Z hlediska legislativy není stání pro motorové zkoušky součástí leteckého provozu, na který se zpracovávala hluková studie a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk z Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Stání pro motorové zkoušky souvisí s hangárovou/servisní zónou. Je tedy posuzováno jako stacionární zdroj s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

SO 112 300 SPMZ – Přípojka odvodnění

Zpevněná plocha SPMZ bude vyspádována do obvodových šterbinových žlabů. Voda zachycená v těchto žlabech bude odváděna krátkou stokou s napojením na dešťovou stoku M-1. Vzhledem k tomu, že se předpokládá využívání této plochy také k promývání motorů, bude před napojením

na dešťovou stoku S zřízena stavítková šachta pro přepojování odtékajících vod do čerpací jímky s akumulacním objemem cca 10 m³. Při promývání motorů budou vody sváděny do této jímky, odkud budou čerpány výtlačným potrubím (DN 50 mm) do stávající čistírny chemických vod umístěné v hangáru F. S těmito vodami bude nakládáno příslušným způsobem s ohledem na jejich znečištění. Ovládání stavítka včetně signalizace stavu hladiny v čerpací jímce bude vyvedeno do řídicí místnosti ČOV hangáru F. Celková délka gravitační stoky bude cca 87 m v profilu DN 400 mm. Délka výtlačku PE 63 mm bude cca 435 m.

SO 112 301 SPMZ – Přípojka vody

Zásobování vodou pro SPMZ bude zajištěno novou přípojkou odbočením z objektu SO 610.301 (přípojka vody pro tunel S-J). Za odbočením z řady bude šoupě se zemní teleskopickou soupravou a uličním poklopem. Hloubka krytí je 1,8 m pod upraveným terénem. Celková délka přípojky bude cca 40 m v profilu DN 40 mm.

SO 112 700 SPMZ – Elektroinstalace

Stavební objekt řeší návrh hlavního osvětlení, nouzového osvětlení, zásuvkových rozvodů, rozvod leteckého napětí 400 Hz, uzemnění a bleskosvod. Odběr elektrické energie bude zajištěn přípojkou NN z trafostanice TS 20.

SO 112 701 SPMZ – Plošné osvětlení

Prostor SPMZ bude osvětlen reflektorovými svítidly s dvěma zdroji SON-T 400 W osazenými na stěnách SPMZ ve výšce 15 m. Intenzita osvětlení na ploše SPMZ bude min. 150 lx. Svítidla budou napojena z rozvaděče provozního objektu stání pro motorové zkoušky, odtud budou i ovládána. Osvětlovací soustava bude doplněna o zářivková svítidla osazená taktéž na stěnách SPMZ osvětlující komunikační pruh podél těchto stěn. Tato svítidla budou ovládána samostatně. Napájecí kabely budou vedeny po povrchu stěn SPMZ. Na vrcholu protihlukové stěny SPMZ budou osazena trvale svítící překážková návěstidla.

SO 120 100 Veřejná spojovací komunikace Sever – Jih

Stavební objekt řeší úpravu stávající veřejné komunikace K Letišti v souvislosti s výstavbou nové RWY. Součástí dráhového systému v návrhu protínají stávající trasu komunikace. Ta bude šířkově upravena a její niveleta zahloblena tak, aby probíhala v místě křížení s vybavením dráhového systému RWY v tunelu.

Začátek úseku je situován za stávající okružní křižovatkou u terminálu 3 a trasa probíhá směrově v podstatě ve stávající stopě. Stávající zastávka BUS Na Padesátníku je ve stávajícím stavu bez zálivů a nástupních ostrůvků a v obou směrech výstup a nástup probíhá v jízdním pruhu. V rámci nového návrhu komunikace budou zřízeny nástupní ostrůvky s přístupovým chodníkem. Bude zachován stávající princip provozu, tj. autobusy budou nadále zastavovat v obou směrech v jízdním pruhu, stavebně však bude komunikace v prostoru zastávky z bezpečnostních důvodů upravena tak, aby vozidla nemohla stojící autobus objíždět. To bude zajištěno pro oba směry pomocí představených zvýšených ostrůvků uprostřed komunikace – tzv. „dopravní zátka“.

Za zastávkou BUS Na Padesátníku ve smyslu staničení trasa komunikace K Letišti klesá přímě směrem k jižnímu portálu tunelu Sever - Jih, a v samotném tunelovém úseku je komunikace vedena rovněž v přímé, za severním portálem s nástupní plochou pro IZS trasa uhýbá levotočivým obloukem o R 280 m, dále navazuje krátký úsek přímé (cca 39 m), poté opět levotočivý oblouk o R 200 m, a nakonec přímá v prostoru severně od budoucího hangáru G a pravotočivým obloukem R 23,35 m se napojuje v konci úseku na stávající stav. Celková délka úpravy přeložky je cca 1 789,70 m.

V místě křížení přeložky komunikace s RWY je komunikace vedena v tunelu délky cca 0,499 km, který je součástí samostatného stavebního objektu.

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo v kategorii MO 9,5/9/50 s šířkou jízdních pruhů 3,50 m, vozíci (25 cm) + odvodňovacím proužkem (25 cm) a krajnicí nad zvýšeným obrubníkem 0,75 m. Niveleta trasy přeložky ul. K Letišti je navržena s ohledem na zvláštní požadavek „plného zářezu“, kdy průjezdný průřez komunikace musí být v přesně specifikovaném úseku pod úrovní přilehlých letištních ploch a dále úrovní nivelety vozovky v tunelu pod niveletou nově navržené RWY. Hodnoty podélného sklonu komunikace se pohybují v rozmezí 0,5 % (v tunelu) až 5,58 % (sjezd do tunelu). Odvodnění komunikace bude zajištěno odvedením srážkové vody pomocí podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí. Vpusti budou napojeny do kanalizace, řešené v rámci samostatného stavebního objektu. Konstrukce vozovky bude navržena s živičným krytem.

SO 120 101 Veřejná spoj. kom. S-J – Zárubní zdi – sever

Stavební objekt řeší zárubní zeď u Veřejné komunikace spojovací komunikace Sever-Jih, která umožňuje vedení této komunikace v zářezu. Na jednom konci zeď navazuje na křídla objektu SO 610.101 Tunel na spojovacích komunikacích S-J. Na druhém konci je zeď ukončena v místě, kde už je možno zářez komunikace řešit svahováním. Délka zdi je ca 227,92 m. V prostoru ve výjezdu z tunelu přiléhá ke zdi únikové schodiště SO 120.110.

SO 120 102 Veřejná spoj. kom. S-J – Zárubní zdi – jih

Předmětem objektu je zárubní zeď u Veřejné komunikace spojovací komunikace Sever-Jih, která umožňuje vedení této komunikace v zářezu. Na jednom konci zeď navazuje na křídla objektu SO 610.101 Tunel na spojovacích komunikacích S-J. Na druhém konci je zeď ukončena v místě, kde už je možno zářez komunikace řešit svahováním. Délka zdi je cca 157,4 m.

SO 120 110 Veřejná spoj. kom. S-J – Únikové schodiště

Stavební objekt řeší ocelové schodiště, které slouží k evakuaci těžce zraněných osob k vrtulníku záchranné služby. Konstrukce schodiště je z ocelových prvků U, které tvoří jak celkový nosný systém, tak nosný systém jednotlivých ramen. Pochozí plocha bude provedena z ocelových plechů s povrchovým zdrsněním (slzičkami). Dále bude každé schodišťové rameno i podesta opatřena zábradlím výšky min. 1,1 m. Zajištění proti pádu osob z horní podesty bude pomocí zábradlí.

Schodiště bude opatřeno plošinou pro přepravu imobilních osob. Tato plošina je součástí samostatného objektu PS 610.1101.

SO 120 300 Veřejná spoj. kom. S-J – Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch komunikace bude řešeno prostřednictvím příčného sklonu vozovky, do systému uličních vpustí (případně šterbinových žlabů). Veškeré tyto odvodňovací prvky budou napojeny přípojkami do nově budovaných stok vedených v ose jízdního pásu komunikace S-J. V prostoru vjezdových větví tunelu S-J se jedná o stoky SJ a SJ-2, napojených do centrální tlamové stoky vedené na odlehčovací komoru budovanou v rámci probíhající intenzifikace ČOV-ČKV JIH (části stok SJ a SJ-2 jsou vedeny v tunelu). Severní část komunikace bude pak odvodněna stokou SJ-3 s napojením na stávající stoku G. Celková délka navržených stok je cca 1255 m v profilu DN 300–600 mm.

SO 120 1900 Veřejná spoj. kom. S-J – Dopravní značení

Z hlediska vodorovného dopravního značení budou obě komunikace vybaveny vodícími čarami V4 0,25, v ose komunikací pak většinou čarou V1a 0,125. Výraznější změny oproti stávajícímu stavu jsou v místě zastávky Na Padesátníku, kde v novém uspořádání bude zřízena zastávka typu „zátká“ - s tím souvisí vyznačení čar V11a a vložení přechodu pro chodce V7.

Svislé značení vychází z nové polohy komunikace. Předpokládá se výškové omezení projíždějících vozidel značkou B16 (4,6 m), dále nové značení výše zmíněné zastávky typu „zátká“ (IJ4a, IJ4c, IP6), v celém novém úseku ulice K Letišti bude potvrzen zákaz zastavení (B28 + E8b). V oblasti zastávky U Hangáru dojde k v souvislosti s drobným posunutím směrového vedení komunikace K Letišti k přeložení stávajících svislých značek (např. IP25a + E13, IP25b) do nové polohy.

SO 121 100 SRA spojovací komunikace Sever – Jih

Návrh spojovací komunikace S-J v souvislosti s výstavbou nové RWY. Jedná se o vnitroareálovou účelovou komunikaci, sloužící výhradně pro provoz vozidel letiště v prostoru SRA zóny.

Začátek úseku je situován v hraně zpevněné letištní plochy na severní straně Terminálu 3 u hangáru BELL Helikopter. Trasa v celém úseku probíhá v SRA zóně a je oddělena od veřejné části oplocením. Od napojení na stávající letištní plochu v začátku úseku, až po úsek společného koridoru s veřejnou komunikací S-J, je směrové vedení komunikace limitováno polohou stávajících letištních objektů a stávající vilovou zástavbou východně od stanice MHD Na Padesátníku. Trasa je v tomto úseku severně od hangáru Bell Helikopter poměrně krivolaká se směrovými poloměry R 38,25 m až R 50 m, poté se přimyká v prostoru stávajících tenisových kurtů k veřejné komunikaci levotočivým obloukem o R 58 m. Dále následuje přímá délky cca 637 m (úsek s tunelem), pak složený levotočivý oblouk R 250 m a R 269 m, přímá dl. cca 38 m, levotočivý oblouk o R 188,80 m a přímá dl. cca 17 m k napojení na areálovou komunikaci budoucího hangáru G. Celková délka navržené komunikace je cca 1615 m.

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo s šířkou jízdních pruhů 5 m (provoz speciální techniky), vodícím proužkem 25 cm a krajnicí nad zvýšeným obrubníkem 0,75 m. Vzhledem

k menší intenzitě provozu rozměrných vozidel a větší základní šířce jízdního pruhu není uvažováno rozšíření ve směrových obloucích.

Pro návrh nivelety komunikace se pohybují v rozmezí 0,5 % (v tunelu) až 4,35 % (sjezd do tunelu). Odvodnění komunikace bude zajištěno odvedením srážkové vody pomocí podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí. Vpusti budou napojeny do kanalizace, řešené v rámci samostatného objektu. Konstrukce vozovky je navržena rovněž s živičným krytem.

SO 121 101 SRA spoj. kom. S-J – Zárubní zdi – sever

Předmětem objektu je zárubní zeď u SRA spojovací komunikace Sever-Jih, která umožňuje vedení této komunikace v zářezu. Na jednom konci zeď navazuje na křídla objektu SO 610.110 Tunel na spojovacích komunikacích S-J. Na druhém konci je zeď ukončena v místě, kde už je možno zářez komunikace řešit svahováním. Délka zdi je cca 261,23 m. V prostoru u tunelu je ke zdi osazena budova PTO, která je součástí SO 610.120.

SO 121 102 SRA spoj. kom. S-J – Zárubní zdi – jih

Předmětem objektu je zárubní zeď u SRA spojovací komunikace Sever-Jih, která umožňuje vedení této komunikace v zářezu. Na jednom konci zeď navazuje na křídla objektu SO 610.110 Tunel na spojovacích komunikacích S-J. Na druhém konci je zeď ukončena v místě, kde už je možno zářez komunikace řešit svahováním. Délka zdi je cca 140,75 m.

SO 121 300 SRA spoj. kom. S-J – Odvodnění

Odvodnění zpevněných ploch komunikace bude řešeno prostřednictvím příčného sklonu, vozovky do systému uličních vpustí (případně šterbinových žlabů). Veškeré odvodňovací prvky budou napojeny přípojkami do nově budovaných stok vedených v ose jízdního pásu veřejné části komunikace S-J (viz. SO-120-300). Pouze v jižní části, kde se komunikace dělí na dvě samostatné větve, bude i v ose větve SRA vedena kanalizační stoka SJ1, následně napojená do stoky SJ. Celková délka navržených stok bude cca 255 m v profilu DN 300 mm.

SO 129 1900 Spoj. kom. S-J, Provizorní dopravní značení – DIO

Veškeré osazované svislé značení musí odpovídat normě ČSN EN 12899-1, technické parametry vodorovného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 1436. Dopravní značení musí být rozmístřováno dle zásad uvedených v TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích), TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 66 (Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích).

SO 130 100 Obvodová a obslužné komunikace – východ

Na východní straně jsou navrženy obslužné komunikace pro příjezd údržby k RNZ (ILS/LLZ a GP/DME), k RVR, CL. Všechny trasy nových obslužných komunikací jsou vedeny v uzavřené části letiště bez nutnosti vyjíždět z tohoto prostoru a jsou vedeny tak, aby jejich průřezový profil (výšky 3,2 m) nezasahoval do překážkových ploch RWY 06R/24L, konkrétně do vzletové plochy RWY 06R. Komunikace jsou navrženy z přímých úseků a oblouků bez přechodnic. Základní

uspořádání komunikací bude typ 3 (zpevnění v šíři 3 m, 0,5 m široké nezpevněné krajnice). Obvodová komunikace podél oplocení je navržena v šíři 4,5 m s krajnicí 0,5 m. Výškové řešení respektuje návrh paralelní RWY 06R/24L a přilehlý terén, maximální podélný sklon nepřekračuje 6 % v nájezdu na most přes silnici I/7. Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 % a klopení je navrženo kolem osy. Komunikace budou odvodněny příčným a podélným sklonem na okolní terén. Větev 6 je v prostoru zářezu v místě napojení komunikaci S-J odvodněna příkopem končícím v rozjezdu horskými vpustmi napojenými na stoku SJ-1.

SO 131 100 Obvodová a obslužné komunikace – západ

Tyto komunikace budou sloužit pro letištní dopravu a pro obsluhu technického zařízení letiště, které se vyskytuje v řešeném území. Obvodová komunikace je ústředním objektem SO 131–100. Komunikace je ve větší části navržena se zpevněním v šíři 6,5 m. Nezpevněné krajnice se navrhují v šíři 0,5 m. V místech osazení svodidel se krajnice rozšíří na 1,5 m. Délka obvodové komunikace je cca 3,432 km. Trasa páteřní obvodové komunikace západ je v celé své délce od ZÚ do KÚ vedena v šířkovém uspořádání typu 1 (zpevnění v šíři 6,5 m, 0,5 m široké nezpevněné krajnice s rozšířením na 1,5 m v místě osazení svodidel). V km 0,702 se nachází styková křižovatka tvaru „T“ zajišťující propojení páteřní komunikace s obslužnou komunikací délky 144 m, vedenou v šířkovém uspořádání typu 2 (zpevnění v šíři 5,0 m, 0,5 m široké nezpevněné krajnice). V km 1,727 se nachází průsečná křižovatka zajišťující propojení páteřní komunikace s obslužnou komunikací délky 902 m, vedenou v šířkovém uspořádání typu 3 (zpevnění v šíři 3,0 m, 0,5 m široké nezpevněné krajnice s rozšířením na 1,5 m v místě osazení svodidel). V km 1,879 se nachází propojka předchozí komunikace s hlavní trasou objektu v délce 71 m a v šířkovém uspořádání typ typu 3 (zpevnění v šíři 3 m, 0,5 m široké nezpevněné krajnice s rozšířením na 1,5 m v místě osazení svodidel). V km 2,332 se napojuje příjezdová komunikace, která slouží pro příjezd IZS k portálu tunelu. Východně od ZÚ páteřní komunikace se nacházejí ještě 2 propojovací obslužné komunikace, které jsou součástí tohoto stavebního objektu. Jedna z nich má šířkové uspořádání typu 2 a délku cca 352 m a druhá má šířkové uspořádání typu 1 a délku cca 484 m. Výškové řešení hlavní trasy je ovlivněno stávajícím terénem, křížením s dálnicí D6 a MO stavby 513. Maximální podélný sklon je 8,00 % a minimální je 0,30 %. Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 % a klopení je navrženo kolem osy. Komunikace je odvodněna příčným a podélným sklonem volně do terénu.

SO 132 100 Úprava místní komunikace pod mostem pro přibližovací soustavu 24L

Tento stavební objekt řeší směrovou úpravu místní komunikace v prostoru pod mostním objektem SO 212-100, Most pro přibližovací soustavu 24L.

SO 140 100 Polní cesta

Tato komunikace bude sloužit pro zachování obsluhy místních pozemků. Trasa je navržena v trase stávající polní cesty v celkové délce cca 64 m a výškově kopíruje stávající terén, šířka zpevnění je zachována podle stávající polní cesty (zpevnění v šíři 3,7 – 4,5 m, 0,5 m široké nezpevněné

krajnice). Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 % a klopení je navrženo kolem osy. Komunikace je odvodněna příčným a podélným sklonem volně do terénu.

SO 141 100 Cyklotrasy

Cyklotrasa východ

Na východní straně, v těsné blízkosti letiště, je pro účely vedení cyklotrasy navržena veřejně přístupná účelová komunikace s omezeným přístupem pro motorovou dopravu. Cílem je zajistit propojení ulice Za Teplárnou s nově navrhovanou komunikací, nahrazující stávající ul. K Letišti vedoucí k terminálu 1 a 2. Jedná se tedy o zajištění přímého propojení stávajících cyklotras č. A 168 a A 172. Současně bude komunikace sloužit pro průjezd vozidel ostražky či jiných složek Letiště Praha, jimž bude za tímto účelem udělena výjimka pro vjezd. Účelová komunikace je navržena jako nová zpevněná komunikace na stávající nezpevněné ploše, využívané v současné době především jako orná půda. V místech stávajících terénních nerovností bude povrch výškově upraven. Komunikace bude vybudována ve dvou větvích, délky cca 1065,97 m a cca 248,37 m. Komunikace je navržena včetně výhyben a obratiště. Komunikace bude označena pomocí dopravních značek IZ 9a Zóna pro cyklisty a IZ 9b Konec zóny pro cyklisty s dodatkovým textem: „Vozidla s povolením Letiště Praha“.

Cyklotrasa západ:

Na západní straně v těsné blízkosti letiště je navržena cyklotrasa propojující okolní obce Jeneček, Jeneč, Hostouň a Dobrovíz pro pěší a pro cyklisty, tedy propojení stávajících cyklotras č. 201 a 8100. Cyklotrasa je navržena v místě stávajícího přemostění 6-003 dálnice D6 ve staničení km 3,149. Cyklostezka je navržena jako nová zpevněná komunikace na stávající nezpevněné ploše, využívané v současné době především jako orná půda. V místech stávajících terénních nerovností bude povrch výškově upraven.

SO 190 100 Provizorní plochy pro pojezd a přetah

Jedná se o plochy navržené v rámci jednotlivých etap ZOV. Konstrukce jednotlivých ploch budou s asfaltovým krytem. Provizorní plochy budou odvodněny volně do přilehlých travnatých ploch.

SO 192 100 Provizorní trasa ulice K Letišti – komunikace

Provizorní trasy ulice K Letišti budou zajišťovat veřejný provoz mezi areály sever a jih během realizace přeložky veřejné komunikace S-J. Souběžně s touto komunikací bude vedena vnitroareálová obvodová komunikace v zóně SRA. Obě komunikace budou odděleny oplocením.

SO 193 100 Vjezd na ZS východ (od ulice K Letišti)

Stavební objekt řeší provizorní trasy příjezdu na Zařízení staveniště východ z ulice K Letišti.

SO 194 100 Provizorní trasa staveništní komunikace – Jeneček

Navržená komunikace bude sloužit pro staveništní provoz a obsluhu dotčeného území stavbou. Po ukončení stavby bude využívaná plocha rekultivovaná. Komunikace je navržena v celkové délce cca 314 m. Výškově kopíruje stávající terén a prochází po budoucím násypu tunelu Jeneček.

Šířkové uspořádání je v celkovém zpevnění 7 m a 0,5 m široké nezpevněné krajnice. Konstrukce komunikace bude tvořena asfaltovým souvrstvím. Trasa se napojuje na „obvodovou komunikaci západ“ v cca km 2,500 a 2,820.

Řada 200 – Mostní objekty a zdi

SO 211 100 Most pro přibližovací soustavu 06R – Stavební řešení

Jedná se o zmonolitněnou prefabrikovanou trámovou železobetonovou konstrukci. Nosnou konstrukcí železobetonového mostu bude prostý nosník tvořený pěti prefabrikovanými trámy, které budou zmonolitněny železobetonovou deskou. Rozpětí nosné konstrukce v ose mostu je 18,40 m. Nosná konstrukce je uložena na ložiscích, přes která je spojena se spodní stavbou. Založení objektu je navrženo plošné na železobetonových pasech. Konstrukční výška nosné konstrukce je 1275 mm.

SO 212 100 Most pro přibližovací soustavu 24L – Stavební řešení

Jedná se o monolitickou polorámovou konstrukci z předpjatého železobetonu. Délka nosné konstrukce v ose mostu je 24,4 m. Nosná konstrukce je pevně spojena se spodní stavbou. Založení objektu je plošné na železobetonových patkách. Konstrukční výška nosné konstrukce je 1500 mm.

Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty

SO 401 700 Přeložky silnoproudých kabelů – LP a.s.

Stavební objekt řeší přeložky VN, NN a ovládacích kabelů v majetku LP a.s. v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů v Praze na Letišti Praha Ruzyně. Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech Letiště Praha, a.s. Kabely budou přeloženy v prostoru výstavby do nového kolektoru a kabelovodů, části tras jsou vedeny ve volném terénu.

SO 402 700 Přeložky silnoproudých kabelů – PREdi a.s.

Stavební objekt řeší přeložky VN a ovládacích kabelů v majetku PRE distribuce a.s. v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně. Kabely budou přeloženy v prostoru výstavby do nového kolektoru, části tras jsou vedeny ve volném terénu. HDPE trubky budou přeloženy v prostoru výstavby do nového kolektoru a částečně do volného výkopu. Optické kabely budou překládány vždy mezi nejbližšími spojkami.

SO 403 700 Areálové rozvody NN pro napájení el. zařízení

Stavební objekt řeší nové areálové rozvody NN Letiště Praha, a.s. Jedná se o nové přípojky pro rozvaděče kolektoru a pro jednotlivé RACK CCTV a EZS. Pro napájení CCTV a EZS budou využity vždy zálohované (bezvýpadkový UPS) rozvaděče pro napájení slaboproudých zařízení v nejbližších TS. Napájení rozvaděčů kolektoru bude vždy z nejbližších TS 22kV. Kabelová trasa bude vedena kolektorem, kabelovody, nebo ve výkopu.

SO 410 700 Přípojky VN (vč. sdělovacích kabelů pro ovládání TS)

Stavební objekt řeší nové propojení nových a stávajících TS 22kV a 6kV v areálu letiště Praha Ruzyně z trafostanic 6 kV a 22 kV. Jednotlivé TS 22kV a 6kV jsou připojeny smyčkou z hlavní TS20. Použity budou kabely typu AXEKVCEY. Společně s napájecími kabely 22 kV a 6 kV povede i sdělovací komunikační kabel typu TCEPKPFLE 25XN 0,8 a HDPE trubka 40 mm s optickým kabelem.

PS 430 700 TS 24 - doplnění technologie, vč. zálohování napájení el. energií

Do objektu TS24 bude doplněna technologie nutná pro napájení odběrů dráhy RWY 06R/24L.

SO 431 Trafostanice TS 25

Jedná se o dráhovou trafostanici určenou primárně pro napájení světelného zabezpečovacího zařízení RWY (SZZ), meteozařízení, radionavigačních zařízení, systémů detekce námrazy atd. Přístup do trafostanice je z venkovní rampy situované podél čelní fasády objektu a slouží kromě vstupu i pro zavážení transformátorů a náhradního zdroje v případě výměny či servisu. Objekt je navržen jako dvoupodlažní, tj. s jedním podzemním podlažím a jedním nadzemním podlažím. Trafostanice bude obdélníkového půdorysu o rozměrech 19,75 m x 41,45 m a výšky 6,1 m.

Střecha je navržená plochá, s rozvodím uprostřed a spádovaná k příčným okrajům do vnějších okapových žlabů. Střecha je na podélných stranách lemována atikou. Větrání a chlazení objektu budou zajišťovat vzduchotechnická zařízení. Pro temperování objektu z důvodu zachování provozních podmínek pro technologii jsou navrženy elektrické přímotopy. Součástí trafostanice jsou objekty SO 431 100, SO 431 300, SO 431 400, SO 431 500, SO 431 700, SO 431 800, SO 431 1000, PS 431 700.

SO 432 Trafostanice TS 26

Jedná se o dráhovou trafostanici určenou primárně pro napájení světelného zabezpečovacího zařízení RWY (SZZ), meteozařízení, radionavigačních zařízení, systémů detekce námrazy atd. Přístup do trafostanice je z venkovní rampy situované podél čelní fasády objektu a slouží kromě vstupu i pro zavážení transformátorů a náhradního zdroje v případě výměny či servisu. Objekt je navržen jako dvoupodlažní, tj. s jedním podzemním podlažím a jedním nadzemním podlažím. Trafostanice bude obdélníkového půdorysu o rozměrech 18,25 m x 29,5 m a výšky 6,0 m.

Střecha je navržená plochá, s rozvodím uprostřed a spádovaná k příčným okrajům do vnějších okapových žlabů. Střecha je na podélných stranách lemována atikou. Větrání a chlazení objektu budou zajišťovat vzduchotechnická zařízení. Pro temperování objektu z důvodu zachování provozních podmínek pro technologii jsou navrženy elektrické přímotopy. Součástí trafostanice jsou objekty SO 432 100, SO 432 300, SO 432 400, SO 432 500, SO 432 700, SO 432 800, SO 432 1000, PS 432 700.

SO 434 Trafostanice TS 28

Tato trafostanice bude zapojena v kabelové smyčce 22 kV a bude sloužit zejména pro napájení západní části kolektoru a případně dalších zařízení v okruhu dosahu kabelových rozvodů NN. Tato stanice neslouží pro přímé napájení dráhových systémů.

Přístup do trafostanice a k slaboproudé rozvodně je z venkovní rampy situované z boku fasády objektu. Pro zavážení transformátorů slouží venkovní rampa situovaná podél takřka celé čelní fasády. Objekt je navržen jako dvoupodlažní, tj. s jedním podzemním podlažím a jedním nadzemním podlažím. Trafostanice bude obdélníkového půdorysu o rozměrech 13,4 m x 17,2 m a výšky 5,7 m.

Střecha je navržena plochá, vyspádování je od středu k atice. Voda je odváděna přes chrlíč do svislých svodů. Střecha je lemována atikou. Pro temperování objektu z důvodu zachování provozních podmínek pro technologii jsou navrženy elektrické přímotopy. Objekt trafostanice bude větrán částečně přirozeně a částečně nuceně. Součástí trafostanice jsou objekty SO 434 100, SO 434 400, SO 434 700, SO 434 1000, PS 434 700.

SO 440 700 Úprava osvětlení plochy před hangárem F

Stávající 3 osvětlovací stožáry budou demontovány vč. rozvaděčů a základových patek. Současně budou zrušeny všechny napájecí rozvody provedené v prostoru plochy. Nově bude odbavovací plocha před hangárem osvětlena ze dvou nových osvětlovacích stožárů umístěných podél jižní hrany plochy. Navrženy jsou stožáry výšky 25 m.

SO 450 900 Přeložky sl. kabelů – Letiště Praha, a.s.

Stavební objekt řeší přeložky metalických kabelů a HDPE trubek vč. optických kabelů v majetku Letiště Praha, a.s., v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně. Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech a kolektorech Letiště Praha, a.s. Metalické kabely budou přeloženy v prostoru výstavby do nového kolektoru a do kabelovodů. V jednotlivých místech budou v kabelových spojkách připojeny na stávající kabely.

SO 451 900 Přeložky sl. kabelů – Řízení letového provozu ČR s.p

Stavební objekt řeší přeložky metalických kabelů a HDPE trubek vč. optických kabelů v majetku Řízení letového provozu ČR s. p, v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně. Jedná se o metalické kabely a optické kabely (mikrokabely), které jsou uloženy v HDPE trubkách a HDPE trubkách s mikrotrubičkami. Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech a kolektorech Letiště Praha, a.s. Metalické kabely budou přeloženy v prostoru výstavby do nového kolektoru a do kabelovodů. V jednotlivých místech budou v kabelových spojkách připojeny na stávající kabely. Optické kabely (optické mikrokabely) budou překládány vždy mezi nejbližšími spojkami, nebo v celé délce mezi objekty.

SO 452 900 Přeložky sl. kabelů – Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN)

Stavební objekt řeší přeložky metalických kabelů a HDPE trubek vč. optického kabelu v majetku CETIN, v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně.

Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech a kolektoru letiště Praha Ruzyně.

SO 453 900 Přeložky sl. kabelů – Ministerstvo vnitra ČR

Stavební objekt řeší přeložky metalických kabelů v majetku Ministerstva vnitra ČR, v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně.

Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech a kolektoru letiště Praha Ruzyně.

SO 454 900 Přeložky sl. kabelů – Ministerstvo obrany ČR

Stavební objekt řeší přeložky metalických kabelů a HDPE trubek vč. optických kabelů v majetku Ministerstva obrany ČR, v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně.

Trasy jsou vedeny volně ve výkopu ve volném terénu a ve stávajících kabelovodech a kolektoru letiště Praha Ruzyně.

SO 455 900 Přeložka sdělovacího kabelu ČD Telematika Jeneček - Středokluky

Stavební objekt řeší přeložku sdělovacího metalického kabelu žst: Jeneček - žst: Středokluky v majetku SŽDC s.o. TUDC Praha, v prostoru výstavby nové paralelní dráhy a souvisejících objektů v Praze na Letišti Ruzyně. Trasa je vedena volně ve výkopu ve volném terénu.

SO 470 900 Úpravy ve velínu pro systém energetiky

Do velínu energo systému dálkového ovládání, signalizace a měření trafostanic umístěného v prostoru objektu Výtopna Sever budou doplněny výstupy ze všech osmi trafostanic řešených v tomto záměru. Součástí SO 470 900 bude pouze úprava software velínu, do kterého budou doplněny výstupy z nových trafostanic a povely k nim. Řešení systému dálkového ovládání, signalizace a měření AMS-E na jednotlivých nových trafostanicích je součástí technologie těchto stanic.

SO 480 900 Slaboproudé rozvody

Stavební objekt řeší vnější slaboproudé rozvody, které souvisí s výstavbou nové paralelní dráhy a souvisejících objektů na Letišti Praha Ruzyně.

Součástí tohoto objektu je:

- připojení nových trafostanic TS 20, TS 24, TS 25, TS 26, TS 27, TS 28, TS 29
- připojení datových rozvaděčů pro připojení zabezpečení SRA zóny
- rezervní trubka pro SPMZ
- připojení rozvaděče telefonních rozvodů pro nové kolektory

SO 480 1000 Systém EZS a dálkové ovládání bran pro SRA zónu – na volném terénu

Vjezdové brány, které budou sloužit pro výjezd hasičů, budou zabezpečeny systémem elektronické zabezpečovací signalizace a dálkovým ovládáním. Vjezdová vrata budou zabezpečena magnetickým vratovým kontaktem, který bude připojen na ústřednu EZS. Připojení ústředny EZS na bezpečnostní velín v Terminálu 2 bude realizováno optickým singlemodovým kabelem, který bude součástí stavebního objektu SO 480 900 slaboproudé rozvody. Připojení koncových zařízení bude systémovými kabely, které budou uloženy v trubkách ve výkopu.

SO 482 1000 Systém CCTV pro SRA zónu – na volném terénu

V prostoru vjezdových bran V1-V5 budou na sloupku osazeny otočné IP kamery s IR přísvitkem. Kamery budou připojeny do datové sítě Letiště Praha, a.s.

Řada 500 – objekty trubních vedení**SO 501 300 Přepojení stávající dešťové stoky H**

Jedná se o úpravu dimenze stávající dešťové stoky H mezi šachtami Š1 a Š3 a napojení do odlehčovací komory Š3 v profilu DN 800 mm o celkové délce cca 45 m.

SO 503 300 Přeložka splaškové kanalizační stoky I směrem k ČOV/ČKV Jih

Jedná se o změnu trasy stávající splaškové stoky „I“ profilu DN 300 mm vedené severním směrem od prostoru objektů bývalé teplárny k současnému napojení do objektu ČOV/ČKV JIH.

Stoka bude přeložena z důvodů kolize s novými dráhami a tunelem S-J. Stoka bude provedena z kanalizačních trub, ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m budou vysazeny revizní šachty. V rozsahu dráhy bude potrubí veškerých stok obetonováno. Celková délka překládaného úseku stoky činí cca 1055 m v profilu DN 300 mm.

SO 504 300 Přeložka splaškové kanalizační stoky II směrem k ČOV /ČKV Jih

Jedná se o změnu trasy stávající splaškové stoky „II“ profilu DN 300 mm vedené komunikací K Letišti kolem hangáru Bell Helicopter a dále severozápadním směrem. Po vykřížení stávající dráhy TWY P se stoka stáčí směrem k ČOV/ČKV JIH, kde se napojuje na stoku I pokračující na ČOV/ČKV JIH. Stoka bude z důvodů kolize s novými dráhami přeložena do nové trasy vedené z jižní strany podél TWY PP až k místu napojení na nově překládanou stoku I. Stoka bude provedena z kanalizačních trub, ve všech lomových bodech a v přímé trase v intervalu cca 50 m budou vysazeny revizní šachty. V rozsahu dráhy bude potrubí veškerých stok obetonováno. Celková délka překládaného úseku stoky činí cca 285 m v profilu DN 300 mm.

SO 533 300 Vodovodní přípojka k meteostanici

Jedná se o nový vodovodní řad vedený k objektu stávající meteostanice, který je v současnosti zásobován vodou z vrtů. Vrty budou zrušeny v rámci výstavby paralelní dráhy. Trasa začíná napojením na stávající vodovodní řad v kolektorové šachtě Š28 a pokračuje kolektorem až do šachty Š35, kde je ukončena u objektu meteostanice. Stávající rozvody v objektu budou

přepojeny na novou přípojku. Přípojka bude provedena z tvárné litiny DN 80 mm a má délku cca 1465 m.

SO 534 300 Přeložka propojení studny S1 a S2

Jedná se o přeložku stávajícího vodovodního řadu, propojujícího studny S1 a S2, respektive vedoucího vodu od těchto zdrojů jižním směrem. Přeložka je vyvolána vybudováním pojezdové dráhy P. Potrubí bude uloženo cca v hloubce 1,8 m pod upraveným terénem. Přeložka v délce cca 110 m bude provedena z HDPE RC100 SDR11 DN 100 mm.

SO 536 300 Úprava vodovodního řadu DN 300

Jedná se o řešení křížení stávajícího vodovodního řadu DN 300 mm (ve správě 1. Vodohospodářská společnost, s.r.o.) s novou obslužnou komunikací (SO 130 100) vedenou přes stávající zářez Lipské ulice v oblasti Na Padesátníku. Stávající vodovod bude nutné lokálně přeložit do nové trasy s dostatečným odstupem od plánované opěry mostní konstrukce. Křížení násypu bude řešeno uložení potrubí v chrániče DN 500 mm (dl. cca 40 m), v rámci přeložky bude přesunut i stávající vzdušník. Přeložka bude provedena z tvárné litiny DN 300 mm a má délku cca 60 m.

Řada 600 – objekty podzemních staveb

PS 601-701 Tunel R6 – TS 29 - technologie

Provozní soubor řeší technologické vybavení trafostanice TS 29 po přechodu z provizorního stavu napájení na stav trvalý, po dokončení výstavby RWY. Umístění trafostanice je navrženo v provozně technickém objektu /PTO/ tunelu Jeneček (na komunikaci D6).

SO 610 Tunel na spojovacích komunikacích

Tunel na spojovacích komunikacích S-J je navržen na východním konci RWY 06R/24L. Trasa komunikací bude převedena do tunelu z důvodů mimoúrovňového křížení s koncem nové dráhy. Tunel bude sloužit z poloviny pro SRA spojovací komunikaci Sever-Jih a z druhé poloviny pro tzv. veřejnou spojovací komunikaci Sever-Jih. Území je ploché s nadmořskou výškou cca 355-356 m n. m. Tunel je navržen jako sdružený objekt se třemi tubusy. Celková délka tunelu bude cca 499,52 m. Zajištění požární vody ve sdruženém tunelu spojovacích komunikací Sever – Jih je řešeno tunelovým vodovodem, který sestává z akumulární požární nádrže, čerpací stanice, vlastního rozvodu požární vody DN 200 mm pro hydranty a rozvodu požární vody DN 150 mm pro SHZ – drenčerové hlavice. Součástí tunelu jsou objekty SO 610 101, SO 610 103, SO 610 104, SO 610 105, SO 610 120, SO 610 301, SO 610 302, SO 610 303, SO 610 500, SO 610 501, SO 610 510, SO 610 601, SO 610 602, SO 610 701, SO 610 702, SO 610 703, SO 610 710, SO 610 801, SO 610 810, SO 610 901, SO 610 902, SO 610 903, SO 610 910, SO 610 990, SO 610 1001, SO 610 1002, SO 610 1003, SO 610 2000, SO 610 1010, PS 610 700, PS 610 701, PS 610 1101.

SO 640 100 Kolektory – stavební řešení

V souvislosti s výstavbou nové paralelní dráhy je navržena nová sdružená trasa technického vybavení v podobě kolektorů a kabelovodů. Hlavní páteřní trasa kolektoru se napojí na již realizovaný středový kolektor v místě koncových šachet Š25 a Š33. Nový kolektor bude sloužit pro převedení sítí technického vybavení ze západní části do východní části nové dráhy, vede rovnoběžně s paralelní dráhou RWY 06R/24L ve vzdálenosti 110 m severně od osy této dráhy. Ve východní části dráhy bude kolektor ukončen v komoře Š13, kde bude výstup do prostoru SRA části tunelu S-J. Dále nad tunelem S-J, směrem na východ dráhy trasa povede v kabelovodu, kde bude ukončena, zaslepena a připravena pro budoucí možné napojení. V západní části dráhy bude kolektor ukončen v komoře Š41, která leží mimo ochranné pásmo dráhy (runway strip) a dále k TS26 a na západní konec dráhy trasa povede v kabelovodu. Nad tunelem Jeneček bude trasa z důvodu omezeného prostoru nad tunelem také v krátkém úseku převedena do kabelovodu. Do této hlavní páteřní trasy kolektoru budou systémem dalších kolektorů (v ochranném pásmu dráhy) a kabelovodů (mimo ochranné pásmo dráhy) připojeny další trafostanice (TS20, TS24, TS25, TS26, TS28, a objekty. Součástí kolektorů jsou objekty SO 640 101, SO 640 300, SO 640 301, SO 640 500, SO 640 600, SO 640 701, SO 640 702, SO 640 801, SO 640 901, SO 640 1000, SO 640 1100. Celková délka všech nově navržených kolektorů je cca 3473,7 m.

SO 660 100 Kabelovody – stavební řešení

Těleso kabelovodů je navrženo jako obetonovaný kabelovod, který bude sestaven z plastových chrániček DN 200 mm (pro kabely 22 kV) nebo DN 110 mm dle obsazení kabelovodu.

Řada 700 – objekty pozemních staveb**SO 730 100 Oplocení letiště**

Stavební objekt řeší výšky a typy oplocení na základě perimetru, který oplocuje.

SO 790 100 Dočasné úpravy oplocení letiště

Stavební objekt řeší výstavbu dočasného oplocení zóny SRA v návaznosti na postup výstavby tak, aby vždy byla odpovídajícím způsobem zajištěna hranice prostoru SRA.

Řada 800 – objekty úpravy území**SO 801 100 Zemní valy Hostivice**

Stavební objekt řeší umístění zemních valů v severní části obce Hostivice. Jedná se o 5 zemních valů (A – kubatura 1402 m³, B – kubatura 766 m³, C – kubatura 7051 m³, D - kubatura 4538 m³ a E – kubatura 2525 m³), výšky 2 m, s šířkami v patě násypů 23 m (val A), 26 m (val B), 50 m (val C), 34 m (val D) a 34 m (val E).

SO 803 1800 Sadové úpravy

Stavební objekt řeší návrh sadových úprav.

Řada 900 – ostatní SO a PS pro provoz dráhového systému**SO 901 100 RNZ – Stavební úpravy pro PS 901**

Stavební úpravy pro PS 901 obsahují:

- objekt pro vysílač LOC
- objekt pro vysílač GP
- odraznou plochu GP
- základy pro antény
- kabelovody se šachtičkami

Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 901 1000 RNZ – Systém přesných přibližovacích majáků ILS/DME (směr 24L)

Vzhledem ke změně nivelety provozních ploch bude anténní systém osazen na křehké konstrukci o výšce 376,484 m n. m (absolutní výška) resp. 4,90 m (relativní výška). Anténní systém je vybaven překážkovými návěstidly. Ve vzdálenosti 260 m za koncem RWY 24L (120 m před anténou LOC) bude umístěna monitorovací anténa LOC (NFM). Anténa NFM má výšku cca 1,0 - 1,5 m a bude vybavena překážkovým návěstidlem. Objekt s vysílačem LOC bude umístěn 60 m severně od osy RWY a v úrovni antény LOC.

SO 902 100 RNZ – Stavební úpravy pro PS 902

Stavební úpravy pro PS 902 obsahují:

- objekt pro vysílač LOC
- objekt pro vysílač GP
- odraznou plochu GP
- základy pro antény
- kabelovody se šachtičkami

Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 902 1000 RNZ – Systém přesných přibližovacích majáků ILS/DME (směr 06R)

Anténní systém LOC má délku 51,28 m, výšku konstrukce antény 3,2 m, výška osazení dipólu na anténní konstrukci je 2,1 m (absolutní výška konstrukce antény je 359,96 m n.m.). Anténní systém LOC má křehkou konstrukci, je umístěn kolmo na osu RWY, ve vzdálenosti 310 m za koncem RWY 06R. Anténní systém je vybaven překážkovými návěstidly. Ve vzdálenosti 190 m za koncem RWY 06R (120 m před anténou LOC) bude umístěna monitorovací anténa LOC (NFM). Anténa MLOC je křehká a má výšku cca 1,0 - 1,5 m, je vybavena překážkovým návěstidlem. Objekt s vysílačem LOC bude umístěn 60 m severně od osy RWY a v úrovni antény LOC.

SO 903 100 RNZ – Stavební úpravy pro PS 903

Stavební úpravy obsahují základ pro anténu a kabelovod se šachtičkami. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 903 1000 RNZ – Far field monitor pro ILS/LOC 24L

Anténa FFM bude situována na křehkém stožáru o výšce 360,406 m n. m (absolutní výška) resp. 4,0 m (relativní výška), ve vzdálenosti 435,0 m za koncem RWY 06R v její ose (resp. 435,0 m. před THR RWY 24L). Stožár je vybaven překážkovými světly. Přijímač FFM bude umístěn v objektu s vysílačem LOC 06R.

SO 904 100 RNZ – Stavební úpravy pro PS 904

Stavební úpravy obsahují základ pro anténu a kabelovod se šachtičkami. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 904 1000 RNZ – Far field monitor pro ILS/LOC 06R

Anténa FFM je situován na křehkém stožáru o výšce 380,334 m n. m (absolutní výška) resp. 9,0 m (relativní výška), ve vzdálenosti 405 m za koncem RWY 24L v její ose (resp. 405,0 m před THR RWY 06R. Stožár je vybaven překážkovými světly. Přijímač FFM bude umístěn v objektu s vysílačem LOC 24L.

PS 905 900 RNZ – Úpravy v řídicích centrech – radionavigace

Součástí radionavigačních zařízení nového dráhového systému budou jednak podpůrné systémy (např. náhradní zásobování el. energií), rozvody, stavební objekty (nosné konstrukce, stožáry, odrazné plochy, vytýčení a zabezpečení kritických a citlivých prostorů radiomajáků apod.) a jednak části umístěné ve stávajících technických a řídicích centrech umístěných zejména na letišti (technický sál, TWR) a i mimo něj (APP, ACC). Pro napojení mimo areál letiště budou využity volné kapacity propojovacích okruhů stávajících a v rámci jiné akce budovaných řídicích center.

SO 906 700 RNZ – Napájecí a ovládací kabely pro PS 901–904

Jedná se o zařízení umístěná u prahu 06R a u prahu 24L. Zařízení budou napájena kabely vedenými z trafostanice TS 26, ze sekce zálohované rotační UPS.

SO 910 100 VNP – Stavební úpravy pro PS 910

Stavební úpravy pro PS 910 spočívají ve vybudování základového bloku pro zařízení WDI včetně odláždění a ve vybudování kruhového chodníčku o průměru 15 m se středem v místě zařízení, chodníček bude mít šířku minimálně 1,2 m a bude mít bílou barvu.

PS 910 100 VNP – Ukazatelé směru větru (WDI) pro RWY 06R/24L

Paralelní RWY 06R/24L bude na úrovni bodu dosedu vybavena samostatným osvětleným ukazatelem směru větru WDI (Wind Direction Indicator) na sklopném stožáru. Oba WDI budou

umístěny ve vzdálenosti 220 m jižně od osy RWY 06R/24L, a ve vzdálenosti 560 m za THR 06R, resp. 500 m za THR 24L. Součástí WDI budou osvětlovací světlomety, všesměrové překážkové návěstidlo, svorkovnicová a jistící skříň, a dále soumrakové čidlo pro ovládání světlometů.

SO 911 100 VNP – Stavební úpravy pro PS 911

Stavební úpravy pro PS 911 spočívají ve zbudování základů pro nadzemní návěstidla na trubkách a pro stožáry přibližovací soustavy včetně odláždění, kabelovodů s instalačními šachtičkami a spodních trubkových přívodů zabudovaných v konstrukci vozovky. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 911 700 VNP – Světelná soustava pro přesné přiblížení – směr 24L

Paralelní RWY 24L bude vybavena světelnou soustavou ALS 24L pro přesné přiblížení CAT IIIB délky 900 m.

SO 912 100 VNP – Stavební úpravy pro PS 912

Stavební úpravy pro PS 912 spočívají ve zbudování základů pro nadzemní návěstidla na trubkách a pro stožáry přibližovací soustavy včetně odláždění, kabelovodů s instalačními šachtičkami a spodních trubkových přívodů zabudovaných v konstrukci vozovky. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 912 700 VNP – Světelná soustava pro přesné přiblížení – směr 06R

Paralelní RWY 06R bude vybavena světelnou soustavou ALS 06R pro přesné přiblížení CAT IIIB, které bude obsahovat systémy:

- Jednoduchý přibližovací systém střední svítivosti
- Přibližovací systém vysoké svítivosti
- Červené postranní příčky vysoké svítivosti
- Zábleskový osový systém

Kabely sériového a paralelního rozvodu budou uloženy do nových kabelovodů, kabelových podchodů a kolektorů s tím, že izolační transformátory pro napájení jednotlivých návěstidel budou uloženy v šachtách na kabelovodu.

Prodlužovací sekundární kabely mezi jednotlivými izolačními trafy a jimi napájenými návěstidly budou uloženy v trubkách propojujících šachty s izolačními trafy a s vertikálními manipulačními vývrty, provedenými v místech instalace nadzemních či zapuštěných návěstidel.

SO 913 100 VNP – Stavební úpravy pro PS 913

Stavební úpravy pro PS 913 spočívají ve zbudování kabelovodů s instalačními šachtičkami a spodních trubkových přívodů zabudovaných v konstrukci vozovky. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 913 700 VNP – Světelné vybavení RWY

RWY 24L bude vybavena světelným vybavením pro přesné přiblížení CAT IIIB, které bude obsahovat systémy:

- Prahovou příčku THR 24L
- Světelnou sestupovou soustavu PAPI 24L
- Postranní zapuštěná návěstidla REL 24L
- Návěstidla systému pro vedení po okruhu
- Osová zapuštěná návěstidla RCL 24L
- Zapuštěná návěstidla dotykové zóny TDZ 24L
- Znaky výjezdu z RWY 24L
- Vybavení vyčkávacích míst na obslužných komunikacích

RWY 06R bude vybavena světelným vybavením pro přesné přiblížení CAT IIIB, které bude obsahovat systémy:

- Prahovou příčku THR 06R
- Světelnou sestupovou soustavu PAPI 06R
- Postranní zapuštěná návěstidla REL 06R
- Návěstidla systému pro vedení po okruhu
- Osová zapuštěná návěstidla RCL 06R
- Zapuštěná návěstidla dotykové zóny TDZ 06R
- Znaky výjezdu z RWY 06R
- Vybavení vyčkávacích míst na obslužných komunikacích

Návěstidla všech výše uvedených systémů světelného vybavení RWY 06R-24L budou, kromě obou systémů PAPI a vnějších prahových polopříček, zapuštěného provedení s instalací optické jednotky do základny s otvorem pro spodní přívod, vlepené do vývrtu v povrchu vozovky.

Kabely primárního sériového rozvodu budou uloženy do nových kabelovodů, kabelových podchodů a kolektorů s tím, že izolační transformátory pro napájení jednotlivých návěstidel a znaků budou uloženy v šachtách na kabelovodu.

Prodávací sekundární kabely mezi jednotlivými izolačními trafy a jimi napájenými návěstidly či znaky budou uloženy v trubkách propojujících šachty s izolačními trafy a s vertikálními manipulačními vývrty, provedenými v místech instalace nadzemních či zapuštěných návěstidel a znaků.

SO 914 100 VNP – Stavební úpravy pro PS 914

Stavební úpravy pro PS 914 spočívají ve zbudování kabelovodů s instalačními šachtičkami a spodních trubkových přívodů zabudovaných v konstrukci vozovky. Všechny šachty a kabelové

komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 914 700 VNP – Světelné vybavení TWY

Systém nově budovaných pojezdových drah TWY a rychlých odboček (RETWY) navazujících na RWY 06R/24L, bude obsahovat systémy:

- Identifikační zapuštěná návěstidla pojezdové dráhy pro rychlé odbočení RETIL
- Osová zapuštěná návěstidla pojezdových drah TCL
- Osová zapuštěná návěstidla pro rychlé odbočení z RWY RETCL
- Postranní nadzemní či zapuštěná návěstidla TWY TEL
- STOP příčky SB
- Dráhová ochranná návěstidla RGL
- Prosvětlené příkazové znaky CAT I
- Prosvětlené příkazové znaky CAT II/III
- Příčky návěstidel MVM
- Prosvětlené informační znaky
- Postranní značky TWY
- Smyčky příček neprovozuschopnosti

Kabely sériového rozvodu budou uloženy do nových kabelovodů, kabelových podchodů a kolektorů s tím, že izolační transformátory pro napájení jednotlivých návěstidel budou uloženy v šachtách na kabelovodu.

Prodávací sekundární kabely mezi jednotlivými izolačními trafy a jimi napájenými návěstidly či znaky budou uloženy v trubkách propojujících šachty s izolačními trafy a s vertikálními manipulačními vývrty, provedenými v místech instalace nadzemních či zapuštěných návěstidel a znaků.

SO 915 700 VNP – Napájecí kabely pro PS 910

Stavební objekt řeší napájení vizuálních navigačních prostředků budovaných v rámci nové RWY 06R/24L. Jedná se o zařízení umístěná u prahu 06R a u prahu 24L.

PS 916 600 VNP – Ovládání a monitoring

Předmětem HW a SW úprav bude rozšíření stávajícího subsystému LMS sloužícího pro individuální ovládání a monitorování jednotlivých návěstidel systémů SZZ, přičemž bude provedeno doplnění nových sekcí LMS vč. příslušných vazeb na řídicí systém AMS.3.

Pro obousměrnou komunikaci nových sekcí subsystému LMS s řídicím systémem AMS.3 budou v trafostanicích TS-24, TS-25, TS-26 osazeny nové skříně KL-24, KL-25, KL-26 s řídicími a komunikačními jednotkami. Pro obousměrnou komunikaci mezi skříněmi KL-24, KL-25, KL-26

a jednotlivými návěstidly, řízenými novými sekcemi LMS, budou do nových kabelovodů a kolektorů instalovány nové optické a metalické kabelové rozvody.

PS 917 1900 VNP – Provozní opatření

Objekt řeší postupné provizorní úpravy stávajících systémů SZZ pro zabezpečení pohybů letadel po provozovaných provozních plochách ve vazbě na plochy uzavřené v závislosti na realizaci jednotlivých Etap realizace stavby dle provozních režimů navržených tak, aby byla zajištěna minimalizace narušení leteckého provozu na letišti. Pro napájení přiček světelné neprovoznosti pro dočasné uzavírky provozních ploch budou využity stávající či nové smyčky určené pro tento účel.

SO 920 100 MZ – Stavební úpravy pro PS 920

Stavební úpravy spočívají ve vybudování základových bloků pro osazení meteozařízení a kabelovodů se šachtičkami. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 920 900 MZ – Měření dráhové dohlednosti (RVR)

RWY 06R/24L bude v prostoru bodu dotyku RWY 24L „TDZ 24L“, středu „MID“ a bodu dotyku RWY 06R „TDZ 06R“ vybavena komplety pro měření dráhové dohlednosti RVR typu LT31 s modemovým přenosem po nových metalických kabelech do stávajícího PC AviMet.

SO 921 100 MZ – Stavební úpravy pro PS 921

Stavební úpravy spočívají ve vybudování základových bloků pro osazení meteozařízení a kabelovodů se šachtičkami. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 921 900 MZ – Měření větru (W)

RWY 06R/24L bude v prostoru bodu dotyku RWY 24L „TDZ 24L“, středu „MID“ a bodu dotyku RWY 06R „TDZ 06R“ vybavena komplety W pro ultrazvukové měření rychlosti a směru větru typu WMT700 s modemovým přenosem po nových metalických kabelech do stávajícího PC AviMet.

SO 922 100 MZ – Stavební úpravy pro PS 922

Stavební úpravy spočívají ve vybudování základových bloků pro osazení meteozařízení a kabelovodů se šachtičkami. Všechny šachty a kabelové komory na kabelovodech a kabelových podchodech a kolektory budou odvodněny do dešťové kanalizace.

PS 922 900 MZ – Měření výšky oblačnosti (CL)

RWY 06R/24L bude v prostoru konečného přiblížení před THR 24L a THR 06R vybavena zařízením CL pro měření množství oblačnosti, resp. vertikální dohlednosti a výšky základny oblačnosti typu CL31 s modemovým přenosem po nových metalických kabelech do stávajícího PC AviMet.

SO 924 700 MZ – Napájecí a ovládací kabely pro PS 920-922

Stavební objekt řeší napájení koncových meteorologických zařízení Českého meteorologického ústavu (ČHMÚ). Jedná se o zařízení umístěná u prahu 06R, uprostřed dráhy a u prahu 24L.

Ostatní podrobnosti včetně významu použitých zkratk jsou patrné z dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby označené *"paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m, letiště Praha, Ruzyně"* zpracovatel dokumentace sdružení METROPROJEKT Praha a.s., VPÚ DECO PRAHA a.s., OBERMEYER HELIKA a.s., hlavní inženýr projektu Ing. Jiří Úlehla, ČKAIT 0008148, 12/2017 (dále jen „DÚR“).

Vymezení území dotčeného vlivy stavby:

Pozemky v níže uvedených katastrálních územích:

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
601993	Běloky
609617	Bratronice u Kladna
628689	Dolní Bezděkov u Kladna
618128	Cvrčovice
642371	Horní Bezděkov
648035	Hrdlív
668044	Koleč
678716	Kyšice
690520	Malé Kyšice
721751	Pletený Újezd
779377	Velké Přítočno
790443	Kováry
601128	Bašť
649678	Husinec u Řeže
627488	Dobrovíz
645834	Hostivice
712604	Ořech
742503	Roztoky u Prahy
742511	Žalov
757381	Středokluky
771759	Tursko
729353	Veleslavín
729418	Vokovice
729876	Nebušice
729931	Lysolaje
730041	Sedlec
750573	Holyně
793256	Sobín
793264	Zličín
728390	Libuš
728837	Hlubočepy
729183	Malá Chuchle
614131	Březiněves
730599	Dolní Chabry
745278	Zadní Kopanina
734373	Přední Kopanina

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
727024	Staré Město
727598	Krč
727857	Hodkovičky
727873	Braník
728071	Lhotka
728152	Podolí
683817	Okoř
773239	Úholičky
790401	Zájezd u Buštěhradu
746673	Sedlec u Líbeznic
796042	Železná
641464	Kozinec
665177	Vrapice
729272	Dejvice
729302	Střešovice
729981	Suchdol
644773	Horoměřice
729051	Smíchov
727091	Malá Strana
608076	Bořanovice
645923	Hostouň u Prahy
743321	Hořelice
708062	Nučice u Rudné
666033	Klecany
683795	Lichoceves
623547	Malé Číčovice
623555	Velké Číčovice
689947	Makotřasy
648884	Hřebeč
683701	Lidice
764558	Hnidousy
609285	Brandýsek
628301	Dolany u Kladna
690554	Malé Přítočno
774499	Unhošť
683582	Libušín
770001	Třebichovice
760803	Svinařov u Kladna
790451	Trněný Újezd u Zákolan
773247	Úhonice
631531	Drahelčice
703354	Nenačovice
654400	Chrustenice
730190	Troja
655449	Chyňava
764540	Motyčín
728764	Košíře
728951	Motol
681822	Letky
632929	Dřetovice
683132	Libochovičky
755443	Stehelčeves

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
727181	Nové Město
727121	Hradčany
730394	Čimice
730556	Bohnice
616397	Buštěhrad
665169	Dubí u Kladna
729795	Liboc
720542	Pchery
769991	Saky
749524	Netovice
665126	Kročehlavy
792390	Brnky
609536	Braškov
778303	Velká Dobrá
645842	Litovice
761605	Svrkyně
761591	Hole u Svrkyně
683809	Noutonice
641456	Holubice v Čechách
730106	Bubeneč
730122	Holešovice
791962	Zbuzany
660744	Jinočany
750590	Slivenec
771341	Tuchoměřice
743313	Dušníky u Rudné
729701	Řepy
652393	Cholupice
681881	Libečov
621200	Červený Újezd
655465	Chýně
658260	Jeneč u Prahy
718351	Pavlov u Unhoště
792403	Přemyšlení
792411	Zdiby
759899	Svárov u Unhoště
736635	Ptice
729582	Břevnov
658243	Jemníky
729213	Velká Chuchle
728641	Radlice
728314	Kunratice
727750	Michle
779351	Kamýk u Velkých Přílep
779369	Velké Přílepy
764825	Tachlovice
627763	Dobříč u Prahy
728730	Jinonice
730475	Kobylisy
730629	Ďáblice
728438	Kamýk
728616	Modřany

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
745251	Řeporyje
755541	Stodůlky
729710	Ruzyně
771350	Kněžívka
666858	Kněževes u Prahy
665061	Kladno
782271	Vinařice u Kladna
770353	Třebonice
654019	Chrástany u Prahy
774413	Únětice u Prahy
755346	Statenice

Podmínky pro umístění stavby vyplývající ze závazných stanovisek dotčených orgánů, včetně podmínek pro projektovou přípravu stavby, napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu:

1. Záměr bude umístěn podle DÚR, případné odchylky od DÚR, které vyplynou při dalším stupni zpracování stavebního záměru stavby, je žadatel povinen projednat se stavebním úřadem a dotčenými orgány.
2. Stávající inženýrské sítě, technické objekty a dopravní infrastruktura musí být chráněna. Před zahájením prací na stavebních objektech, zajistí žadatel fyzické vytyčení tras správci, kterým bude rovněž nahlášeno každé odkryté podzemní vedení. Příslušný správce musí být rovněž přizván ke kontrole neporušenosti před záhozem. Budou plně respektovány podmínky správců dopravní a technické infrastruktury uvedené ve vyjádřeních:

*Ministerstvo vnitra – odbor provozu informačních technologií a komunikací ze dne 28.08.2023
č.j. MV-223-146/SIK5-2018*

CETIN, a.s. ze dne 15.08.2023 č.j. 223793/23

Vodafone Czech Republic a.s. ze dne 17.08.2023 zn. MW9910230088585247

Technologie hlavního města Prahy, a.s. ze dne 16.08.2023 č. VPD-02368/2023

1. Vodohospodářská, spol. s r.o. ze dne 15.08.2023 zn. 003V/2023/Kn

Pražské vodovody a kanalizace, a.s. a Pražská vodohospodářská společnost, a.s. ze dne 15.08.2023 č. ZADOST202309619

GasNet, s.r.o. ze dne 14.08.2023 zn. 5002865692

Ministerstvo obrany – SEM – OOÚZ ze dne 10.08.2023 č.j. 598065/2023-1322

Pražská plynárenská Distribuce, a.s. ze dne 15.06.2023 zn. 2023/OSDS/1670

Vodárny Kladno – Mělník, a.s. ze dne 06.09.2023 zn. PVO2305972/KOL

ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 28.07.2023 zn. 001136098473

Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593777, zn. 0201593816,

SITEL spol. s r.o. ze dne 24.08.2023 zn. 1112302825

Technické služby Hostivice ze dne 31.08.2023 zn. 41/2023/Č/VaK

T-Mobile Czech Republic a.s. ze dne 29.08.2023 č.j. E44574/23

Správa železnic, státní organizace, ze dne 07.09.2023 zn. S8959/U-33755/2023-SŽ-OŘ PHA-OPS

Povodí Vltavy, s.p., ze dne 08.03.2018 zn. 15774/2018-240

Úřadu městské části Praha 6, Odboru správy majetku, ze dne 04.07.2022 č.j. MČP6 217802/2022

3. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Ministerstva životního prostředí, k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA), č.j. 6861/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011:

1. Opatření pro fázi přípravy záměru:

- a) Nedílnou součástí další projektové přípravy záměru budou „*Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Ředitelství letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GR/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009*“; uvedené garance musí být jako jedno z doporučení zpracovány do podmínek návazných správných rozhodnutí k výstavbě paralelní RWY 06R/24L.
- b) Do kritérií výběrových řízení na technologie související s budoucím provozem budou zahrnuty požadavky na nejnovější technologie, které budou v minimální míře ovlivňovat jednotlivé složky životního prostředí.
- c) Na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Litovice, obec Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:
 - dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo
 - dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo
 - dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem.

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

- d) Z časového hlediska je třeba ze strany oznamovatele vytvořit takové podmínky, aby v případě dohody s vlastníky bytových objektů o zajištění odpovídající bytové náhrady, toto bylo uskutečněno do zahájení provozu na RWY 06R/24L.
- e) Počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha Ruzyně.
- f) Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. Pro návrh OHP je doporučeno následující:
- součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,
 - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zákresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi,
 - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP,
 - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví.
- g) Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.
- h) V rámci realizace záměru bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí letiště Praha Ruzyně, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.
- i) V rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní

jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY.

- j) V rámci další projektové přípravy záměru koordinovat stavbu RWY 06R/24L s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy – stavbou č. 518, železniční rychlodráhou Praha – Kladno s odbočkou na Ruzyň a prodloužením metra do předprostoru Terminálu sever II a přeložkami plynovodů DN 300 mm a DN 500 mm vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně.
- k) Ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací záměru zpracovat dopravní studii, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci příslušných městských částí a obcí) a která bude řešit dopravní obslužnost předmětného území, včetně návrhu kolejového napojení. Letiště Praha musí být propojeno s centrem města a blízkým okolím kapacitním hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků, jako je např. vlak, metro, tramvaj a podobně. Studie bude obsahovat časový harmonogram realizace této dopravy ve vztahu k rozvoji letiště umožněných realizací záměru. Po nalezení shody plán dopravní obslužnosti realizovat dle projednaného a odsouhlaseného časového harmonogramu tak, aby dopravní situace v dotčené lokalitě byla optimální pro všechny uvedené subjekty.
- l) V rámci další projektové přípravy pokračovat v jednáních s Městskou částí Praha 6 a dalšími dotčenými městskými částmi a obcemi o případných kompenzačních opatření nad rámec platné legislativy v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti a hledat další možnosti k pokrytí požadavků; cílem jednání bude konkretizovat rozsah těchto kompenzačních opatření souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží dotčené lokality.
- m) Upřesnit harmonogram stavebních prací a využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy realizace záměru; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staviště) a oblast 2 - Hostivice (oblast jihozápadně od staviště), které jsou nejbližší ke stavišti; k zásobování stavby využít komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice.
- n) Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení z roku 2007 (č.j.: S-MHMP-062663/2007/OOPNI/EW325-2/ŽÁ, z podmínek rozhodnutí o umístění této stavby z roku 2009 (č.j.: MCP6 043897/2009) a z povolení ke stavbě tohoto vodního díla z roku 2009 (č.j.: S-MHMP 782477/2009).

- o) Specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
- p) Konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště.
- q) Upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití, respektive odstranění.
- r) Mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti.
- s) V rámci přípravy záměru zrušit RWY 04/22 (část bude zrušena, část se stane pojezdovou dráhou).

2. Opatření pro fázi výstavby záměru

- 1) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- 2) Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
- 3) Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.
- 4) Maximální počet jízd staveništní dopravy stanovit na 14 nákladních automobilů za hodinu; stavební činnost z liniových zdrojů realizovat pouze v době od 7 do 21 hodin; v noční době od 22 do 6 hod stavební činnosti z liniových zdrojů nerealizovat; řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- 5) Před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha Ruzyně; tento materiál bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p. (se zohledněním vyjádření vydaných Zemědělskou

vodohospodářskou správou Kladno), České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha a předložen ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu; v rámci aktualizace havarijních plánů zohlednit systém informování a varování.

- 6) Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu; bude nezbytné kontrolovat je zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
- 7) Zařízení staveniště vybavit dostatečným množstvím chemických WC.
- 8) Zajistit důkladnou skrývku orniční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornici důsledně realizovat podle pokynů příslušných úřadů ochrany zemědělského půdního fondu.
- 9) V rámci stavby bude veden o výkopové zemině a případné stavební sutí deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání se stavební sutí budou rozhodující výsledky analýz stanovené vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 294/2005 Sb., (o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů); pro vytěžené zeminy potom výsledky analýz dle přílohy č. 9 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů; o způsobu využití výkopové zeminy případně stavební sutí bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů s odkazem na uvedenou legislativu včetně požadavků příslušných národních norem pro letecké stavby, a to i ve vztahu k využití výkopové zeminy umístěné ve vojenském areálu u Hájku.
- 10) Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.
- 11) Smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.
- 12) Skrývkové práce a přesuny zemin a další stavební práce ve vztahu k ochraně koroptve polní realizovat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny (např. nutnost získání výjimky ze zákazů uvedených § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny od příslušného orgánu ochrany přírody); konkretizovat v dokumentaci pro územní řízení.
- 13) Minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody.

- 14) Po dobu výstavby záměru budou k zachování určené dřeviny po obvodu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN DIN 18 920 (Sadovnictví a krajinářství – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061)), a po dokončení stavby, před započítáním prací nových sadovnických úprav budou odborně ošetřeny renomovanou zahradnickou firmou.
- 15) Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření rudérálních druhů rostlin a alergenních plevelů.
- 16) Ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

3. Opatření pro fázi provozu záměru

- 1) 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
- 2) 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).
- 3) 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).
- 4) V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
- 5) Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.
- 6) 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.
- 7) 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 06R/24L 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.
- 8) Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby.
- 9) Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:
 - budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,
 - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID,
 - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID).
- 10) Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:
 - způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech,
 - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.

- 11) Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi.
- 12) Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.
- 13) Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.
- 14) Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu.
- 15) Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny.
- 16) Po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.
- 17) Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha Ruzyně.
- 18) Součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM10 a PM2,5 a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s příslušnými úřady ochrany ovzduší a úřady ochrany veřejného zdraví.
- 19) V rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin.
- 20) V rámci provozního řádu údržby aktualizovat harmonogram čištění příjezdové komunikace od R7 k Terminálům 1 a 2 včetně všech parkovacích ploch, spojovací komunikace mezi Terminálem 3 a Terminály 1 a 2 a vnitřních areálových komunikací letiště Praha Ruzyně z důvodů omezování prašnosti.

4. Opatření pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí

- I. Na základě dohody s obcemi a městskými částmi hlavního města Prahy nově dotčených OHP nebo nově ležících v jeho bezprostřední blízkosti, rozšířit systém kompenzačních

- programů na projekty k ochraně životního prostředí a na rozvoj občanské společnosti i v těchto lokalitách.
- II. Plnění opatření pro snížení hluku periodicky vyhodnocovat a zveřejňovat; tyto informace předávat vhodnou formou (např. výroční zprávy) příslušným dotčeným obcím, městským částem hlavního města Prahy, Krajské hygienické stanici Středočeského kraje a Hygienické stanici hlavního města Prahy.
 - III. Propagovat výchovu k ochraně životního prostředí s cílem snížení užívání automobilů a upřednostnění hromadné dopravy na letiště, na celém území letiště Praha Ruzyně upřednostňovat užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách.
 - IV. Náhrady za vykácenou zeleň řešit dle požadavků orgánu ochrany přírody včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin.
 - V. Realizovat náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách
 - VI. Před realizací záměru realizovat v dohodě s městem Hostivice zemní val (maximální možné výšky) a pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno; v této souvislosti využít skládku zemin cca 350 m severně od města Hostivice.
4. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru dopravních agend, silničního správního úřadu, č.j. MHMP-271206/2018/O4/Dů ze dne 15. 2. 2018:
1. Součástí projektové dokumentace pro vydání stavebního budou zásady organizace výstavby, které budou zpracovány tak, aby:
 - a) po celou dobu realizace byl zachován přístup k přilehlým objektům a vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům včetně svozu domovního odpadu a přístupu k ovládacím armaturám inženýrských sítí
 - b) byla zajištěna čistota okolních komunikací
 - c) byly minimalizovány zábory stávajících komunikací.
 2. Projektová dokumentace pro vydání povolení bude obsahovat návrh dopravních opatření po dobu realizace stavby. Pro provádění stavby budou využívány pracovní plochy určené rozhodnutím příslušného správního úřadu ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích.
5. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru ochrany prostředí č.j. MHMP 1689937/2021 ze dne 20.10.2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 1,1288 ha v k. ú. Ruzyně, udělena výjimka z povinnosti provést skryvku zemin a vymezen orientační odvod za trvalé odnětí zemědělské půdy ze ZPF:

Pozemek dotčený stavbou pro trvalé odnětí v k. ú. Ruzyně:

Parcelní číslo	Druh pozemku	Celková výměra dle KN (m ²)	BPEJ	Třída ochrany	Plocha trvalého odnětí (m ²)
2606/5	orná půda	37776	22501 23716	III. V.	6 345 4 943
CELKEM					11 288

1. Před započítáním prací budou v terénu vytyčeny hranice trvalého záboru. V průběhu stavební činnosti, a s ní souvisejícími pracemi, nesmí dojít k jejich překračování a posunování na okolní pozemky.
2. Realizací nezemědělské činnosti nesmí dojít ke kontaminaci půdy únikem pohonných hmot či jiných technických kapalin z mechanizace, poškozování okolních pozemků ani k narušování jejich vodního režimu.
3. Realizací záměru nedojde k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků a k omezení jejich přístupnosti.

Z právních předpisů ochrany ZPF vyplývají povinnému další povinnosti:

4. Povinný k platbě odvodů písemně oznámí zahájení realizace záměru, a to nejpozději 15 dnů před jejím zahájením (§ 11 odst. 4 písm. b) zákona). Oznámení bude učiněno orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech, tj. Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí (dále jen „OŽP ÚMČ Praha 6“) a orgánu ochrany ZPF, který tento souhlas vydal.
5. Povinný k platbě odvodů je povinen orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech, a orgánu ochrany ZPF, který vydal souhlas s odnětím, doručit kopii pravomocného rozhodnutí, pro které je souhlas s odnětím podkladem, a to do 6 měsíců ode dne nabytí právní moci (§ 11 odst. 4 písm. a) zákona).
6. Dojde-li ke změně v osobě povinného k platbě odvodů, je nový povinný k platbě odvodů povinen oznámit a doložit orgánu ochrany ZPF, který vydal souhlas s odnětím a orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech tuto změnu, a to do 1 měsíce od této změny (§ 11 odst. 6 zákona).
6. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Městského úřadu Černošice, Odboru životního prostředí, č.j. MUCE 19620/2018 OŽP/Ště ze dne 28. 3. 2018, jímž byl udělen souhlas se zásahem do krajinného rázu:
 1. výsadbová velikost nových stromů bude minimálně 12-14 cm obvodu kmene ve výšce 1 m nad zemí,
 2. výsadby budou provedeny ve vhodném vegetačním období, nejpozději však do doby závěrečné kontrolní prohlídky stavby,
 3. vysazeným dřevinám bude zajištěna odborná povýsadbová péče, která se stanovuje na dobu nejméně 5 let, kdy v případě úhynu budou dřeviny nahrazeny dřevinou novou,

4. při závěrečné kontrolní prohlídce bude stavebnímu úřadu předložena smlouva na povýsadbou péči, a to na dobu nejméně 5 let.
7. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Krajského ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Praha venkov – západ, Dopravní inspektorát, č.j. KRPS-46811-1/ČJ-2018-011606 – Kl ze dne 20. 2. 2018:
 1. tělesa pozemních komunikací (vč. cyklostezek) budou svými parametry odpovídat ČSN 73 6110, TP 170,
 2. při výstavbě polních cest bude dodržena ČSN 73 6109,
 3. sjezdy na komunikaci musí být zřízeny v souladu s ustanoveními § 12 vyhlášky 104/1997 Sb., v platném znění, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,
 4. umístění dopravního značení v DSP bude provedeno v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ČSN EN 12899-1 a TP 65 „Zásady pro dopravní značení“,
 5. osazení místní úpravy na pozemní komunikaci bude v souladu s § 78 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o provozu na pozemních komunikacích,
 6. dopravní stavby týkající se dálnice D6 je nutno řešit s Ministerstvem vnitra ČR,
8. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Úřadu pro civilní letectví č.j. 001991-18-701 ze dne 26. 3. 2018:
 1. Podle ustanovení § 88 odst. 1 písm. I) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (zákon o civilním letectví), dotčeným orgánem státní správy v územním řízení, týká-li se leteckých staveb je Ministerstvo dopravy. ÚCL není v tomto dotčeným orgánem.
 2. Musí být vydáno souhlasné vyjádření provozovatele letiště Praha/Ruzyně.
 3. Musí být vydáno souhlasné vyjádření poskytovatele navigačních služeb (ŘLP s.p.).
 4. Umístění paralelní RWY 06R/24L musí respektovat Nařízení Komise (EU) č.139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Dokumentace musí být v souladu s aktuální předpisovou základnou (např. Nařízení komise EU č. 965/2012 a číslo 139/2014 CS – ADR - OSN (4. vydání) ze dne 8.12.2017). Umístění paralelní RWY nesmí ohrozit letecko-provozní bezpečnost na přilehlých manipulačních a provozních plochách a musí být v souladu s plánovanými rozvojovými akcemi a změnami infrastruktury v této části letiště. Umístění a řešení pojezdových drah pro rychlé odbočení musí být v souladu s kritérii popsány v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 2.
 5. Umístění paralelní RWY má charakter rozvoje infrastruktury dle ADR.OR.B.040 Změny dle Nařízení Komise (EU) č.139/2014 ze dne 12. února 2014. Sdělení k projektové dokumentaci

pro povolení stavby z hlediska provozně-bezpečnostního bude vydáno formou souhlasu se změnou podle ustanovením ADR.OR.B.040 nařízení Komise (EU) č. 139/2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) Č. 216/2008 a bude posouzeno po doložení žádosti o změnu provozovatelem letiště.

9. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Policie České republiky Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA-379706-1/ČJ-2018-0000DŽ ze dne 16. 10. 2018:

1. Budou dodrženy minimální hodnoty odstupu pevných překážek od pozemní komunikace.
2. Na cyklostezku není umožněn vjezd jakýchkoliv vozidel. Požadujeme úpravu spočívající v nové kvalifikaci na obslužnou komunikaci s veřejným provozem pouze pro cyklistickou dopravu nebo úpravu dokumentace na cyklostezku dle parametru platné legislativy.

10. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Hygienické stanice hl. m. Prahy, č.j. HSHMP 47545/2018 ze dne 8. 1. 2019:

Letecký provoz na „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha/Ruzyně“ smí být zahájen teprve poté, co nabude platnosti opatření obecné povahy, kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště s paralelní dráhou.

11. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy č.j. HSAA-8380-2/2019 ze dne 1. 8. 2019:

Prováděnými úpravami nesmí být narušena funkčnost, celistvost a plynutěnost stálého tlakově odolného úkrytu (dále jen „STOÚ“) evidenční číslo O 1060095, O 1060 I 02, O I 060099, O I 060219, 01060097, 01060101, 01060098, 01060096, 01060093 včetně nouzových výlezu a nasávacích míst vzduchotechniky.

12. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. 067045/2021/KUSK ze dne 22. 9. 2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 4,3523 ha.

Parcelní číslo	Katastrální území	Výměra pozemku v ha	Druh pozemku	BPEJ	Třída ochrany	Výměra odnětí ze ZPF v ha
556	Litovice	3,5085	orná půda	22514 23716	IV. V.	0,1502 0,8111
574/4	Litovice	14,2732	orná půda	22514	IV.	0,0878
1199/1	Hostivice	4,9623	orná půda	21000 22514 23716	I. IV. V.	0,0471 0,5119 0,0801
1208/4	Hostivice	0,5716	orná půda	22514 23716	IV. V.	0,3474 0,2242
1208/5	Hostivice	0,4128	orná půda	22514	IV.	0,4128
1208/6	Hostivice	0,5321	orná půda	21000	I.	0,1069
1208/8	Hostivice	1,1449	orná půda	21000 22514	I. IV.	0,2012 0,9302
1208/10	Hostivice	0,4086	orná půda	21000 22514	I. IV.	0,1561 0,1237
1208/15	Hostivice	0,1616	orná půda	22514	IV.	0,1616

1. Části pozemků parcelní číslo 556, 574/4 v katastrálním území Litovice a parcelní číslo 1199/1, 1208/6, 1208/8, 1208/10 v katastrálním území Hostivice, o celkové rozloze 21,6233 ha,

kteře nejsou předmětem odnětí ze ZPF v rámci záměru „Valy Hostivice“, zůstanou i nadále součástí ZPF.

2. Hranice odnětí zemědělské půdy ze ZPF bude před započítáním prací vytyčena v terénu. Realizací záměru nedojde k poškození okolní zemědělské půdy, k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků ani k omezení jejich přístupnosti.
3. V případě zásahu do stávajícího systému meliorací budou provedena patřičná opatření k zajištění jeho opětovné funkčnosti.
4. Dle ustanovení § 8 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně ZPF a ustanovení § 14 odst. 4 a 5 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška č. 271/2019 Sb.“), se stanovuje povinnost skrývky kulturních vrstev půdy dle návrhu předloženého žadatelem:

Skrývka ornice v mocnosti od 0 do 0,35 m v rozsahu 4,3523 ha o celkovém objemu 11.651 m³ bude dočasně uložena na deponii na pozemcích parcelní číslo 574/4 v katastrálním území Litovice, parcelní číslo 2824 a 2700/1 v katastrálním území Ruzyně a parcelní číslo 1235/1 v katastrálním území Hostivice. Po dokončení zemních valů na pozemcích, které jsou předmětem tohoto souhlasu, bude část skrývky v objemu 8.705 m³ rozprostřena ve vrstvě 0,20 m po povrchu těchto valů tak, aby mohla být využita pro sadové úpravy.

Zbývající část skrývky v množství 2.946 m³ bude rozprostřena na těch částech pozemků parcelní číslo 556, 574/4 v katastrálním území Litovice a parcelní číslo 1199/1, 1208/6, 1208/8, 1208/10 v katastrálním území Hostivice, které zůstávají i nadále součástí ZPF.

5. Přemístění na místo určení a rozhrnutí skrytých vrstev půdy bude provedeno na náklad toho, v jehož zájmu byl vydán souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF. Žadatel rovněž zajistí ochranu deponovaných skrytých vrstev před znehodnocením a ztrátami a jejich řádné ošetřování. O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy vede žadatel protokol dle ustanovení § 14 odst. 5 vyhlášky č. 271/2019 Sb.
 6. Pozemky parcelní číslo 1208/4, 1208/5, 1208/15 v katastrálním území Hostivice a části pozemků parcelní číslo 556, 574/4 v katastrálním území Litovice, parcelní číslo 1199/1, 1208/6, 1208/8, 1208/10 v katastrálním území Hostivice, které se odnímají ze ZPF, budou vedeny v katastru nemovitostí v druhu pozemku „ostatní plocha“ (kód 14) se způsobem využití „zeleň“ (kód 19) a stanou ve veřejném prostranství.
13. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Ministerstva životního prostředí, č.j. MZP/2021/610/1539 ze dne 4. 6.2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 81,6840 ha a dočasného odnětí 7,3354 ha:
1. Hranice trvalého odnětí zemědělské půdy bude před započítáním prací vytyčena v terénu. Odnímaná plocha zemědělské půdy bude zabezpečena tak, aby nedocházelo k poškozování okolní zemědělské půdy.

2. Realizací nedojde k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemku a k omezení jejich přístupnosti. V případě negativního dotčení okolních zemědělských pozemku a zemědělských účelových komunikací bude neprodleně zajištěna odpovídající náhrada.
3. Budou minimalizovány negativní dopady předmětné akce na hydrologické a odtokové poměry v dotčeném území. Při zásahu stavby do stávajícího systému meliorací budou provedena následná opatření k zajištění a udržení jeho funkčnosti.
4. Z celé plochy **trvalého** záboru bude provedena skrývka svrchních kulturních vrstev pudy o předpokládaném objemu **232 666 m³** a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin o objemu **172 090 m³** – **plocha** této skrývky je znázorněna ve výkrese s názvem „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha/Ruzyně; Pedologický průzkum: Polohy pedologických sond" vyhotoveném společností K+K průzkum, s.r.o. v prosinci 2017. Deponie uložení uvedených skrývek jsou znázorněny ve výkrese s názvem „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m a Dostavba tunelu Jeneček; Situace ploch dočasného odnětí ze ZPF, návrh rekultivace, situace deponií" zpracovaném společností METROPROJEKT Praha a.s. v prosinci 2017. Navržené mocnosti skrývky vycházejí z výsledku pedologického průzkumu, a to konkrétně „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha/Ruzyně; Pedologický průzkum" vyhotoveného společností K+K průzkum, s.r.o. v září 2014 (dále jen „pedologický průzkum"). Návrh na využití uvedených skrývek je následující:
 - a) Celá skrývka hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin o předpokládaném objemu 172 090 m³ a část skrývky svrchních kulturních vrstev pudy o předpokládaném objemu 55 862 m³ jsou určeny pro ohumusování neznečištěných částí ploch.
 - b) Zbýlý objem skrývky svrchních kulturních vrstev pudy o předpokládaném objemu cca 180 000 m³ je určen k rozprostření na zemědělsky obhospodařované pozemky dle seznamu a zároveň dle kopie vyjádření uživatele zemědělských pozemku, které jsou součástí spisového materiálu. V případě, že dojde ke změně výše uvedeného, bude ministerstvu předložen k projednání konečný návrh využití předpokládaného objemu skrývky kulturních vrstev. Návrh na využití těchto zemin bude tvořen zejména mapovým zákresem a aktualizovaným tabulkovým přehledem pozemku, kde budou zeminy rozprostřeny s uvedením předpokládaného objemu zemin určeného k rozprostření, mocnosti vrstvy rozprostírané zeminy a vyjádření vlastníku/uživatelů dotčených pozemku. Bez kladného projednání uvedeného zpřesněného návrhu na využití skrývky svrchních kulturních vrstev pudy orgánem ochrany ZPF, který souhlas vydal, nebude zahájena skrývka těchto zemin.
5. Na **dočasně** odnímaných pozemcích bude provedena skrývka svrchních kulturních vrstev pudy o předpokládaném objemu **21 167 m³** a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin o objemu **18 605 m³** o mocnosti stanovené na základě pedologického průzkumu. Skrytá zemina bude uložena a ošetřována tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocování stavební činností,

- erozí, zaplevelováním a odcizováním. Celý objem skrytých zemin bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch.
6. O činnostech souvisejících se skrývkou svrchních kulturních vrstev pudy, jejich dočasným uložením, ošetřováním a využitím bude veden protokol (pracovní deník), v němž budou uváděny veškeré skutečnosti nezbytné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin podle ust. § 14 odst. 5 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupu k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu. Deník bude při případné kontrole dodržování podmínek tohoto souhlasu předložen orgánu ochrany ZPF.
 7. Na celé ploše dočasně odnímané pudy bude provedena technická a biologická rekultivace podle schváleného plánu rekultivace ve smyslu ustanovení § 15 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupu k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu. Po celou dobu provádění rekultivace bude veden protokol (pracovní deník). Po ukončení poslední etapy biologické rekultivace bude oznámeno ministerstvu, že rekultivace byla ukončena.
 8. Kopie pravomocného rozhodnutí, pro které je souhlas s odnětím podkladem, bude doručena orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvozech a orgánu ochrany ZPF, který souhlas s odnětím vydal, a to do 6 měsíců ode dne nabytí právní moci.
 9. Písemné oznámení o zahájení realizace záměru bude doručeno orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvozech a orgánu ochrany ZPF, který souhlas s odnětím vydal, a to nejpozději 15 dnu před jejím zahájením.
14. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Úřadu městské části Praha 6, odboru výstavby, č.j. MCP6 176231/2020 ze dne 14. 7. 2020:
- Stavba paralelní dráhy bude věcně a časově koordinována s novostavbami komunikací a pojezdových drah navržených v rámci stavby s názvem „APN D2 + TWY MI a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha/ Ruzyně“, zejm. s ohledem na vzájemně propojené odvodňovací systémy a dále se stavbou „Rekonstrukce a rozšíření ČOV a ČKV JIH“.
15. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Úřadu městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, oddělení státní správy, č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19. 3. 2021:
- a) Ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací plánovaného záměru je třeba před zprovozněním záměru realizovat kolejové napojení centra Hlavního města Prahy a blízkého okolí kapacitním kolejovým hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků (např. vlak, metro, tramvaj); dopravní obslužnost předmětného území Letiště Václava Havla musí být s centrem města a blízkým okolím ve formě kapacitního kolejového spojení propojena;
 - b) návrh tunelu musí být řešen v souladu s normou ČSN 73 7507 - Projektování tunelů na pozemních komunikacích, v platném znění;

- c) veřejně přístupná účelová komunikace K Letišti, která bude zahlobena do tunelu, nebude i nadále zařazena do sítě místních komunikací a zůstane ve vlastnictví investora, jako účelová, veřejně přístupná komunikace ve smyslu § 7 zákona o pozemních komunikacích;
- d) spojovací vnitroareálová účelová komunikace S-J, sloužící výhradně pro provoz vozidel letiště v prostoru SRA zóny; nebude zařazena do sítě místních komunikací a zůstane i nadále ve vlastnictví investora, jako účelová, neveřejně přístupná komunikace, kde vlastník nebo provozovatel určí rozsah a způsob využívání těchto ploch (ve smyslu § 7 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích);
- e) navrhovaná nová účelová komunikace (v PD označena jako cyklostezka) bude veřejně přístupnou účelovou komunikací vybavenou výhybnami, výhybny musí být řešeny v souladu s normou ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, v platném znění, a dle podmínek stanovených v kapitole 14.2. Obratiště a výhybny; navrhovaná cyklostezka bude kvalifikována jako obslužná komunikace s veřejným provozem pouze pro cyklistickou dopravu;
- f) nová trasa veřejně přístupné účelové komunikace s veřejným provozem pouze pro cyklistickou dopravu nebude zařazena do sítě místních komunikací a zůstane veřejně přístupnou účelovou komunikací ve smyslu § 7 zákona o pozemních komunikacích; investor však v rámci územního řízení musí předložit majetkoprávní řešení nově budované účelové komunikace a vlastník nebo provozovatel určí rozsah a způsob využívání těchto ploch ve smyslu § 7 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích; jedná se o účelovou komunikaci s veřejným provozem pouze pro cyklistickou dopravu; účelová komunikace bude zároveň sloužit k občasnému motorovému pojezdu vozidel letiště (jednopruhová obousměrná komunikace s vyhybnami); vjezd vozidlům mimo provoz letiště nebude povolen;
- g) žádná část stavby nesmí snížit volná rozhledová pole připojení na komunikaci, nesmí ohrozit bezpečnost účastníků silničního provozu (viditelnost chodců) a nesmí zakrývat nebo zhoršovat viditelnost dopravních zařízení, dopravního značení případně jejich součástí (čekací plochu přechodu pro chodce apod.);
- h) veškeré úpravy komunikace K Letišti a realizace nové veřejně účelové komunikace s veřejným provozem pouze pro cyklistickou dopravu musí být realizovány v souladu s platnou legislativou v době realizace a navazujícími normami (zejména ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací a ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích); v celém rozsahu stavby záměru musí být zajištěn rozhled pro zastavení vozidla (dle ČSN 73 6110) a v místech, kde je umožněno předjíždění i rozhled pro předjíždění; oblouky křižovatek a navrhovaných komunikací musí být prověřeny vlečnými křivkami a odpovídat požadavkům metodiky TP 171 pro nejdelší návrhová vozidla (vozidla ISZ a svoz komunálního odpadu); zařízení pro přecházení (rozhled přechodu pro chodce musí odpovídat čl. 10.1.4 (tabulka 17); nový chodník musí umožňovat bezpečný pohyb zdravotně postižených, v souladu s podmínkami vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb;

- i) v rámci stavby nesmí být umístěny žádné pevné překážky dle § 29 zákona o pozemních komunikacích a stávající pevné překážky musí být odstraněny; veškeré nadzemní objekty musí být umístěny v dostatečném bezpečnostním odstupu dle ČSN 73 6110 (tabulka č. 4);
- j) zastávky BUS MHD musí být realizovány v souladu s ČSN 73 6425(-1) - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek;
- k) vzhledem k nutnosti zajistit bezkolizní přístup pěších k zastávkám MHD, budou při zastávkách BUS MHD „Na Padesátíku“ v obou směrech zajištěny nové chodníkové plochy s přechodem pro chodce s představenými zvýšenými ostrůvky uprostřed komunikace (tzv. „dopravní zátka“); dále bude chodníková plocha stavebně protažena k vozovce místní komunikace III. třídy U Letiště a nová chodníková plocha bude také zajištěna podél komunikace K Letišti, vedena od hangáru letiště k nároží komunikace U Letiště;
- l) před zprovozněním posuzovaného záměru je třeba provést kompletní rekonstrukci stávající komunikace U Letiště v celém jejím úseku; součástí této rekonstrukce bude změna stávajícího dopravního režimu komunikace na dopravní režim „obytná zóna“; součástí změny dopravního režimu musí být také umístění zvýšených zpomalovacích prahů na vjezdu/výjezdu z/do ulice; zpomalovací prahy musí být provedeny stavebně, nikoliv pouze instalací demontovatelných dílů připevněných k vozovce; realizací stavebních prahů bude zajištěna bezpečnější a komfortnější pěší doprava, bude zdůrazněna změna charakteru komunikace a snížena rychlost vozidel a tím i zvýšena bezpečnost všech účastníků provozu;
- m) v situaci - 1. díl je patrné, že je navržen nový chodník podél komunikace K Letišti, který se bude nacházet za hangárem letiště a skončí při nároží ulice U Letiště; uvedená chodníková plocha má zajistit navazující plochu na stávající chodník nacházející se u okružní křižovatky; mezi stávající chodníkovou plochou okružní křižovatky a nově navrženou plochou chodníku vedoucího k nároží ulice U Letiště se nachází vjezdy k hangáru s travnatým ostrůvkem; v těchto místech není návazná chodníková plocha řešena, chodci jsou vedeni zpevněnou plochou stávající vjezdů sloužících k dopravní obsluze hangáru; doporučujeme stávající plochu travnatého ostrůvku stavebně upravit na chodníkovou plochu širokou 2,00 m a dopravní napojení vjezdů řešit takovou formou, aby došlo k zachování stávající funkčnosti odvodnění (tj. např. jako místo pro přecházení bez stavebního zvýšení nivelety vjezdů); doporučujeme případné zúžení stávající zpevněné plochy, sloužící pro dopravní obsluhu hangáru, pomocí vlečných křivek pro ověřování průjezdnosti směrodatného vozidla prověřit, zda je možné plochu stávajícího travnatého ostrůvku, který nemá symetricky stejné šířkové dispozice, stavebně rozšířit na plochu chodníku;
- n) požadujeme stávající hnízdo na separovaný odpad při komunikaci U Letiště přesunout mimo její rozhledové plochy, tzn. mimo nároží komunikace; požadujeme zajistit zpevněnou odstavnou plochu a zajistit k danému místu pěší přístup a odpovídající napojení na pojížděné komunikační plochy;

- o) investor bude zajišťovat čistotu komunikací v úsecích, dotčených stavbou, vč. čištění staveništních vozidel; u jednotlivých výjezdů ze staveniště budou zřízeny oklepové a mycí rampy;
 - p) rozsah a způsob obnovy povrchu účelové komunikace K Letišti, narušeného stavbou, projedná investor v předstihu s vlastníkem (správcem) dotčené komunikace (ČR správa letišť);
 - q) rozsah a způsob obnovy povrchu účelové komunikace Za Teplárnou (pracovně ozn. č. NN3766), narušeného stavbou, projedná investor v předstihu s vlastníkem dotčené komunikace (Městská část Praha 6);
 - r) výše uvedená akce musí plně respektovat projekt „*Modernizace trati ČD Praha – Kladno s napojením letiště Ruzyně*“, je třeba v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, požádat o stanovisko rovněž příslušný *drážní správní úřad*;
 - s) harmonogram stavby (POV) bude sestaven tak, aby po dobu stavby nebyl znemožněn pohotovostní příjezd a přístup k objektům;
 - t) realizaci stavby je nezbytné koordinovat se záměry dalších investorů v dotčeném úseku komunikace (Silničním okruhem kolem Prahy – stavbou č. 518, železniční dráhou Praha – Kladno s odbočkou na Ruzyně a prodloužením metra do předprostoru Terminálu sever II. a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně);
 - u) v rámci dokumentace k povolení stavby musí být doloženy konkrétní trasy staveništní dopravy a podmínky jejího využití (navrhovaný druh vozidel, intenzita a doba provozu).
16. Budou dodrženy podmínky stanovené v závazném stanovisku Úřadu městské části Prahy 6, Odboru dopravy a životního prostředí, oddělení státní správy, č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19. 3. 2021, jímž bylo povoleno kácení dřevin rostoucích mimo les:
- a) Kácení je možné realizovat až po vzniku práva provést uvedení stavební záměr podle stavebního záměru, tedy až po vydání stavebního povolení příslušným stavebním úřadem, po nabytí právní moci je toto stanovisko vykonatelné a bude možné kácení realizovat
 - b) Kácení je možné realizovat pouze v termínu od 1. 11. do 28. 2. kalendářního roku, tj. v období vegetačního klidu a mimo hnízdní období ptáků, nejpozději však do 28. 2. 2030
 - c) Žadatel zajistí náhradní výsadby na pozemku parc. č. 2606/5 v katastrálním území Ruzyně v místech dle výkresu „SO 803–1800 Sadové úpravy, Náhradní výsadby KÚ Ruzyně“ (vše v základním tvaru, nikoliv v kultivarech)
 - 17 ex. habru obecného s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 16 ex. břízy bělokoré s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 13 ex. javoru mléče s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 10 ex. javoru klenu s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 7 ex. javoru babyky s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 7 ex. dubu zimního s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí

- 4 ex. buku lesního s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 4 ex. jasanu ztepilého s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 4 ex. lípy velkolisté s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 4 ex. jilmu habrolistého s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí
 - 226 ex. růže šípkové, vel. 1
 - 139 ex. ptačího zobu obecného, vel. 1
 - 72 ex. dříšťálu obecného vel. 1
 - 44 ex. zimolezu obecného, vel. 1
 - 38 ex. brslenu evropského, vel. 1
 - 37 ex. lísky obecné, vel. 1
 - 36 ex. bezu černého, vel. 1
 - 33 ex. svídy krvavé, vel. 1
- d) Žadatel zajistí následnou pěstební péči o vysazené dřeviny po dobu 5 let ode dne provedení výsadby. V případě, že dojde během stanovené lhůty pěstební péče o vysazené dřeviny k úhynu dřevin, je nutné neprodleně vysadit novou dřevinu předepsané velikosti.

Platnost tohoto rozhodnutí se podle § 93 odst. 1 stavebního zákona stanoví 5 let ode dne nabytí právní moci.

Účastníky řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“) jsou:

Letiště Praha, a. s., K letišti 1019/6, 161 00 Praha
Czech Airlines Technics, a.s., Jana Kašpara 1069/1, 161 00 Praha
GCCH a.s., Božkova 1616/4, 160 00 Praha
Roman Hakl, nar. 4.12.1968, Prášily 160, 342 01 Prášily
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha
MAHAUT s.r.o., Údolní 212/1, 147 00 Praha
Město Hostivice, Husovo náměstí 13, 253 01 Hostivice
Městská část Praha 6, Čs. armády 601/23, 160 00 Praha
Ministerstvo vnitra, Nad štolou 936/3, 170 00 Praha
PREdistribuce, a.s., Svornosti 3199/19a, 150 00 Praha
Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha
SITEL, spol. s r.o., Baarova 957/15, 140 00 Praha
Správa Letiště Praha, s.p., K letišti 1019/6, 161 00 Praha
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha
T-Mobile Czech Republic a.s., Tomíčková 2144/1, 148 00 Praha
Jan Zmeškal, nar. 27.3.1949, Za teplárnou 841, 161 00 Praha
Markéta Zmeškalová, nar. 16.4.1983, Za teplárnou 841, 161 00 Praha

Dagmar Zmeškalová, nar. 9.11.1951, Za teplárnou 841, 161 00 Praha

Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), Navigační 787, 252 61 Jeneč
Airport Park s.r.o., Příčná 1892/4, 110 00 Praha

Bezpečnostní informační služba, Nárožní 1111/2, 158 00 Praha

CETIN a.s., Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha

ČD - Telematika a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha

Pavel Erben, nar. 26.8.1987, Poděbradská 41, 250 87 Mochov

Marie Princová, nar. 17.7.1939, Za teplárnou 843, 161 00 Praha

Jiří Schytil, nar. 5.4.1980, Za teplárnou 843, 161 00 Praha

O d ů v o d n ě n í

Dne 24. 7. 2019 podal žadatel u Městského úřadu Černošice žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby. Uvedeným dnem bylo v souladu s ustanovením § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno územní řízení. Protože žádost nebyla úplná a nebyla doložena všemi podklady a závaznými stanovisky potřebnými pro její řádné posouzení, byl žadatel dne 24. 4. 2020 vyzván k doplnění žádosti a řízení bylo přerušeno. Žadatel ke dni 9. 5. 2024 doplnil podklady požadované stavebním úřadem ve výzvě ze dne 24. 4. 2020. Dne 13. 6. 2024 žadatel podal u stavebního úřadu žádost o uplatnění opatření proti nečinnosti Městského úřadu Černošice.

Stavební úřad opatřením č.j. 080220/2024/KUSK ze dne 17. 6. 2024 vyzval Městský úřad Černošice k předložení spisového materiálu a stanoviska k podání žadatele ze dne 13. 6. 2024. Stavební úřad obdržel dne 26. 6. 2024 spisový materiál a vyjádření Městského úřadu Černošice. Městský úřad Černošice sdělil stavebnímu úřadu, že v současné době nečinní v územním řízení žádné kroky z důvodu dlouhodobě nedostatečného personálního obsazení, výjimečné obtížnosti řešené věci, několika násobného nárůstu agendy související s přechodem na nový stavební zákon č. 283/2021 Sb., a nemá kapacitu na vyčlenění 1–2 pracovníků pro potřeby územního řízení. Na podkladě zjištění těchto skutečností dospěl stavební úřad k závěru, že v daném případě jsou dány důvody pro postup ve věci podle § 80 odst. 4 písm. b) správního řádu, tj. usnesením převzít věc a rozhodnout namísto nečinného správního orgánu. Stavební úřad proto usnesením č.j. 088514/2024/KUSK ze dne 8. 7. 2024 převzal věc za nečinný Městský úřad Černošice. Stavební úřad posoudil kompletní spisový materiál předaný Městským úřadem Černošice a zjistil, že předložená žádost nemá předepsané náležitosti podle § 86 odst. 2 stavebního zákona ve spojení s § 2 odst. 8 liniového zákona a neposkytuje dostatečný podklad pro posouzení umístění navrhované stavby v území, proto výzvou ze dne 27. 8. 2024 vyzval žadatele k odstranění vad podání a územní řízení přerušil.

Žádost byla doplněna dne 4. 9. 2024 a obsahovala tak veškeré náležitosti, které upravuje § 86 stavebního zákona, tj. základní údaje o požadovaném záměru, identifikační údaje o pozemcích, na nichž se má záměr uskutečnit, uvedení osob, které mají vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich, které může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, závazná stanoviska,

popřípadě rozhodnutí a vyjádření dotčených orgánů, stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem a DÚR zpracovanou v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů.

Souhlas k umístění stavebního záměru podle § 184a stavebního zákona [tj. souhlas vlastníka pozemku nebo stavby se stavebním záměrem pro případy, kdy žadatel sám není vlastníkem stavby nebo pozemku] se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem. Platí přitom podle § 3 odst. 1 zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo vyvlastnění vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů, že vyvlastnění je mj. přípustné jen pro účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem. Z uvedeného důvodu nebyl žadatel k žádosti povinen dokládat souhlasy vlastníků pozemků uvedených ve výroku rozhodnutí.

Úprava § 2 odst. 8 liniového zákona současně umožňuje žadateli namísto smluv s příslušnými vlastníky veřejné dopravní nebo technické infrastruktury vyžadované podle § 86 odst. 2 písm. d) stavebního zákona připojit k žádosti o vydání územního rozhodnutí vyjádření těchto vlastníků k vybudování nové nebo úpravě stávající veřejné dopravní nebo technické infrastruktury.

Žádost o vydání územního rozhodnutí tedy obsahuje veškeré náležitosti, které upravuje § 3 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů, a byly k ní připojeny přílohy uvedené v části B přílohy č. 1 k vyhlášce č. 503/2006 Sb., konkrétně tato závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů, stanoviska a vyjádření vlastníků, resp. správců dopravní a technické infrastruktury:

Vyjádření, stanoviska, závazná stanoviska dotčených orgánů:

- Ministerstvo životního prostředí, č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011 (EIA)
- Ministerstvo životního prostředí, č.j. 50446/ENV/16 ze dne 27.01.2017 prodloužení platnosti stanoviska EIA č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011
- Ministerstvo životního prostředí, č.j. MZP/2017/710/120 ze dne 04.08.2017 stanovisko k ověření souladu
- Ministerstvo životního prostředí, č.j. MZP/2024/710/1364 ze dne 29.02.2024 prodloužení platnosti stanoviska EIA č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011
- Magistrát hlavního města Prahy, Kancelář ředitele Magistrátu, č.j. MHMP 400068/2018 ze dne 08.03.2018
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravních agend, drážní správní úřad, č.j. MHMP-378176/2018/ODA-O2/Vi ze dne 07.03.2018
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravních agend, silniční správní úřad, č.j. MHMP-271206/2018/O4/Dů ze dne 15.02.2018

- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor památkové péče č.j. MHMP 881888/2018 ze dne 05.06.2018
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí č.j. MHMP 542828/2018 ze dne 09.04.2018
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí č.j. MHMP 1689937/2021 ze dne 20.10.2021
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor územního rozvoje, č.j. MHMP 2058889/2023 ze dne 30.10.2023
- Ministerstvo dopravy č.j. 104/2017-220-LET/8 ze dne 19.06.2018
- Ministerstvo dopravy č.j. 211/2018-910-IPK/4 ze dne 13.04.2018
- Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí, č.j. MUCE 19620/2018 OŽP/Ště ze dne 28.03.2018
- Městský úřad Černošice, Odbor stavební úřad – oddělení dopravy a správy komunikací, č.j. MUCE 29089/2018 OSU ze dne 09.05.2018
- Městský úřad Černošice, Odbor školství, kultury a cestovního ruchu, památková péče, č.j. MUCE 21210/2018/OSKCR/SF ze dne 04.04.2018
- Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Praha venkov – západ, Dopravní inspektorát, č.j. KRPS-46811-1/ČJ-2018-011606-KI ze dne 20.02.2018
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 021984/2018/KUSK ze dne 28.02.2018
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor dopravy, č.j. 021983/2018/KUSK-DOP/Bry ze dne 05.03.2018
- Úřad pro civilní letectví č.j. 001991-18-701 ze dne 26.03.2018
- Ústav archeologické památkové péče středních Čech zn. 919/2018 ze dne 02.03.2018
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, zn. SBS 04652/2018/OBÚ-02/1 ze dne 14.02.2018
- Drážní úřad č.j. MP-OKO0080/18-2/Lj, DUCR-9154/18/Lj, ze dne 13.02.2018
- Řízení letového provozu České republiky, státní podnik, zn. 10106/2023/RLPCR ze dne 13.11.2023
- Státní energetická inspekce, územní inspektorát pro hlavní město Prahu a Středočeský kraj, zn. SEI-873/2018/10.101-2 ze dne 22.02.2018
- Hygienická stanice hl. m. Prahy, č.j. HSHMP 47545/2018 ze dne 08.01.2019
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, č.j. KHSSC 45816/2018 ze dne 04.10.2018
- Policie České republiky Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, č.j. KRPA-379706-1/ČJ-2018-0000DŽ ze dne 16.10.2018

- Městský úřad Černošice, Odbor územního plánování, č.j. MUCE 56642/2023 OUP ze dne 05.04.2023
- Ministerstvo vnitra, generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, č.j. MV-77937-14/PO-PRE-2018 ze dne 04.10.2019
- Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy č.j. HSAA-8380-2/2019 ze dne 01.08.2019
- Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje č.j. HSKL-4982-2/2019-PCNP ze dne 28.11.2019
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 067045/2021/KUSK ze dne 22.09.2021
- Ministerstvo životního prostředí, č.j. MZP/2021/610/1539 ze dne 04.06.2021
- IPR Praha č.j. 8112/19 ze dne ze dne 22.8.2019
- Úřad městské části Praha 6, odbor výstavby, č.j. MCP6 176231/2020 ze dne 14.07.2020
- Úřad městské části Prahy 6, Odbor dopravy a životního prostředí, oddělení státní správy, č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19.3.2021
- Policie České republiky Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, č.j. KRPA-156138-2/ČJ-2021-0000DŽ ze dne 21.12.2021

Vyjádření správců sítí:

- Pranet s.r.o. ze dne 30.08.2023 zn. 9809
- Ministerstvo vnitra – odbor provozu informačních technologií a komunikací ze dne 28.08.2023 č.j. MV-223-146/SIK5-2018
- Družstvo EUROSIGNAL ze dne 23.08.2023 č. 2023993559
- Nej.cz, s.r.o. ze dne 22.08.2023 zn. VYJNEJ-2023-10737-01
- Quantcom, a.s. ze dne 21.08.2023 zn. PH1187062
- ÚVT Internet, s.r.o. ze dne 25.02.2024 č.j. 242020593
- Fine Technology Outsource, s.r.o. ze dne 17.08.2023 č.j. 54685
- Sys-DataCom, s.r.o. v zast. Fine Technology Outsource s.r.o. ze dne 17.08.2023 č.j. 54686
- SUPTel a.s. v zast. SUPTel - PROJEKT s.r.o. ze dne 21.08.2023 č. 22350209
- Rychlý drát, s.r.o. v zast. CNL INVEST s.r.o. ze dne 15.08.2023 č. RYDR01624/23
- SPOJE.NET s.r.o. v zast. CNL INVEST s.r.o. ze dne 15.08.2023 č. SPNE01246/23
- Türk Telekom International CZ s.r.o. v zast. CNL INVEST s.r.o. ze dne 15.08.2023 č. TUTE01329/23
- ALFA TELECOM s.r.o. ze dne 21.08.2023
- Eltodo osvětlení, s.r.o. ze dne 17.08.2023 č. VPD_2023_1154
- CETIN, a.s. ze dne 15.08.2023 č.j. 223793/23

- Vězeňská služba České republiky ze dne 03.08.2023 č.j. VS-7565-34/ČJ-2023-800151
- Vodafone Czech Republic a.s. zast. Vodafone ze dne 17.08.2023 zn. MW9910230088585247
- Technologie hlavního města Prahy, a.s. ze dne 16.08.2023 č. VPD-02368/2023
- Vodohospodářská, spol. s r.o. ze dne 15.08.2023 zn. 003V/2023/Kn
- Pražské vodovody a kanalizace, a.s. a Pražská vodohospodářská společnost, a.s. ze dne 15.08.2023 č.j. ZADOST202309619
- Technická správa komunikací hl.m.Prahy, a.s. ze dne 15.08.2023
- GasNet, s.r.o. ze dne 14.08.2023 zn. 5002865692
- České Radiokomunikace, a.s. ze dne 15.08.2023 zn. UPTS/OS/340712/2023
- Ministerstvo obrany - SEM – OOÚZ ze dne 10.08.2023 č.j. 598065/2023-1322
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s. ze dne 15.06.2023 zn. 2023/OSDS/1670
- Středočeské vodárny a.s. ze dne 02.08.2023 č. PVO2305792/EXS
- Vodárny Kladno - Mělník, a.s. ze dne 06.09.2023 zn. PVO2305972/KOL
- Veolia Energie ČR, a.s. a Veolia Energie Praha, a.s. ze dne 19.07.2023 zn. REVE/20230630-001/ES
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 02.01.2024 zn. 01002058906
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 02.01.2024 zn. 0102058915
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 02.01.2024 zn. 0102058918
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 02.01.2024 zn. 0102058925
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 02.01.2024 zn. 0102058931
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 03.01.2024 zn. 0102059388
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 03.01.2024 zn. 0102059398
- ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 28.07.2023 zn. 001136098473
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593777
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593816
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593819
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593827
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593837
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593844
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 04.07.2023 zn. 0201593848
- Telco Pro Services, a.s. ze dne 13.09.2023 zn. 022-344-GAL
- SITEL spol. s r.o. ze dne 24.08.2023 zn. 1112302825
- Internet Praha Josefov s.r.o. ze dne 30.08.2023

- Arelion Czech Republic a.s. v zast. SITEL spol. s r.o. ze dne 23.08.2023 zn. 1312301666
- Technické služby Hostivice ze dne 31.08.2023 zn. 41/2023/Č/VaK
- SNEO, a.s. ze dne 01.09.2023 zn. 111/OMK/2023
- Letiště Praha, a.s. ze dne 13.09.2023 zn. 1815/23/LP RSM/RIP
- Trustia Czech Republic, s.r.o. ze dne 13.09.2023
- T-Mobile Czech Republic a.s. ze dne 29.08.2023 č.j. E44574/23 TI
- NET4GAS, s.r.o. ze dne 27.07.2023 zn. 7803/23/OVP/N
- Obecní úřad Dobruška ze dne 6.9.2023 č.j. 66/2023
- PREdistribuce, a.s. ze dne 8.7.2020 smlouva 99/S24/ZD/2048467
- MEREDA INTERNET, s.r.o. ze dne 15.8.2023
- ČD – Telematika a.s. ze dne 16.10.2023 zn. 07837/2023-O
- PRO-AQUA CZ, s.r.o. ze dne 10.11.2023 zn. V23-010/LN
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje ze dne 22.02.2018 zn. 1177/18/KSUS/KLT/RAB
- ROPID ze dne 28.2.2018 zn. OMD/0145/18/cis
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Svodná komise, ze dne 13.03.2018 zn. 100130/7Z338/314
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy ze dne 27.9.2018, č.j. TSK/05552/18/5110/Ve
- Správa železnic, státní organizace, ze dne 07.09.2023 zn. S8959/U-33755/2023-SŽ-OŘ PHA-OPS
- Ředitelství silnic a dálnic ČR ze dne 9.10.2019
- Povodí Vltavy, s.p., zn. 15774/2018-240 ze dne 08.03.2018
- Úřad městské části Praha 6, Odbor správy majetku, č.j. MČP6 217802/2022 ze dne 04.07.2022

K žádosti byla dále doložena tato rozhodnutí:

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, výjimka ze zákazu u zvláště chráněných živočichů č.j. MHMP 195408/2023 ze dne 23.02.2023, nabylo právní moci 11.03.2023

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, výjimka ze zákazu u zvláště chráněných živočichů č.j. 130546/2022/KUSK ze dne 23.11.2022, nabylo právní moci 10.12.2022

Městský úřad Černošice, odbor stavební úřad, územní rozhodnutí o umístění stavby – Dostavba tunelu Jeneček v km 3,1618 – 4,080 D6, č.j. MUCE 56936/2024 OSU ze dne 22.03.2024, nabylo právní moci 26.04.2024.

Krajský úřad opatřením č.j. 126772/2024/KUSK ze dne 25. 9. 2024 zveřejnil 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. Informace byla vyvěšena na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje od 25. 9. 2024 do 25. 10. 2024.

Stavební úřad po zjištění okruhu účastníků řízení opatřením č. j. 126881/2024/KUSK ze dne 30. 9. 2024 vyrozuměl účastníky řízení o zahájení územního řízení, ve kterém účastníky řízení a dotčené orgány uvědomil, že žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby poskytuje dostatečný podklad pro posouzení stavby, a proto upouští od ústního jednání s ohledáním na místě stavby. Stavební úřad přitom stanovil lhůtu 20 dní, ve které mohli účastníci řízení uplatnit námitky a dotčené orgány závazná stanoviska. O podmínkách pro uplatňování námitek byli účastníci řízení poučeni v oznámení o zahájení řízení. Účastníci řízení byly v oznámení o zahájení řízení současně poučeny o skutečnosti, že uvedené územní řízení je vedeno podle liniového zákona a dále byli poučeni o možnosti vyjádřit se k podkladům rozhodnutí, včetně podmínek pro nahlížení do nich.

Ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení územního řízení uplatnili námitky tyto účastníci řízení:

Hana Šarešová, Vít Hadáček, Jaroslav Šareš, JUDr. Miroslav Nepožitek, Jan Vavříčka, Ivana Vavříčková, Jana Vršťálová, Ing. Robert Sobol, Marie Vojtíková, Lubomír Dubný, Ing. Jaroslav Dubný, Jiřina Sedláčková, Ing. Vladimír Sedláček, Zuzana Pižlová, Ing. Zuzana Špolcová, Ing. Milan Špolc, Spolek Za Teplárnou, Jan Zmeškal, Dagmar Zmeškalová, Městská část Praha – Lysolaje, Městská část Praha – Suchdol, Městská část Praha – Nebužice, Holešovičky pro lidi, z.s., Peter Goryczka, Spolek pro Ďáblice, Spolek Šárecké údolí, Študentová Marta, Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, Jindřich Jerhot, Vladimíra Čejková, Vladimír Sedláček, Tomáš Holub, Martina Burešová, Stanislav Najman, Městská část Praha 6, Emír Al Jumaily, Lenka Pavlíková, Karolína Němečková, Martin Votruba, Jiřina Sedláčková, Miroslav Čermák, Markéta Libánská, Eva Tichá, Město Hostivice, Petr Libánský, Hlavní město Praha, Zuzana Fišerová, Gabriela Seidlová, Auto*Mat, z.s., Společenství vlastníků domu 1753 Hostivice, Občané proti hluku a emisím, z. s., Lenka Lindrová, Milan Špok, Martin Křováček, Arnika - Centrum pro podporu občanů, Hana Pauknerová, Petr Paukner, ZO ČSOP Křivoklát, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., Spolek pro Červený Vrch, Karel Havlíček, Marie Bourne, David Roesel, Marek Polášek, kamila Tatíčková, Bohnice žijí. z. s., Město Roztoky, Rolava z.s., Marek Biernat, Spolek HOMe, Spolek pro Hanspaulku, Jan Borecký, Tošner Ondřej, Platil Josef, Spolek přátel sídliště Ďáblice, Lubr Praha, s.r.o., Oleksiaková Jiřina, Za lepší Chabry, z.s., SVJ V Cibulkách č.p. 12/417, Spolek Hájovna, Studnička Pavel, Pěšky městem, z. s., OK Dental Clinic s.r.o., Rozvodová Jana, Botlík Oldřich, Botlíková Vladana, Voříšek Petr, Vágner Patrik, Švarc Filip, Novák Petr, Nováková Petra, Studnička Petr, Studničková Petra, Adámková Káťa, Proti-plotu, z.s., Karlec Jan, Sýkorová Jarmila, Klichová Želmíra, Oleksiak Ivan, Novotná Jitka, Klimeš Štěpán, Ilavský Ján, Welling Jens Fedor, Borovská Elena, Reischel Renata, Obec Únětice, Kos Jan, Kosová Jana, Worofka Lukáš, Srbová Martina, Obec Jeneč, Obec Statenice, Blažka Petr, Vysoká Marcela, Latocha Martin, Město Unhošť, Trávníček Luboš, Trávníčková Libuše, Šebesta Petr, Biernat Marek, Pohan Jan, Drewsová Kateřina, Brožková Lenka, Ptáček David, Slavík Tomáš, Kaufhold Jiří, Obec Horoměřice, Bernát Tomáš, Obec Červený Újezd, Rivola Jiří, Vaisová Jana, Štůla David, Prokopiusová Zdeňka, Musil Martin, Cvetler Pavel, Bohuslav Samec, Bušek Petr, Spolek občanů na ochranu životního prostředí, z.s., Čáp Vojtěch, Flígrová Renata,

Holešovský Michal, Greinerová Miroslava, Kolčabová Lenka, Mulač Jakub, Rys Jaroslav, Kasíková Martina, Dětská ambulance Petřiny spol. s r.o., Doubek Ondřej, Vybíral Stanislav, Kaňok Michael, Tvrdík Vladimír, Trpišovský Lukáš, Šilhan Pavel, Nováková Martina, Dejlová Radana, Dejl Jan, Břešťovská Martina, Zelenková Jitka, Vávra Martin, Němcová Romana, Chroustovská Lenka, Baudyš Pavel, Hladík Miroslav, Peterová Dagmar, Juna Jan, Burket Josef, Nepšinská Erika, Opočenský Tomáš, Alfery Markéta, Černý Filip, Ulman Miloš, Motyčková Věra, Zvolská Václava, Zvolský Zdeněk, Čermák Michal, Lengálová Klára, Škopková Alena, Bednář František, Šulc Jakub, Hodek Tomáš, Čížek Pavel, Purš Hynek, Puršová Martina, Městská část Praha-Žábice, Janota Karel, Shrbený Martin, Frydrychová Jana, Havlíček Martin, Giecek Petr, Giecek Laurincová Silvia, Tichý Marek, Tichá Kateřina, Dvořák Michal, Rokytová Markéta, Rokyta Mirko, Malátová Hana, Kušnírová Sarvašová Nina, Král Milan, Srb Vojtěch, Rihak Monika, Nováková Melanie, SVJ 413 Lysolaje, Hradilová Katarína, Hradil Jiří, Mrázek Michal, Adamíková Dagmar, Grohová Kateřina, Vinciková Květoslava, Macháček Petr, Štěpánková Věra, Nohejlová Vendula, Nohejl Lukáš, Rychlá Terezie, Hnízdil Zdeněk, Havlíčková Petra, Burdová Ivana, Malý Tomáš, Modráček Lubomír, Bohun Karel, Vik Václav, Rázgová Jana, Pácvlová Imlaufová Lucie, Imlauf Jiří, Veselková Stanislava, Veselka Jiří, Skála Zdeněk, Skálová Adriana, Hollerová Petra, Turek Jakub, Imlauf Lenka, Pácl Miroslav, Umlauf Ondřej, Lněničková Hana, Merkulev Sergei, Sokol Karel, Sokolová Iva, Šmehlík Mojmír, Tomek Pavel, Augustinová Ludmila, Augustinová Anna, Augustinová Adéla, Zubareva Natalia, Lněnička Marek, Dvořáková Jana, Dvouletá Dita, Pešková Eva, Nová Michaela, Smejtková Andrea, Stránská Eva, Hörnerová Kristina, Cibulková Jana, Mikolášková Jaroslava, Pecha Jiří, Pešek Zdeněk, Dusová Anna, Dus Jan, Hejlová Anna, Hejl Petr, Pešková Eva, Cimbura Gabriela, Wawrosz Jan, Cimbura Zdeněk, Hlinovská Martina, Stránská Eva, Kohelova Iveta, Urbánek Tomáš, Holíč Martin, Němcová Jana, Kolencová Marta, Milichovský Jan, Holešovičky pro lidi, z.s., Karásek Roman, Netrefa Štěpán, Minárik Ivo, Pauler Jiří, Valenta Milan, Tichý Tomáš, Bašek Jindřich, Oppitz Luboš, Krix Lukáš, Paukner Petr, Pirunčík Vladimír, Pokorný Zdeněk, Pecka Tomáš, Pecková Markéta, Kosínerová Věra, Michelová Marta, Michel Karel, Vybíral Stanislav, Vlčková Renata, Matějčíková Helena, Šoltys Petr, Brodilová Petra, Praskač Jan, Mates Tomáš, Matesová Hedvika, Palko Maximilián, Palková Nikola, Tojanová Alena, Tomášek Petr, Stránská Eva, Vychodilová Lenka, Cupal Libor, Šváb Přemysl, Larionov Ilja, Drábek Jakub, Hrachovec Zsuzsanna, Jandová Eva, Ústav experimentální botaniky AV ČR, v. v. i., Bína Jiří, Zelenková Miroslava, BLANET - SHOP, s.r.o., Beneš Josef, Sadílková Markéta, Mazáčová Naděžda, Culka Jiří, Zíka Tomáš, Kolenec Jan, Zahradníček Libor, Lubina Lukáš, Tluchořová Ilona, Tluchoř Petr, Šenfildová Jiřina, Kacířová Miroslava, Borges Andrej, Borges Iveta, Petr Jan, Petrová Kristýna, Halenková Jana, Domanský Martin, Bazika Miroslav, Čech Daniel, Bytové družstvo Zahrada, Novák Jan, Ježek Josef, Staňková Klára, Černý Karel, Ústav chemických procesů AV ČR, v. v. i., Melichar Jan, Fridrichová Marcela, Fridrich Miroslav, Werner Tomáš, Bytové Družstvo Křivenická 406-408, Bierhanzl Petr, Černý Václav, Soudek Tomáš, Härtel Hanuš, Maun Josef, Matějčíček Jiří, Svoboda Tomáš, Jarchovská Iva, Jošková Vlasta, Hvizdák Lukáš, Plíhalová Kateřina, Preston Eva, Němec Vojtěch, Hrdlička Petr, Bláha Radek, Sedláčková Jiřina, Šustr Jaroslav, Markvartová Marie, Markvart Aleš, Šurdová Zdeňka, Šmíd Marek, Helekalová Zuzana, Helekal Igor, Vachová Pavla, Křížková Jana, Křížek Luka, Odstřilová Zuzana, Gavlas Michal, Dyndová Irena,

Městská část Praha-Dolní Chabry, Hvizdáková Lucia, Obec Zdiby, Tichá Eva, Piska Přemysl, Peter Ivo, Dvořáková Marta, Hvizdák Pavol, Čejková Vladimíra, Kiribuchi Kenji, Douda Ladislav, Tomášková Jana, Benda Martin, Vrzalová Livia, Müller Jan, Dammer Ondřej, Křížová Petra, Bajusz Porybná Markéta, Hajná Eva, Emingr Jiří, Jašková Martina, Bleha Pavel, Pfeifer Roman, Junek Miloš, Narwa Petr, Zháňalová Jana, Košťálová Kukaňová Tamara, Košťál Michal, Šetina Jan, Elsnerová Ludmila, Echokardio.cz, s.r.o., Vránová Jaroslava, Harmáčková Veronika Zuzana, Jašek Robert, Vichrová Marcela, Brabec Luboš, Antropos Praha s.r.o., Divíšek Pavel, Gráfová Martina, Petránková Michaela, Kemka Tomáš, Žebera Josef, Brettl Vojtěch, Zíková Eliška, Brettlová Barbora, Špringer Tomáš, Hrdličková Magdalena, Šenkýřová Lenka, Vančura Jiří, Krampera Ondřej, Samuelová Hana, Somol Jiří, Šilhan Martin, Policar Jan, Talacko Paul Anthony, Peterka František, Gavlas Michal, Valiente Rafael Cano, Prokešová Julie, Novotná Tereza, Petr Kalla, Borges Iveta, Eva Hýsková, Pörschmann Irena.

Na základě podaných námitek směřujících do obsahu závazných stanovisek, stavební úřad v souladu s úpravou § 8 a § 136 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, s přihlédnutím k § 4 odst. 2 stavebního zákona, požádal v rámci součinnosti o vyjádření dotčených orgánů k podaným námitkám a připomínkám, které směřují do obsahu jejich závazných stanovisek.

Dne 25. 6. 2025 obdržel stavební úřad závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru adaptace na změnu klimatu, k ověření změn záměru č.j. MZP/2025/710/1930 ze dne 24. 6. 2025.

Na základě žádosti o součinnost obdržel stavební úřad tato vyjádření dotčených orgánů:

- Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, č.j. MZP/2025/710/2052 ze dne 30. 6. 2025
- Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru adaptace na změnu klimatu, č.j. MZP/2025/610/1760 ze dne 1. 7. 2025
- Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy č.j. HSHMP 17012/2025 ze dne 2. 4. 2025
- Vyjádření Ředitele Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy č.j. HSAA-3551-3/OBK-2025 ze dne 9. 4. 2025
- Vyjádření Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje č.j. HSKL- 2952-2/2025 – PCNP ze dne 7. 4. 2025
- Vyjádření Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy č.j. KRPA-112625-2/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 6. 5. 2025
- Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. 065454/2025/KUSK ze dne 30. 4. 2025
- Vyjádření Městského úřadu Černošice, odboru územního plánování, č.j. MUCE 89344/2025 OUP ze dne 26. 5. 2025
- Vyjádření Odboru územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy č.j. MHMP 369682/2025 ze dne 31. 7. 2025

- Vyjádření Odboru dopravy a životního prostředí, Oddělení státní správy, Úřadu městské části Praha 6, č.j. MCP6 026446/2025 ze dne 21. 5. 2025
- Vyjádření Ministerstva vnitra – generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, č.j. MV-61797-4/PO-OVL-2025 ze dne 5. 8. 2025

Žadatel na základě podaných námitek účastníků řízení doplnil žádost o tyto podklady:

- Dopravní studií pro pRWY vypracoval AFRY CZ s.r.o. 9/2022
- Podrobný inženýrskogeologický průzkum a průzkum kontaminace
- Podrobný radonový průzkum
- Rozhodnutí Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy č.j. MHMP 221437/2025 ze dne 14. 3. 2025
- Usnesení Odboru výstavby Úřadu m. č. Praha 6 č.j. MCP6 0271197/2025 ze dne 9. 4. 2025

Stavební úřad sdělením č.j. 121201/2025/KUSK ze dne 1. 9. 2025 informoval všechny účastníky řízení, že nashromáždil podklady pro vydání rozhodnutí a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu sdělil účastníkům řízení, že se mohou do 15 dnů ode dne doručení tohoto sdělení vyjádřit k podkladům rozhodnutí.

Ve stanovené lhůtě se k podkladům rozhodnutí vyjádřili tito účastníci řízení:

Městská část Praha – Lysolaje, Městská část Praha – Suchdol, Městská část Praha – Nebušice, Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, Ing. Luboš Brabec, Spolek Šárecké údolí, Proti-plotu, z.s.

V provedeném územním řízení stavební úřad přezkoumal předloženou žádost dle požadavků uvedených v § 90 stavebního zákona.

a) Požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména obecné požadavky na využívání území:

Stavební úřad prve ověřil, že záměr stavby je v souladu s požadavky stavebního zákona, neboť záměr je navrhován v zastavěném území a v zastavitelných plochách vymezených v územně plánovací dokumentaci. Na podkladu kladného závazného stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, č.j. MHMP 2058889/2023 ze dne 30. 10. 2025, a Městského úřadu Černošice, č.j. MUCE 56642/2023 OUP ze dne 5. 4. 2023, stavební úřad ověřil, že záměr je současně v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1–6 vymezuje plochu mezinárodního letiště L1 (vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně) ve které se předmětný stavební záměr nachází. Důvodem vymezení této plochy je zvýšení kapacity letiště a zlepšení bezpečnosti letového provozu. Předložený záměr plně v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

Dle Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1–4, 6, 7, 9 a 11 (dále jen „ZÚR“) zasahuje předložený záměr do jevu ZÚP., a to „Nadmístní rozvojová oblast R4 Ruzyně – Drnovská“

který je vymezen ve výkrese č. 1 – Výkres uspořádání území hl. m. Prahy. Záměr je plně v souladu s dotčeným jevem ZUR, jelikož jeho realizací dojde k rozvoji Letiště Václava Havla Praha.

Dále záměr zasahuje do jevu ZÚR, a to „Osa nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06N24L) letiště Praha – Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)", který je vymezen ve výkrese č. 2. - Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura. Tento jev je v ZUR vymezen i jako VPS Z/500/DL – Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (RWY 06N24L) letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)", ve výkrese č. 6 - Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu. Tyto dotčené jevy ZÚR zpřesňují vymezenou plochu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy, která je definována v ZÚR. Z charakteru stavebního záměru je patrné, že záměr realizuje dotčené jevy ZÚR, tudíž je s nimi plně v souladu.

Dále záměr zasahuje do jevu ZUR, a to „Koridory konvenční železniční dopravy – tranzitní železniční koridory – pro upřesnění v rámci ÚP", který je vymezen ve výkrese č. 2 -Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura. Tento jev je v ZÚR vymezen i jako „VPS Z/505/DZ-Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště", ve výkrese č. 6 – Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu. Záměr neohroží případnou realizaci dotčených jevů ZUR, jelikož případná železniční trať bude vedena v tunelu (dle Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice schválené na základě usnesení Rady hl. m. Prahy pod č. 2384 ze dne 4. 9. 2018) tudíž neovlivní části záměru zasahující do železniční trasy, jelikož budou umístěny na povrchu, či v hloubce a dimenzích běžných inženýrských sítí (tunelová stavba pro silniční dopravu ozn. S-J bude zasahovat pouze okrajově do vymezeného železničního koridoru, nicméně nebude v kolizi s trasou VPS Z/505/DZ patné ze ZÚR, kterou dále zpřesňuje VPS 7/DZ/6 v ÚP hl. m. Prahy).

Dále záměr zasahuje do jevu ZUR, a to „Koridory dálnic, rychlostních silnic, Pražského okruhu (SOKP) pro upřesnění v rámci ÚP“, který je vymezen ve výkrese č. 2 – Výkrese ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura. Tento jev ZÚR je zároveň vymezen jako „VPS Z/502/DK – Pražský okruh (SOKP), usek Ruzyně – Březiněves", ve výkrese č. 6 – Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu. Tyto jevy ZUR jsou zpřesněny v ÚP hl. m. Prahy jako VPS 3/DK/41 - Přední Kopanina – Pražský (Silniční) okruh Ruzyně – Březiněves v hranicích hl. m. Prahy včetně Rybářky.

Z charakteru záměru je patrné, že je plně v souladu se ZÚR (realizuje dva jevy ZUR, které svých charakterem odpovídají paralelní vzletové a přistávací dráze).

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, se stavební záměr nachází v zastavitelném území, v plochách s rozdílným způsobem využití OB/ZVo-E – čistě obytné s vymezenou územní rezervou pro budoucí využití ZVO - ostatní s kódem míry využití plochy E, ZVO - ostatní s kódem míry využití plochy E a s plovoucími značkami DH a ZP, S4 – ostatní dopravně významné komunikace, DZ- tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály, DL- dopravní vojenská a sportovní

letišť, DL/ZV-C – dopravní, vojenská a sportovní letiště s vymezenou územní rezervou pro budoucí využití ZVO - ostatní s kódem míry využití plochy C a v nezastavitelném území, v plochách s rozdílným způsobem využití DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, OP/ZVO-C - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny s vymezenou územní rezervou pro budoucí využití ZVO- ostatní s kódem míry využití plochy C.

Stavební záměr se nachází v rozvojovém území, s kódem míry využití plochu E. Rozvojové území je dle oddílu 15 odst. 41 přílohy č. 1 opatření obecné povahy č. 55/2018: „*zastavitelné území v němž se předpokládá významnější nový rozvoj, zpravidla se stanovenou mírou využití ploch*“. Dle oddílu 7 pododdílu 7a odst. 1 dále platí: *V rozvojové území je zpravidla stanovena nejvyšší přípustná míra využití pro kategorie obytné (OB a OV), smíšené (SV a SMJ), ve vybraných případech u ploch výroby a služeb (VN a VS) a zvláštní komplexy občanského využití (ZOB a ZVO*“. A dle oddílu 7 pododdílu 7a odst. 5: „*Kód míry využití je uveden ve výkrese č. 4. Tomu odpovídají závazné hodnoty nejvyššího přípustného a podmíněně přípustného koeficientu podlažních ploch (KPP a KPPp) a koeficientu zeleně (KZ)*“.

Posouzení míry využití území pro plochu ZVO-E není požadováno, neboť záměr v této ploše předpokládá stavební úpravy v místě stávajících zpevněných ploch komunikace ulice K Letiště, které spočívají v umístění (obnově) komunikací a inženýrských sítí, jakožto prvků liniové dopravní a technické infrastruktury.

Části záměru (komunikace, inženýrské sítě), které zasahují do plochy ZVO s plovoucími značkami DH a ZP svými charakterem neovlivní budoucí umístění ploch s rozdílným způsobem využití DH a ZP, jelikož záměr v této ploše předpokládá stavební úpravy převážně v místě stávajících zpevněných ploch komunikace ulice K Letišti. Části záměru navíc do plochy ZVO zasahují pouze velice okrajově a jedná se o liniové (podzemní) vedení dopravní a technické infrastruktury. Vzhledem k výše uvedeným důvodům z plovoucích značek DH a ZP neplynou žádná omezení.

Části záměru (komunikace, kabelové vedení) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím OB, kde odpovídají přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o komunikace vozidlové a liniová vedení technické infrastruktury.

Část záměru (komunikace, chodníky, kabelové vedení, kanalizace) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím ZVO, kde odpovídají přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o komunikace vozidlové, pěší komunikace a prostory a liniová vedení technické infrastruktury.

Část záměru (kabelové vedení) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím S4, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o technickou infrastrukturu.

Část záměru (sadové úpravy, cyklostezka) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím DZ, kde odpovídají přípustnému a podmíněně přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o zeleň a o cyklistické stezky. Realizaci cyklostezky nebude omezeno hlavní a přípustné využití plochy DZ, jelikož cyklostezka zasahuje do plochy DZ pouze velice okrajově v minimálním rozsahu. Z těchto důvodů lze tuto část záměru v ploše DZ posoudit jako přípustnou.

Část záměru (paralelní dráha RWY, včetně navazujících a souvisejících staveb dopravní a technické infrastruktury (komunikace, trafostanice, kabelová vedení (včetně přeložek), inženýrské sítě (včetně přeložek), technologie přibližovací soustavy apod.), stojánka pro motorové zkoušky, včetně systémů, hlášení námrazy, osvětlení, navazujících inženýrských sítí apod., tunel S-J, včetně navazujících systému a sítí technické infrastruktury, kolektor, včetně souvisejících staveb a zařízení (inženýrské sítě, řídicí systémy atd.), trafostanice, včetně technologií, kabelových vedení apod, zařízení stavenišť včetně souvisejících komunikací a inženýrských sítí, kabelová vedení (včetně přeložek), přepojení stoky, cyklostezky, sadové úpravy) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím DL, kde odpovídají hlavnímu a přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o plochy a zřízení pro provoz letecké dopravy, technickou infrastrukturu související s hlavním využitím, cyklistické stezky a zeleň.

Část záměru (oplocení) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím DL, kde odpovídá podmíněně přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o využití nejmenované (odstavec (9), pododdíl 3c), oddílu 3 platných regulativů plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy). Realizaci oplocení okolo perimetru dráhy bude zajištěno omezení pohybu nepovolaných osob v prostoru vzletové dráhy, čímž dojde zároveň ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu v prostoru dotčeného letiště a jeho bezprostředního okolí. Oplocení bude svých charakterem odpovídat hlavnímu a přípustnému využití dotčené plochy. Z těchto důvodů lze tuto část záměru v ploše DL posoudit jako přípustnou.

Část záměru (kabelové vedení) leží v nezastavitelném území, v ploše s využitím DU, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o technickou infrastrukturu.

Část záměru (kabelové vedení) leží v nezastavitelném území, v ploše s využitím OP, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o liniové vedení technické infrastruktury.

Záměr zasahuje do území vymezeného veřejně prospěšnými stavbami VPS 11DL16 - Praha6 – letiště Praha – Ruzyně a VPS 11DML6 - Praha 6 - trasa A metra Dejvická-Letiště Ruzyně. Realizace paralelní pojezdové dráhy RWY 06R/24L, která je součástí vymezené VPS 11DL16 - Praha 6 - letiště Praha – Ruzyně je na základě výkresu ÚP č. 25 - Veřejně prospěšné stavby v koordinaci s plánovanou výstavbou veřejně prospěšné stavby 11DML6- Praha 6 - trasa A metra Dejvická-Letiště Ruzyně. Z uvedených důvodů z této VPS nevyplývají žádná omezení a záměr je s touto dotčenou veřejně prospěšnou stavbou v souladu.

Dále část záměru (cyklostezka) zasahuje do území vymezeného veřejně prospěšnou stavbou VPS 7 1DZ16 - Praha 6 - výstavba rychlostní žel. stanice Ruzyně – letiště Praha Ruzyně včetně nové žel. zast. Praha-Ruzyně. Správa železnic, státní organizace, se sídlem Partizánská 24, 170 00, jakožto investor dotčené VPS, dle souhrnného stanoviska k územnímu řízení ze dne 07.09.2023 se stavbou paralelní RWY 06R/24L situovanou v obvodu a ochranném pásmu dráhy souhlasí. Záměr navíc do plochy VPS zasahuje pouze velice okrajově částí trasy cyklostezky, ovšem v minimálním rozsahu. Dále byly k dotčeným železničním plochám doloženy koordinační zápisy ze dne 31.05.2023 a 28.06.2023, ze kterých je patrné, že je záměr zároveň koordinován s akcemi č. 2021/0204 Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha –

Letiště Václava Havla (mimo) a č. 2018-1025-01769 (K Letišti, Letiště Ruzyně, paralelní RWY 06R/24L).

Dále část záměru (přeložka sdělovacích kabelů) zasahuje do území vymezeného veřejně prospěšnou stavbou VPS 5IDT16 - Praha 6 - tramvajová trať – Divoká Šárka – Dědina – Staré letiště Ruzyně. Z charakteru zasahující části záměru je patrné, že neznemožní realizaci dotčené tramvajové trati, jelikož sdělovací kabely budou přeloženy do hloubek a dimenzí stávajících inženýrských sítí. Kabelové vedení bude navíc umístěno při kraji komunikace, mimo hlavní plochu ulice K Letišti, kde je plánována realizace nové tramvajové tati.

Na základě výše uvedeného úřad územního plánování konstatuje, že záměr je z hlediska dotčenosti veřejně prospěšných staveb posuzován jako přípustný a po pečlivém zvážení všech relevantních aspektů konstatuje soulad stavebního záměru s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.

V ZÚR SK je na pozemcích pro posuzovaný záměr vymezena plocha pro veřejně prospěšnou stavbu „D300 Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně“ a plocha pro veřejně prospěšnou stavbu „D209 Koridor železniční tratě č. 120 – úsek Ruzyně – Kladno (Dubí), přeložky a zdvoukolejnění tratě“ ZÚR SK stanovuje územní ochranu koridoru pro zdvoukolejnění v šířce 200 m. Záměr odpovídá plochám a koridorům nadmístního významu dle vymezení v ZÚR SK.

Úplná aktualizace územně analytických podkladů ORP Černošice neeviduje na dotčených pozemcích žádné údaje o území a záměry, které by byly v rozporu s předloženým záměrem. Na pozemcích jsou je evidována existence sítí technické infrastruktury a dopravní stavby včetně ochranných pásem. Na území ORP Černošice se záměr z převážné části nachází na území obce Hostivice, v katastrálních územích Hostivice a Litovice. Územní plán Hostivice obsahuje plochu s označením „Areál letiště Praha – Ruzyně“, vymezenou jako veřejně prospěšnou stavbu I/8 „Nový areál letiště Praha – Ruzyně“. Tato plocha vymezením odpovídá předloženému záměru. Na pozemky záměru dále zasahuje veřejně prospěšná stavba I/7 Modernizace (zdvoukolejnění) železniční trati. Plochy pro rozvoj areálu letiště jsou v územním plánu vymezeny jako Plochy dopravní (DP), podle textové části se jedná o monofunkční plochy, kdy jejich funkční využití je dáno jejich názvem, jako přípustné využití jsou místní pěší cesty a vedení inženýrských sítí. Další související části záměru mimo vlastní areál letiště, tj. terénní valy, sítě technické infrastruktury a cesta pro cyklisty zasahují do ploch Louky a pastviny (LO), Izolační a doprovodná zeleň (IZ) a Průmyslová výroba a sklady (VP). Charakter navrhovaných staveb a úprav odpovídá podmínkám využití příslušných ploch z územního plánu, místní pěší cesty a vedení inženýrských sítí jsou v plochách dle ÚP přípustné.

Na území obce Dobrovíz zasahuje pouze část záměru cesty pro cyklisty. Podle Územního plánu Dobrovíz je navržena na pozemcích v ploše Veřejná prostranství (PV), zároveň se dle územního plánu jedná o veřejně prospěšnou stavbu VD 12 veřejné přístupné účelové komunikace pro zajištění prostupnosti volné krajiny mezi areálem Letiště Praha/Ruzyně a Hostivicemi pro chodce a cyklisty. Dále cesta vede přes plochu Zemědělské půda (NZ), v jenom místě kříží plochu Krajinná zeleň (NK). V uvedených plochách je přípustná realizace veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Hostivice a Dobrovíz. Záměr respektuje urbanistické požadavky na využívání území se zohledněním charakteru a hodnot území a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

Z hlediska požadavků vyplývajících z vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 501/2006 Sb.“) stavba není způsobilá zhoršit kvalitu prostředí ani hodnotu území ve smyslu požadavku § 20 vyhlášky č. 501/2006 Sb., neboť jejím smyslem a účelem je výstavba nové vzletové a přistávací dráhy na mezinárodním letišti Václava Havla Praha. Veřejný zájem i převažující veřejný zájem vychází přímo z postavení Letiště Praha jako veřejně prospěšné stavby. V Politice územního rozvoje ČR v bodě (131) je vymezen záměr následovně: Letiště (131) L1, *Vymezení*: Nová paralelní a přistávací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště. Důvodem vymezení je Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu (ve smyslu provozní bezpečnosti i ochrany letectví před protiprávními činy). Záměr je součástí TEN-T.

Stavba je současně navržena v podrobnosti DUR tak, že na podkladu souhlasných závazných stanovisek dotčených orgánů lze konstatovat, že umístěním stavby nedojde k ohrožování a obtěžování okolí, nad limitní hodnoty stanovené zvláštními právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Stavba je současně navržena tak, aby její umístění umožňovalo mimo ochranná pásma rozvodu energetických vedení přístup požární techniky a provedení zásahu; dopravní obslužnost je zajištěna ze stávající silnice, stavba je navržena tak, aby žádná její část nepřesahovala na sousední pozemek, tak jak vyžaduje § 23 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 501/2006 Sb.

V souladu s požadavky § 24e bude staveniště zařízeno, uspořádáno a vybaveno přísunovými trasami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět, a to napojeními na stávající komunikační síť. V úrovni zpracování detailu územního řízení nebude dle DÚR docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem, nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením. Všechna zařízení staveniště jsou navržena jako stavby dočasné, bude zabezpečeno zneškodňování odpadních a srážkových vod ze staveniště (v souladu s jinými právními předpisy – zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, i s ohledem na stanovené podmínky ve výroku rozhodnutí) a stávající podzemní sítě elektronických komunikací a kanalizace v prostoru staveniště budou před zahájením stavby polohově a výškově zaměřeny a vytýčeny a postup prací, na jejich přeložkách, popř. v jejich ochranných a bezpečnostních pásmech bude probíhat v souladu s požadavky stanovenými ve stanoviscích a vyjádřeních příslušných správců a vlastníků dotčené veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Umístěním stavby mimo zastavěné území, resp. těch stavebních objektů, na které se vztahují požadavky na vzájemné odstupy staveb, jsou zajištěny požadavky na odstupové vzdálenosti podle § 25 vyhlášky č. 501/2006 Sb., zejména požadavek uvedený v § 25 odst. 7 - vzdálenost průčelí budov, v nichž jsou okna obytných místností, musí být nejméně 3 m od okraje vozovky silnice nebo místní komunikace, což je patrné z DUR. Požadavky urbanistické, architektonické, hygienické, veterinární, státní památkové péče, civilní ochrany, prevence závažných havárií, požadavky na denní osvětlení a oslunění a na zachování kvality prostředí nebudou umístěním stavby za dodržení podmínek stanovených ve výroku rozhodnutí stavebního úřadu negativně dotčeny. Z hlediska požární ochrany je ke stavbě zajištěn dostatečný přístup. Umístění a provedení stavby nebude mít za dodržení podmínek stanovených ve výroku rozhodnutí negativní dopad na ochranu životního prostředí, povrchových a podzemních vod. Odstupy od okolních staveb umožňují údržbu stavby i sousedící stavby technické infrastruktury a užívání prostoru mezi stavbami pro technická či jiná vybavení a činnosti.

Stavba je dle předložené dokumentace navržena tak, že je při respektování hospodárnosti vhodná pro určené využití a současně splňuje níže uvedené základní požadavky na stavby

- a) *mechanickou odolnost a stabilitu* (Stavba je navržena, a bude provedena tak, aby zatížení, kterým je vystavena během výstavby a užívání nezpůsobily: náhlé nebo postupné zřícení, popřípadě jiné destruktivní poškození kterékoliv její části nebo přilehlé stavby, větší stupeň nepřípustného přetvoření nebo kmitání konstrukce, které by mohlo narušit stabilitu stavby, mechanickou odolnost a funkční způsobilost stavby nebo její části, nebo které vede ke snížení trvanlivosti stavby, poškození nebo ohrožení provozuschopnosti připojených technických zařízení v důsledku deformace nosné konstrukce, ohrožení provozuschopnosti pozemních komunikací v dosahu stavby a ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikaci přiléhající ke staveništi, ohrožení provozuschopnosti sítí technického vybavení v dosahu stavby. Výše uvedené je doloženo DÚR, část B.2.6 Souhrnné technické zprávy a dokumentací objektů),
- b) *požární bezpečnost* součástí projektové dokumentace je požární bezpečnostní řešení stavby, které vypracoval Ing. Jiří Úlehla, ČKAIT 0008148, které posoudily dotčené orgány, Ministerstvo vnitra, Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy a Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, a na základě posouzení vydaly souhlasná závazná stanoviska.
- c) *ochranu zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí* je zajištěna jednak umístěním stavby v souladu s DÚR, tak stanovením podmínek pro umístění stavby výroku rozhodnutí, které stanovil stavební úřad na podkladě stanovisek a závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou uvedeny v podmínkách pro umístění stavby pod body 3., 5., 6., 10., 11., 12., 13., 15.
- d) *ochranu proti hluku* součástí dokumentace je Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha/Ruzyně po úpravě dráhového systému, vypracované v únoru 2016 společností EKOLA group spol. s r.o. Z akustického posouzení vyplývá, že umístěním záměru budou nově exponovány nadlimitním (tzn. v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB.)

lokality Na Dolinách 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 na RWY 06/24L), západní část MČ Praha – Lysolaje (v denní době z provozu na RWY 06/24L), dva zájmové objekty nebytového charakteru v MČ Praha – Bohnice (v denní době z provozu na RWY 06/24L), severozápadní část obce Hostivice – místní část Jeneček ((v denní i noční době z provozu na RWY 06/24L). Limity izofony pro hluk z leteckého provozu zasahují i nezastavěné části obcí Unhošť a Červený Újezd. Nově bude v oblasti zasažené nadlimitním hlukem celkem 565 objektů, v kterých je celkem 2841 trvale žijících osob. Oproti původnímu počtu objektů a trvale žijících osob zasažených nadlimitním hlukem (v rámci stávajícího ochranného hlukového pásma) dojde po zprovoznění nové paralelní dráhy k poklesu počtu zasažených objektů a osob – o 1884 objektů a 4885 trvale žijících osob. Územní řízení nezahrnuje projednávání a vyhlášení rozsahu ochranného hlukového pásma pro dráhový systém letiště s paralelní dráhou. Dotčený orgán ochrany veřejného zdraví vydal souhlasné závazné stanovisko s podmínkou, které stavební úřad zahrnul do podmínky pro umístění stavby pod bodem č. 10. Podmínka vychází ze skutečnosti, že při překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na letištích zajišťující ročně více než 50 tisíc vzletů nebo přistání je provozovatel letiště povinen navrhnou vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Jelikož umísťovaná stavba je navržena tak, že při jejím provozu by nebyly ve všech chráněných prostorech dodrženy hygienické limity hluku a současně nebylo nové ochranné hlukové pásmo vyhlášeno, bylo třeba stanovit podmínku, která svazuje zahájení leteckého provozu na „Paralelní dráze RWY 06R/24L“ s nabytím platnosti opatření obecné povahy. Kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště včetně paralelní dráhy. Vydání opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma je v kompetenci Úřadu pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nestanovuje, ve které fázi řízení (územního, stavebního) má být ochranné pásmo zřízeno.

e) *bezpečnost při užívání* je zajištěna jednak umístěním stavby v souladu s DÚR, tak stanovením podmínek pro umístění stavby výroku rozhodnutí, které stanovil stavební úřad na podkladě stanovisek a závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou uvedeny v podmínce pro umístění stavby pod body 8.

f) *úsporu energie a tepelnou ochranu* (Není umístěním stavby dotčena.)

Stavba je založena způsobem odpovídajícím základovým poměrům uvedeným v předběžném geologickém průzkumu a splňující požadavky dané normovými hodnotami. Stavba není přitom způsobitelná, jakkoliv ohrozit stabilitu jiných staveb, čímž je splněn požadavek § 18 vyhlášky č. 268/2009 Sb.

Ostatní ustanovení vyhlášky č. 268/2009 Sb. a vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, na tento typ stavby v úrovni podrobnosti DUR nedopadá.

Stavební úřad posoudil požadavek uvedený v § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona a dospěl k závěru, že předložený stavební záměr je **v souladu s požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu** k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem, neboť vlastníci veřejné dopravní nebo technické infrastruktury vydali k záměru svá vyjádření a dále ti vlastníci veřejné technické infrastruktury, jejichž ochranná nebo bezpečnostní pásma budou záměrem přímo dotčena, s vydáním územního rozhodnutí souhlasí, popř. stanovili podmínky svého souhlasu.

Stavební úřad také zahrnul v podmínce č. 2 toho rozhodnutí povinnost žadateli chránit stávající inženýrské sítě a dopravní infrastrukturu, které mohou být prováděním stavby dle předložených stanovisek vlastníků technické infrastruktury dotčeny a respektovat jimi stanovené podmínky, neboť je ve veřejném zájmu dle ustanovení § 132 odst. 3 písm. c) stavebního zákona, aby stavba a její provedení, jakkoliv neohrožovala stavby stávající.

Stavební úřad posoudil požadavek uvedený v § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona a dospěl k závěru, že předložený stavební záměr je **v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky** dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo stavebního zákona, neboť příslušné dotčené orgány vydaly k předmětnému záměru kladná závazná stanoviska nebo vyjádření.

Dotčený orgán ochrany veřejného zdraví podle zákona 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Krajská hygienická stanice Středočeské kraje se sídlem v Praze, vydala závazné stanovisko pod č.j. KHSSC 45816/2018 ze 4.10.2018, ve kterém uvedla, že po vzájemné dohodě s Hygienickou stanicí hl. města Prahy, bude záměr posuzovat Hygienická stanice hl. města Prahy, která vydá jedno závazné stanovisko k předmětnému záměru za oba úřady. Hygienická stanice hl. města Prahy vydala souhlasné závazné stanovisko č.j. HSHMP 47545/2018 ze dne 8. 1. 2019 se současným stanovením podmínky. Podmínka vychází ze skutečnosti, že při překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na letištích zajišťující ročně více než 50 tisíc vzletů nebo přistání je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Jelikož umístěvaná stavba je navržena tak, že při jejím provozu by nebyly ve všech chráněných prostorech dodrženy hygienické limity hluku a současně nebylo nové ochranné hlukové pásmo vyhlášeno, bylo třeba stanovit podmínku, která svazuje zahájení leteckého provozu na „Paralelní dráze RWY 06R/24L“ s nabytím platnosti opatření obecné povahy. Kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště včetně paralelní dráhy. Vydání opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma je v kompetenci Úřadu pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění

pozdějších předpisů, nestanovuje, ve které fázi řízení (územního, stavebního) má být ochranné pásmo zřízeno.

Dotčený orgán na úseku požární ochrany podle zákona č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru), ve znění pozdějších předpisů, Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, vydal souhlasné závazné stanovisko pod č.j. HSKL-4982-2/2019 ze dne 28. 11. 2019, Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. HSAA-8380-2/2019 ze dne 1. 8. 2019, Ministerstvo vnitra vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. MV-77937-14/PO-PRE-2018 ze dne 4. 10. 2019.

Dotčený orgán integrovaného záchranného systému podle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějšího předpisu, Magistrát hlavního města Prahy, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MHMP 400068/2018 ze dne 8. 3. 2018.

Dotčený orgán na úseku posuzování vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějšího předpisu, Ministerstvo životního prostředí, vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011. Ministerstvo životního prostředí vydalo pod č.j. 50446/ENV/16 ze dne 27. 1. 2017 prodloužení platnosti stanoviska EIA č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011. Ministerstvo životního prostředí, vydalo pod závazné stanovisko k ověření souladu pod č.j. MZP/2017/710/120 ze dne 4. 8. 2017. Ministerstvo životního prostředí, vydalo pod č.j. MZP/2024/710/1364 ze dne 29. 2. 2024 prodloužení platnosti stanoviska EIA č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011. Ministerstvo životního prostředí vydalo souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru č.j. MZP/2025/710/1930 ze dne 24. 6. 2025.

Dotčený orgán ochrany přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějšího předpisu, Magistrát hlavního města Prahy, vydal stanovisko č.j. MHMP 542828/2018 ze dne 9. 4. 2018, ve kterém uvedl, že vzhledem k absenci krajiny ve smyslu zákona nejsou dány předpoklady pro postup dle § 12 odst. 2 zákona. Věcné posouzení možného dotčení krajinného rázu je v případě dané lokality bezpředmětné, neboť se jedná o městskou zástavbu v areálu stávajícího letiště. Magistrát hlavního města Prahy vydal rozhodnutí č.j. MHMP 195408/2023 ze dne 23. 2. 2023, nabylo právní moci 11. 3. 2023, jímž povolil výjimky ze zákazu u zvláště chráněných živočichů. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal rozhodnutí č.j. 130546/2022/KUSK ze dne 23. 11. 2022, nabylo právní moci 10. 12. 2022, jímž povolil výjimky ze zákazu u zvláště chráněných živočichů. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal stanovisko č.j. 021984/2018/KUSK ze dne 28. 2. 2018, ve kterém uvedl, lze vyloučit významný vliv navrhovaného záměru samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, stanovenými příslušnými vládními nařízeními. Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MUCE 19620/2018 OŽP/Ště ze dne 28. 3. 2018, jímž udělil souhlas se zásahem do krajinného rázu. Úřad městské části Prah 6, Odboru dopravy a životního prostředí, oddělení státní

správy, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19. 3. 2021, jímž povolil kácení dřevin rostoucích mimo les.

Dotčený orgán ochrany zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, Ministerstvo životního prostředí, vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. MZP/2021/610/1539 ze dne 4. 6.2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 81,6840 ha a dočasného odnětí 7,3354 ha. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. 067045/2021/KUSK ze dne 22. 9. 2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 4,3523 ha. Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MHMP 1689937/2021 ze dne 20.10.2021, jímž byl udělen souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o výměře trvalého odnětí 1,1288 ha v k. ú. Ruzyně.

Dotčený orgán ochrany ovzduší podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, Magistrát hlavního města Prahy, vydal stanovisko č.j. MHMP 542828/2018 ze dne 9. 4. 2018, ve kterém uvedl, že námi chráněné zájmy nejsou dotčeny. Úřad městské části Prahy 6, Odboru dopravy a životního prostředí, oddělení státní správy, vydal stanovisko č.j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021 ze dne 19. 3. 2021, ve kterém uvedl, že je nezbytné aby investor vstoupil do jednání s Městskou částí Praha 6 a aktivně se podílel na realizaci výsadby nad rámec uložených kompenzací ekologické újmy vzniklé řešeným kácením dřevin v souvislosti s předmětnou stavbou, a to ve smyslu zlepšení životního prostředí, zejména pak ovzduší, v rámci městské části, která je provozem zatěžována. Aby v rámci monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní dráhy bylo pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území v okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a vybraných těkavých organických látek. Rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s příslušnými orgány ochrany ovzduší a orgány ochrany veřejného zdraví, přičemž závěry z těchto jednání budou zpracovány do dalšího stupně projektové dokumentace. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal stanovisko č.j. 021984/2018/KUSK ze dne 28. 2. 2018, ve kterém uvedl, že stavební činnost, která je spojena s tímto projektem, může být významným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejich omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀. realizace některých opatření, která jsou uvedena v této metodice, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Dotčený orgán ochrany vodního hospodářství podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, Úřad městské části Praha 6 vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MCP6 176231/2020 ze dne 14. 7. 2020.

Dotčený orgán ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších prostředků, Magistrát hlavního města Prahy, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MHMP 271206/2018 ze dne 15. 2. 2018, Ministerstvo dopravy vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. 211/2018-910-IPK/4 ze dne 13. 4. 2018, Městský úřad Černošice vydal sdělení č.j. MUCE 29089/2018 OSU ze dne 9. 5. 2018, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje vydalo stanovisko č.j. KRPS-46811-1/ČJ-2018-011606-KI ze dne 20. 2. 2018, Krajský úřad Středočeského kraje vydal sdělení č.j. 021983/2018/KUSK-DOP/Bry ze dne 5. 3. 2018, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. KRPA-156138-2/ČJ-2021-0000DŽ ze dne 21. 12. 2021, Ředitelství silnic a dálnic ČR vydalo stanovisko ze dne 9. 10. 2019, Úřad městské části Praha 6 vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MCP6 186772/2020 ze dne 19. 3. 2021, Úřad městské části Praha 6 vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MCP6 217802/2022 ze dne 4. 7. 2022 – souhlas s napojením cyklostezky na stávající účelovou komunikaci Za teplárnou, Praha 6 – Ruzyně.

Dotčený drážní správní orgán podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, Magistrát hlavního města Prahy, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j. MHMP 378176/2018/ODA-O2/Vi ze dne 7. 3. 2018, Drážní úřad vydal souhlasné stanovisko č.j. MP-OKO0080/18-2/Lj DUCR-9154/18 Lj ze dne 13. 2. 2018, Správa železniční dopravní cesty vydala stanovisko zn. S8959/U-45975/2019-SŽDC-OŘ PHA-OPS ze dne 24. 9. 2019.

Dotčený orgán státní památkové péče podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, Magistrát hlavního města Prahy, vydal sdělení č.j. MHMP 881888/2018/2018 ze dne 5. 6. 2018 ve kterém uvedl, že záměr leží mimo památkově chráněná území. Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost vůči Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Městský úřad Černošice vydal stanovisko č.j. MUCE 21210/2018/OSKCR/SF ze dne 4. 4. 2018, Ústav archeologické památkové péče středních Čech vydal vyjádření zn. 919/2018 ze dne 2. 3. 2018,

Dotčený orgán civilního letectví podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, Úřad pro civilní letectví vydal stanovisko č.j. 001991-18-701 ze dne 26. 3. 2018, Řízení letového provozu ČR vydalo souhlasné stanovisko č.j. 10106/2023/RLPCR ze dne 13. 11. 2023, Ministerstvo dopravy vydalo souhlasné závazné stanovisko č.j. 104/2017-220-LET/14 ze dne 14. 3. 2023.

Dotčený orgán ochrany a využití nerostného bohatství podle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraj Středočeského vydal souhlasné stanovisko č.j. SBS 04652/2018/OBÚ-02/1 ze dne 14. 2. 2018.

Okruh účastníků řízení byl v souladu s § 85 stavebního zákona vymezen následovně:

- Žadatel:

Letiště Praha, a. s.

- obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn:

Město Hostivice, Městská část Praha 6, Městská část Praha-Přední Kopanina, Obec Dobrovíz,

- vlastníci pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li jím sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě:

Letiště Praha, a. s., Czech Airlines Technics, a.s., GCCH a.s., Roman Hakl, HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, MAHAUT s.r.o., Město Hostivice, Městská část Praha 6, Ministerstvo vnitra, PŘEdistribuce, a.s., Ředitelství silnic a dálnic s. p., SITEL, spol. s r.o., Správa Letiště Praha, s.p., Správa železnic, státní organizace, T-Mobile Czech Republic a.s., Jan Zmeškal, Markéta Zmeškalová, Dagmar Zmeškalová, Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), Airport Park s.r.o., Bezpečnostní informační služba, CETIN a.s., ČD - Telematika a.s., Pavel Erben, Marie Princová, Jiří Schytil

- osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, ve smyslu ustanovení § 87 odst. 3 stavebního zákona jsou identifikováni pozemky, evidovanými v katastru nemovitostí:

osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k pozemkům v níže uvedených katastrálních územích:

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
601993	Běloky
609617	Bratronice u Kladna
628689	Dolní Bezděkov u Kladna
618128	Cvrčovice
642371	Horní Bezděkov
648035	Hrdlív
668044	Koleč
678716	Kyšice
690520	Malé Kyšice
721751	Pletený Újezd
779377	Velké Přítočno
790443	Kováry
601128	Bašť
649678	Husinec u Řeže
627488	Dobrovíz
645834	Hostivice
712604	Ořech
742503	Roztoky u Prahy
742511	Žalov
757381	Středokluky
771759	Tursko
729353	Veslavín
729418	Vokovice
729876	Nebušice
729931	Lysolaje
730041	Sedlec
750573	Holyně
793256	Sobín
793264	Zličín

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
728390	Libuš
728837	Hlubočepy
729183	Malá Chuchle
614131	Březiněves
730599	Dolní Chabry
745278	Zadní Kopanina
734373	Přední Kopanina
727024	Staré Město
727598	Krč
727857	Hodkovičky
727873	Braník
728071	Lhotka
728152	Podolí
683817	Okoř
773239	Úholičky
790401	Zájezd u Buštěhradu
746673	Sedlec u Líbeznic
796042	Železná
641464	Kozinec
665177	Vrapice
729272	Dejvice
729302	Střešovice
729981	Suchdol
644773	Horoměřice
729051	Smíchov
727091	Malá Strana
608076	Bořanovice
645923	Hostouň u Prahy
743321	Hořelice
708062	Nučice u Rudné
666033	Klecany
683795	Lichoceves
623547	Malé Číčovice
623555	Velké Číčovice
689947	Makotřasy
648884	Hřebeč
683701	Lidice
764558	Hnidousy
609285	Brandýsek
628301	Dolany u Kladna
690554	Malé Přítočno
774499	Unhošť
683582	Libušín
770001	Třebichovice
760803	Svínařov u Kladna
790451	Trněný Újezd u Zákolan
773247	Úhonice
631531	Drahelčice
703354	Nenačovice
654400	Chrstenice
730190	Troja
655449	Chyňava

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
764540	Motyčín
728764	Košíře
728951	Motol
681822	Letky
632929	Dřetovice
683132	Libochovičky
755443	Stehelčeves
727181	Nové Město
727121	Hradčany
730394	Čimice
730556	Bohnice
616397	Buštěhrad
665169	Dubí u Kladna
729795	Liboc
720542	Pchery
769991	Saky
749524	Netovice
665126	Kročehlavy
792390	Brnky
609536	Braškov
778303	Velká Dobrá
645842	Litovice
761605	Svrkyně
761591	Hole u Svrkyně
683809	Noutonice
641456	Holubice v Čechách
730106	Bubeneč
730122	Holešovice
791962	Zbuzany
660744	Jinočany
750590	Slivenec
771341	Tuchoměřice
743313	Dušníky u Rudné
729701	Řepy
652393	Cholupice
681881	Libečov
621200	Červený Újezd
655465	Chýně
658260	Jeneč u Prahy
718351	Pavlov u Unhoště
792403	Přemyšlení
792411	Zdiby
759899	Svárov u Unhoště
736635	Ptice
729582	Břevnov
658243	Jemníky
729213	Velká Chuchle
728641	Radlice
728314	Kunratice
727750	Michle
779351	Kamýk u Velkých Přílep
779369	Velké Přílepy

Kód katastrálního území	Název katastrálního území
764825	Tachlovice
627763	Dobříč u Prahy
728730	Jinonice
730475	Kobylisy
730629	Ďáblice
728438	Kamýk
728616	Modřany
745251	Řeporyje
755541	Stodůlky
729710	Ruzyně
771350	Kněžívka
666858	Kněževes u Prahy
665061	Kladno
782271	Vinařice u Kladna
770353	Třebonice
654019	Chrástany u Prahy
774413	Únětice u Prahy
755346	Statenice

Dotčená veřejnost dle § 9c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů:

Spolek Za Teplárnu, Holešovičky pro lidi, z.s., Spolek pro Ďáblice, Spolek Šárecké údolí, Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, Občané proti hluku a emisím, z. s., Arnika – Centrum pro podporu občanů, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., Spolek pro Červený Vrch, Bohnice žijí. z. s., Rolava z.s., Spolek HOme, Spolek pro Hanspaulku, Spolek přátel sídliště Ďáblice, Za lepší Chabry, z.s., Spolek Hájovna, Pěšky městem, z. s., Proti-plotu, z.s., Spolek občanů na ochranu životního prostředí, z.s., Holešovičky pro lidi, z.s.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

Účastníci řízení uplatnili v rámci územního řízení obsahově shodné nebo obdobné námitky.

I. Stavební záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací.

Soulad s územně plánovací v souladu s ustanovením § 96b stavebního zákona posuzoval dotčený orgán, tj. Magistrát hlavního města Prahy a Městský úřad Černošice. Oba dotčené orgány vydaly souhlasná závazná stanoviska. Stavební úřad požádal dotčené orgány o součinnost spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti závaznému stanovisku.

Magistrát hlavního města Prahy ve vyjádření č.j. MHMP 369682/2025 ze dne 31. 7. 2025 uvedl:

„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.“

Závazné stanovisko MHMP UZR ze dne 30. 10. 2023, č.j. MHMP 2058889/2023 (sp. zn. S-MHMP 1898341/2023) z hlediska souladu s Politikou územního rozvoje ČR uvádí:

„Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1–6 vymezuje plochu mezinárodního letiště LI (vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přiblížovacích prostor (VPP) letiště Praha-Ruzyně), ve které se předmětný stavební záměr nachází. Důvodem vymezení této plochy je zvýšení kapacity letiště a zlepšení bezpečnosti letového provozu. Na základě výše uvedeného je předložený záměr plně v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.“

Z hlediska rozporu s cíli a úkoly územního plánování uvádíme, že cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona jsou dle § 43 odst. 3 zpřesněny a rozvíjeny platným územním plánem v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. Pokud je tedy stavební záměr v souladu se současně platným územním plánem, lze rovněž konstatovat skutečnost, že je stavební záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování. Odůvodnění souladu záměru s cíli a úkoly územního plánování je tedy věcně správné, zákonné a přezkoumatelné.

Dle názoru účastníků řízení závazné stanovisko MHMP UZR ze dne 30.10.2023, č.j. MHMP 2058889/2023 (sp. zn. S-MHMP 1898341/2023) neobsahuje vlastní úvahu orgánu územního plánování, respektive je omezena na jednotlivé věty o přípustnosti záměru z hlediska jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití. Účastník řízení v této souvislosti namítá, že záměr zasahuje svými dílčími částmi i mimo plochy DL určené pro dopravní, vojenská a sportovní letiště. Jde rovněž plochy OB – čistě obytné, plochy OP – orná půda, plochy pro pěstování zeleniny či DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství. Orgán územního plánování dovozuje přípustnost záměru v těchto plochách s ohledem na to, že se jedná o dopravní či technickou infrastrukturu, která je v těchto plochách přípustná či podmíněně přípustná. Tyto typy staveb jsou nicméně vždy specifikovány tak, že jsou přípustné pouze v nezbytném rozsahu, pokud souvisí s hlavním využitím dané plochy (např. bydlení) apod. Navíc je pro všechny plochy s rozdílným způsobem využití stanoveno jako nepřipustné využití *„neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.“* Dle účastníků řízení je nesporné, že umístění letecké stavby je zcela neslučitelné kupříkladu s funkcí bydlení, čímž se však orgán územního plánování nijak nezabývá. Dle účastníků řízení předmětné závazné stanovisko neobsahuje 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, a proto je nepřezkoumatelné a nezákonné.

Závazné stanovisko MHMP UZR ze dne 30.10.2023, č.j. MHMP 2058889/2023 (sp. zn. S-MHMP 1898341/2023) z hlediska zásahu částí záměru mimo plochy DL určené pro dopravní, vojenská a sportovní letiště uvádí:

„Části předloženého záměru (komunikace, kabelové vedení) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím OB, kde odpovídají přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o komunikace vozidlové a liniová vedení technické infrastruktury.“

„Části předloženého záměru (komunikace, chodník, kabelové vedení, kanalizace) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím ZVO, kde odpovídají přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o komunikace vozidlové, pěší komunikace a prostory a liniová vedení technické infrastruktury.“

„Část předloženého záměru (kabelové vedení) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím S4, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o technickou infrastrukturu.“

„Části předloženého záměru (sadové úpravy, cyklostezka) leží v zastavitelném území, v ploše s využitím DZ, kde odpovídají přípustnému a podmíněně přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o zeleň a o cyklistické stezky. Realizací cyklostezky nebude omezeno hlavní a přípustné využití plochy DZ, jelikož cyklostezka zasahuje do plochy DZ pouze velice okrajově v minimálním rozsahu. Z těchto důvodů lze tuto část záměru v ploše DZ posoudit jako přípustnou.“

„Část předloženého záměru (kabelové vedení) leží v nezastavitelném území, v ploše s využitím DU, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o technickou infrastrukturu.“

„Část předloženého záměru (kabelové vedení) leží v nezastavitelném území, v ploše s využitím OP, kde odpovídá přípustnému využití této plochy, jelikož se jedná o liniové vedení technické infrastruktury.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že části stavebního záměru, zasahují i do jiných ploch než pouze do plochy DL. Jedná se o plochy: OB, ZVO, S4, DZ, DU a OP, kde jsou tyto části záměru v souladu s podmínkami využití ploch s rozdílným způsobem využití, tedy v souladu s platným Územním plánem SÚ hl. m. Prahy. Soulad částí záměru s těmi to plochami byl řádně odůvodněn, a proto je závazné stanovisko MHMP UZR ze dne 30. 10. 2023 přezkoumatelné a zákonné.

Městský úřad Černošice ve vyjádření č.j. MUCE 89344/2025 OUP ze dne 26. 5. 2025 uvedl, že úřad územního plánování, vydal závazné stanovisko podle § 96b stavebního zákona k uvedenému záměru dne 11. 4. 2023 pod č.j. MUCE 56642/2023 OUP. V závazném stanovisku orgán územního plánování určil záměr z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako přípustný. V době od vydání závazného stanoviska nedošlo ke změnám podmínek v území, v dotčeném území obcí Hostivice a Dobruška neproběhly změny z hlediska platné územně plánovací dokumentace. Úplná aktualizace územně analytických podkladů ORP Černošice neviduje v dotčeném území žádné nové záměry, které by měly vliv na záměr Paralelní dráhy RWY 06R/24/L Letiště Praha, Ruzyně.

Stavební úřad vyjádření dotčených orgánů doplňuje, že pokud měli účastníci řízení na mysli soulad záměru s Politikou územního rozvoje (PUR), pak jde ze strany účastníků řízení o nepochopení podstaty PUR. Politika územního rozvoje je koncepčním nástrojem územního plánování (nikoli realizačním), která se vyznačuje poměrně vysokou obecností obsahu a malou podrobností řešení (což je dáno právě celostátním rozsahem). Jejím cílem není dopředu stanovit hierarchii veřejných zájmů, ale představuje základní závazný rámec pro pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace a pro rozhodování v území, stanoví úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, orgány obcí a krajů, stavební úřady. Z PUR ani stavebního (ani jakéhokoliv jiného) zákona nevyplývá, že by PUR měla stanovovat,

který veřejný zájem má přednost. Závěr účastníka, že z PUR vyplývá, že absolutní prioritou územního rozvoje je předcházení negativním vlivům dopravy na veřejné zdraví, zlepšovat podmínky pro rozvoj obcí nebo zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu, je proto mylný. PUR nestanovuje žebříček priorit a už vůbec nestanovuje, že by záměr, který může ovlivnit životní prostředí, nemohl být povolen. Logikou účastníka by tak nebylo možné povolit žádnou stavbu, která by byť jen mohla mít vliv na životní prostředí. To jde proti samotné podstatě PUR jako nástroje k celorepublikovému rozvoji. Ochrana životního prostředí je pouze jednou z více priorit, přičemž stejnou důležitost PUR klade i hospodářskému rozvoji. Samotné posouzení, která z priorit je pro daný záměr důležitější, pak náleží orgánu územního plánování při povolování záměru, tedy ve chvíli, kdy dojde k posouzení všech konkrétních okolností. To je v případě Záměru vyjádřeno kladnými závaznými stanovisky orgánů územního plánování, z pohledu územního plánu hlavního města Prahy závazným stanoviskem z 30. října 2023 (sp. zn. S-MHMP 1898341/2023), pro zásah do území v oblasti Středočeského kraje pak závazným stanoviskem ze dne 5. dubna 2023 (sp. zn. 45949/2023/Br/Host+Dobrvz), které ve vztahu k souladu s PÚR uvádí, že: „*Politika územního rozvoje České republiky vymezuje v dotčeném území plochu dopravní infrastruktury republikového a mezinárodního významu plochu Letiště L1, vymezení: nová paralelní vzletová a přistávací dráha, vzletové a přiblížovací prostory Letiště Praha – Ruzyně. Důvodem je zvýšení kapacity mezinárodního letiště a zlepšení bezpečnosti letového provozu. Záměr je v souladu s PÚR.*“

II. Nezákonnost 2. aktualizace ZUR Středočeského kraje

Námítka zjevně nesměruje do územního řízení, neboť předmětem územního řízení není platnost a zákonnost Zásad územního rozvoje (ZUR). Předmětem tohoto řízení je ověření, zda je Záměr v souladu se zákonnými požadavky, přičemž jedním z nich je i soulad s obecnými požadavky na využívání území. Stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat zákonnost a věcnou správnost Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Stavební úřad dále uvádí, že řízení o kasační stížnosti pod sp. zn. 8 As 215/2023 bylo ukončeno rozhodnutím Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 9. prosince 2024, č.j. 8 As 215/2023-109, ve kterém byla kasační stížnost zamítnuta pro nedůvodnost. Argument účastníka řízení, že by mělo dojít k přerušení předmětného řízení do doby vydání rozhodnutí Nejvyšším správním soudem ČR je tak irelevantní.

K námitce účastníka ohledně nedostatečně vyhodnocených kumulativních vlivů plochy D300, zejména s železničním koridorem D208 a s dálničním koridorem D010, odkazuje stavební úřad na odůvodnění výše uvedeného rozsudku Nejvyššího správního soudu, a to konkrétně na bod 28 a 29 odůvodnění, ze kterého vyplývá, že: „*Z výše popsaného závazného právního názoru Nejvyššího správního soudu vyplývá, že sousedství posuzovaných ploch není samo o sobě důvodem pro to, aby nutně muselo dojít k hodnocení jejich kumulativního vlivu na hluk.*“ Přičemž: „*Dle výkladu metodiky MŽP, který zastávají stěžovatelky, se má vliv hluku záměru na obyvatelstvo zkoumat až do vzdálenosti 2000 m od tohoto záměru.*“ Metodika MŽP skutečně na straně 140 popisuje, že vlivy na obyvatelstvo (tedy i hluk) by se v ZÚR měly hodnotit ve vzdálenostech 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru. Toto odstupňování má pak vliv na váhu (význam) daného vlivu. Jak ale metodika MŽP uvádí na straně 3:

„Předložený návrh (metodika MŽP) nebrání autorizovaným osobám (AO) použít pro vyhodnocení vlivů PÚR nebo ZÚR vlastní, odlišné postupy, za předpokladu dodržení minimálního obsahového standardu, který specifikoval NSS v odst. [72] výše citovaného judikátu (konkrétně rozsudku ZÚR Jihomoravského kraje).“ Metodika MŽP tedy sama o sobě konstatuje, že je pouze inspirativní a že vznikla v reakci na závěry rozsudku ZÚR Jihomoravského kraje, jehož závěry však autorizované osoby mohou aplikovat i odlišně oproti metodice MŽP. Závěr o tom, že metodika MŽP má pouze inspirativní charakter, vyplývá také z rozsudku krajského soudu z 12. 3. 2021, čj. 55 A 58/2019-346, bodu 128: „(Metodika MŽP) je v první řadě toliko doporučujícím pokynem, což plyne nejen z jeho názvu, ale i str. 3. Porušení metodického doporučení proto samo o sobě nemůže znamenat porušení právní povinnosti.“ Citovaný rozsudek krajského soudu byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu z 4. 4. 2023, čj. 7 As 88/2021-88. Ačkoli se Nejvyšší správní soud závazností metodiky výslovně nezabýval, dospěl k závěru, že odpůrce provedl dostatečné posouzení vlivů, včetně hluku. Ze shora uvedených důvodů proto Nejvyšší správní soud nemůže přistoupit na argumentaci stěžovatele, že metodika MŽP zakládá zavedenou praxi, od které se nelze odchýlit. Tato metodika není závazná. Skutečnost, že se vyjmenované obce (bod [12] tohoto rozsudku) nacházejí ve vzdálenosti do 2000 m od plochy D208, tedy sama o sobě nemusí být důvodem pro to, aby došlo k vyhodnocení jejího kumulativního vlivu s plochou D300.“ Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že posouzení kumulativních vlivů plochy D300 zejména s železničním koridorem D208 a s dálničním koridorem D010 bylo Nejvyšším správním soudem posouzeno za určitých podmínek jako nikoli obligatorní, protože námitka účastníka ohledně nedostatečně vyhodnocených kumulativních vlivů je tedy irelevantní.

Co se týká námítky účastníka ohledně absence řádného vyhodnocení kumulativního vlivu ve VVURÚ, Nejvyšší správní soud v bodě 52 odůvodnění rozsudku uvedl následující: „V takové situaci nepovažuje Nejvyšší správní soud, podobně jako krajský soud, za vadu, pokud VVURÚ neobsahuje přesnější kvantifikovaný odhad hlukové zátěže. Jestliže totiž VVURÚ vychází z logického předpokladu, že potenciální záměry v D010 musí s ohledem na již nadlimitně hlukově zatížené území vést ke snížení hluku, jinak nebudou povoleny, tak v takovém případě není zcela nezbytné, aby VVURÚ obsahovalo přesnější odhad kumulativní zátěže.“ I z tohoto závěru Nejvyššího správního soudu je zřejmé, že námitka účastníka týkající se absence řádného vyhodnocení kumulativního vlivu ve VVURÚ je irelevantní, neboť není povinností VVURÚ vyhodnotit celkovou zátěž, jak mylně tvrdí účastník.

Záměr tedy je zcela v souladu se ZUR Středočeského kraje. Záměr je umísťován do ploch k tomu vymezených v zákonné a věcně správné územně plánovací dokumentaci a splňuje všechny parametry nutné k jeho umístění do území.

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

Námitka týkající se veřejného zájmu v sobě obsahuje dvě oblasti. První je námitka posouzení ekonomických nákladů. Druhá se týká existence či neexistence veřejného zájmu a posouzení konfliktu chráněných zájmů.

Ekonomické náklady:

Posuzování ekonomických nákladů, resp. vyhodnocování ekonomiky záměru ve vztahu k jiným stavbám není otázkou posuzovanou v územním řízení. Stavební zákon, ani jiný právní předpis, nijak nezohledňuje otázku nákladů nutných k pořízení Záměru nebo provozování hotové stavby a úkon povolení jakékoliv stavby je na již vynaložených nákladech nebo hodnotě budoucích potřebných zdrojů finančního charakteru zcela nezávislý. Posuzování otázky potřeby záměru a stejně tak i otázky ekonomických nákladů a přínosů stavby, případně přiměřenosti nákladů, tedy není náležitostí rozhodující pro proces ani úkon povolení, a to bez ohledu na to, zda investor provedl ekonomickou úvahu k záměru či nikoliv a případně s jakým výsledkem. Tyto závěry potvrzuje i rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 10. prosince 2015, čj. 47 A 15/2013-165, který uvádí, že: *„Krajský soud dále souhlasí s žalovaným, že posuzuje-li stavební úřad soulad záměru podle kritérií uvedených v § 90 stavebního zákona z roku 2006, pak není jeho povinností zkoumat ekonomickou vhodnost navrhovaného řešení. Úkolem stavebního úřadu je posoudit záměr z hlediska vlivů na území, nikoliv z hlediska jeho hospodářské vhodnosti pro koncového uživatele.“* Nejedná se tedy o akt, který lze v rámci povolovacího procesu podrobit kontrole anebo tuto kontrolu povolovacím procesem vynucovat. Nejedná se o stavbu financovanou z veřejných prostředků, ale z vlastních a/nebo externích zdrojů žadatele, tj. z výsledku hospodaření žadatele a případně z bankovních úvěrů určených pro financování infrastrukturních projektů. Úvahy o potřebnosti, resp. využitelnosti plánovaných finančních prostředků na jiném místě způsobem domněle příhodnějším pro „využití veřejných prostředků“ jsou tak zcela bez opodstatnění, a tedy bez jakékoliv souvislosti s uplatněním veřejného zájmu. Je zcela na vůli žadatele, zda a jakým způsobem použije své nebo externí zdroje získané na přípravu a realizaci záměru. Na tom nemění nic ani účastníkem zmiňovaný náleze Ústavního soudu Pl. ÚS 24/08, který je pro tuto situaci zcela nepřiléhavý. V předmětném nálezu je řešena otázka, zda je možné veřejný zájem stanovit zákonem, což je pro toto řízení zcela irelevantní otázka. Povinností žadatele je jednat v souladu se zásadou péče řádného hospodáře. Žadatel je povinen vykonávat svou činnost plně v souladu s touto zásadou, která mimo jiné skýtá zajištění ekonomického růstu společnosti, z čehož je zřejmé, že žadatel nemůže veškeré finanční prostředky plynoucí ze své činnosti vyplatit jedinému akcionáři společnosti, nýbrž právě za účelem ekonomického růstu společnosti musí tyto finanční prostředky investovat, a to i navzdory tomu, že akcionářem společnosti je stát.

Obdobně hodnocení úvahy, resp. podnětu, zda stávající dráha letiště spolu s tzv. příčnou dráhou dostahuje pro potřeby provozu letiště (včetně těch budoucích) či nikoliv, nebo případně jakými provozními opatřeními nebo režimovými postupy takové dostatečnosti docílit, jsou pro toto řízení zcela irelevantní. Žadatel si z pohledu provozovatele infrastruktury mezinárodního letiště Praha/Ruzyně vyhodnotil všechny klíčové aspekty ovlivňující potřebnost a proveditelnost záměru, včetně způsobu jeho budoucího provozování.

Veřejný zájem:

Předně je třeba vycházet z toho, jaké zájmy jsou v rámci územního řízení chráněny a do jaké míry a jak jsou příslušným stavebním úřadem hodnoceny. Účastník rozporuje, zda ohledně Záměru lze mluvit o tom, že tato stavba je ve veřejném zájmu. Pojem veřejný zájem lze vykládat mnohem širěji než jak navozuje účastník v námitce. I například zdánlivě soukromý zájem může v sobě obsahovat veřejný zájem,

který spočívá např. v zachování právní jistoty, ochrany vlastnických práv. K tomu např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu sp. zn. 8 As 63/2018-112: *„Krajský soud ostatně potvrdil, že ochranu vlastnických práv a právní jistotu investora by šlo za veřejný zájem považovat, ale pouze v případě zvláštního zřetele hodného, přičemž takový závěr by musel být mimořádně pečlivě odůvodněn. S tímto závěrem se Nejvyšší správní soud ztotožňuje, neboť ve hře jsou v takovém případě stále primárně soukromé zájmy konkrétního investora.“* Případ se týkal výjimky dle § 56 odst. 1 a 2 písm. c) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném do 31. května 2017.

Tedy ani v případě projektu, u nějž je na první pohled zjevné, že je v soukromém zájmu, to neznamená, že takový záměr by nemohl automaticky obstát a nemělo by být povoleno jeho umístění. Neboť i v takovém případě je třeba hodnotit, nakolik jsou případné jiné zájmy dotčeny a jak je případný konflikt vyřešen (např. opatřeními pro minimalizaci tohoto konfliktu, jako je stanovení podmínek pro užívání stavby atp.). Neplatí tedy, jak se snaží navodit účastník ve své námitce, že by snad pouhá neexistence evidentního veřejného zájmu Záměr diskvalifikovala z možnosti kladného rozhodnutí o jeho umístění. V případě Záměru je navíc evidentní, že je nepochybně ve veřejném zájmu.

Záměr v tomto smyslu vychází zejména z rozhodnutí státu, které je vtěleno do Politiky územního rozvoje ČR ve znění 4. aktualizace schválené usnesením vlády č. 618/2021, která je závazná od 1. září 2021. V bodě (131) je Záměr vymezen následovně:

„Letiště (131) L1

Vymezení:

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

Důvody vymezení:

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

Veřejný zájem vychází přímo z postavení letiště Praha/Ruzyně jako veřejně prospěšné stavby. Dle § 11 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, se veřejně prospěšnou stavbou rozumí stavba nebo zařízení pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu vymezená v územně plánovací dokumentaci a stavby a dále zařízení s ní související nebo podmiňující její realizaci.

Letiště Praha/Ruzyně je nejvýznamnější a nenahraditelnou částí letecké infrastruktury státu pro mezinárodní letecké spojení České republiky, přičemž dopravní infrastruktura státu (včetně letišť) je klíčovou složkou zajištění kontinuálního hospodářského a společenského rozvoje státu. V tomto smyslu přispívá funkční a udržovaná dopravní infrastruktura k ekonomickému a celospolečenskému růstu, zvyšování konkurenceschopnosti státu i regionů a obecnému zlepšování kvality života. Investice do dopravní infrastruktury podporují kohezní politiky státu a jeho regionů, přičemž efektivita těchto politik je ve vztahu k letišťům závislá na správném plánování a implementaci projektů, včetně synergií

vyplývající z vzájemných integrací dopravních a infrastrukturních projektů a obecně robustnosti a dlouhodobé kapacitní dostatečnosti infrastruktury jako celku.

Záměr je mj. také v souladu s opatřeními vyplývajícími z Koncepce letecké dopravy, kterou pro účely tvorby letištní infrastruktury stanovil stát prostřednictvím Ministerstva dopravy. Hlavními směry této koncepce jsou i) vytváření podmínek pro rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury, ii) zlepšení komfortu cestujících, iii) ochrana životního prostředí a iv) bezpečnost leteckého provozu.

Na podkladu metodik pro definování hlavní a globální sítě TEN-T přijala Evropská komise v říjnu 2011 po konzultacích s členskými státy EU návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech EU pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Návrh byl projednán v březnu 2012 v Radě ministrů dopravy a v prosinci 2012 pak v Evropském parlamentu. Dokument byl následně schválen jako Nařízení č. 1315/2013/EU. Politika transevropské dopravní sítě TEN-T (Trans-European Transport Network) má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu EU a k dosažení dlouhodobých strategických cílů unie zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Dále má pomoci zabezpečit mobilitu obyvatel, vzájemnou dostupnost států a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje tak právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států, a navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje udržitelný rozvoj. Letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a jako jedno z hlavních letišť v České republice je zařazeno do tzv. hlavní sítě (core network) TEN-T, přičemž v nařízení Evropského parlamentu 2024/1679 ze dne 13. června 2024 je letiště Praha/Ruzyně uvedeno v seznamu hlavních uzlů sítě TEN-T. V kontextu evropské dopravní infrastruktury je tedy letiště Praha/Ruzyně považováno za strategicky důležité pro evropskou dopravu a jeho zapojení do sítě TEN-T zajišťuje zvyšování dostupnosti a propojení regionů. Záměr je budoucí součástí klíčové provozní infrastruktury letiště, přičemž jeho hlavní přínosy reflektují dlouhodobé cíle státu (a druhotně pak i cíle EU v celoevropském kontextu) v oblasti rozvoje a posilování dopravní infrastruktury. Záměr je tedy klíčovou a integrální součástí dlouhodobého strategického rozvoje letiště Praha/Ruzyně, součástí strategické infrastruktury státu, jak ji definuje platná (celostátní) Koncepce letecké dopravy, a v širším kontextu je součástí rozvoje transevropské dopravní sítě TEN-T.

Z hlediska vymezení v územně plánovací dokumentaci jsou dle územní příslušnosti k dotčeným pozemkům relevantní územně plánovací dokumentace hl. města Prahy a obce Hostivice. V případě pozemků v území obce Hostivice je platnou územně plánovací dokumentací Územní plán (ÚP) obce Hostivice z roku 2005. V popisu textové části ÚP je zájmové území součástí plochy veřejně prospěšné stavby uvedené v části I. Stavby pro dopravu, s označením „I/8 Areál letiště Praha-Ruzyně, k.ú. Hostivice, k.ú. Litovice.“ Pro pozemky určené k realizaci Záměru v území hl. města Prahy je platnou územně plánovací dokumentací Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, v rámci, kterého je celý areál Letiště Praha (Praha – Ruzyně) vymezen jako veřejně prospěšná stavba s pořadovým číslem 1, kategorie DL – dopravní, vojenská a sportovní letiště. Popis veřejně prospěšné stavby je uveden v příloze č. 2 OOP č. 6/2009 – Změna Z1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. V textové části územního plánu se jedná o část 920 Nástroje pro **uplatňování** veřejného zájmu, podčást 921 – Veřejně prospěšné

stavby, a to s doplňujícím komentářem, že plán vymezuje plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby (VPS) pro stavby zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu, které mají sloužit pro dostatečné zajištění funkcí města. Za veřejně prospěšné stavby považujeme stavby pro dopravní a technickou infrastrukturu, občanské vybavení veřejné infrastruktury a veřejná prostranství.

Považování převahy veřejného zájmu na realizaci Záměru jakožto veřejně prospěšné stavby nad ostatními veřejnými zájmy hájenými dle platných právních předpisů, je předmětem relevantních řízení dle těchto zákonů. Závěry a stanoviska těchto řízení jsou nedílnou součástí podkladů žádosti o navazující povoluji řízení. Rovněž z těchto řízení a postupů vedoucích k vydání závazných stanovisek dostatečně vyplývá, že převažující veřejný zájem byl řádně vyhodnocen s tím, že za stanovených podmínek a opatření je realizace Záměru akceptovatelná, kdy například Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ve svém souhlasném stanovisku ze dne 22. září 2021, č.j. 067045/2021/KUSK, jasně uvedl, že došlo k posouzení veřejného zájmu již před posouzením Záměru v rámci tohoto řízení, když uvedl, že: „*Nezemědělské využití dané lokality bylo orgánem ochrany ZPF schváleno již v rámci projednávání územně plánovací dokumentace. Dle ustanovení § 2 odst. 4 správního řádu správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Orgán ochrany ZPF v souladu s výše citovanou zásadou právní předvídatelnosti rozhoduje v případě posuzování konkrétní žádosti o odnětí půdy ze ZPF ve shodě se svým stanoviskem k navrhovanému nezemědělskému využití dané lokality v rámci projednávání územně plánovací dokumentace. Předmětný záměr odpovídá funkčnímu využití plochy K19 – Mnr – plochy smíšené nezastavěného území – správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu dotýká a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a nezbytném rozsahu. Dle platné územně plánovací dokumentace města Hostivice je záměr umístěn v ploše izolační a doprovodné zeleně.*“

Záměr dále představuje infrastrukturu, na kterou se vztahuje zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (tzv. liniový zákon), kde je v příloze pod bodem 4 definována následovně:

„Infrastruktura pro leteckou dopravu

- *paralelní dráha ke vzletům a přistávání letadel na letišti Václava Havla Praha,*
- *nové oplocení letiště Václava Havla Praha“*

Záměr tak podporuje veřejný zájem vyjádřený také tímto zákonem.

Letiště Praha, a.s. je provozovatelem největší veřejné dopravní infrastruktury určené pro veřejně prospěšné služby (osobní a nákladní leteckou dopravu) a správcem souvisejícího technického vybavení podporující jeho rozvoj a respektující zákonnou ochranu životního prostředí. V kontextu výše uvedeného a s přihlédnutím ke strategické infrastrukturní významnosti letiště Praha/Ruzyně jako hlavního

mezinárodního letiště České republiky naplňuje Záměr, jež je předmětem povolovacího procesu (jako součást dlouhodobého rozvoje infrastruktury letiště), tyto zájmy:

- i zájmy EU respektující platné politiky koheze vyjádřené mimo jiné i zahrnutím letiště Praha/Ruzyně do hlavní sítě TEN-T,
- ii přímý veřejný zájem České republiky reprezentovaný ukotvením Záměru v Politice územního rozvoje a přeneseně pak na podřízené úrovni v platných územně-plánovacích dokumentacích dotčených územních celků,
- iii a dále přeneseně o veřejný zájem občanů České republiky, jimž přináší dlouhodobý a kontinuální rozvoj infrastruktury letiště zajištěním dostatečně kapacitního a komfortního mezinárodního leteckého spojení ČR se státy EU, jakož i s dalšími světovými destinacemi.

Jediným akcionářem Letiště Praha, a.s., provozujícím letiště Praha/Ruzyně, je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR. Vzhledem k ojedinělé infrastrukturní významnosti letiště Praha/Ruzyně jako hlavního mezinárodního letiště a dopravního uzlu České republiky, jde o veřejný zájem státu, tj. veřejný zájem občanů České republiky s možností využití pro širokou neomezenou veřejnost.

Ve vztahu k nutnosti prokazovat veřejný zájem je možné odkázat i na rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 28. února 2019, č.j. 9 A 171/2017-139, z něhož vyplývá, že: „*Požadavek na odůvodnění veřejného zájmu v dané případě vyplynul z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle kterého veřejný zájem na provedení změn posoudí původce (pořizovatel, posléze vydavatel) územně plánovací dokumentace. Odpůrce tak podrobně učinil v kapitole 5.3. (Letecká doprava). Nebylo však už jeho povinností tento veřejný zájem „prokazovat“ (slovy navrhovatelů), neboť jeho úkolem bylo jeho přezkoumatelné vymezení s ohledem na uvedený druh územně plánovací dokumentace (AZÚR).*“ A dále pak: „*Soud zjistil, že v kapitole 5.3. (Letecká doprava) odpůrce ve výroku AZÚR letiště vymezil jako „veřejné mezinárodní letiště“, tj. nejvýznamnější veřejné mezinárodní letiště České republiky a do výhledu se výjimečné postavení tohoto letiště v rámci České republiky nezmění. V zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště a udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí, v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě, se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému, zahrnující navrženou novou paralelní dráhu, která je obsažena v PÚR. Dále je v této kapitole obsaženo podrobné odůvodnění rozvoje letiště, včetně jeho historie a srovnání. Na základě VVURÚ může docházet k překračování limitu hluku a znečištění ovzduší podle platné legislativy v AZÚR vymezené specifické oblasti SL/1, to může vést i k negativním vlivům na zdraví obyvatel žijících v této oblasti (viz příloha č. 5 VVURÚ). Na základě těchto skutečností lze s danou rozvojovou oblastí souhlasit pouze za podmínek uvedených v příloze č. 5 VVURÚ, kde jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Podmínky se týkají především ochrany území před nadlimitním hlukem a znečištění ovzduší. OZNŘ pak ve shodě s odpůrcem ve svém vyjádření upozornila na řadu koncepčních dokumentů a rozhodnutí vlády (usnesení vlády ČR č. 99/1991, č. 339/1992, č. 413/1998, či č. 145/2001, Dopravní politiku České republiky pro léta*

2005-2013 zpracovanou Ministerstvem dopravy ČR, schválenou usnesením vlády č. 882/2005, resp. navazující dopravní politik pro léta 2014-2020 s výhledem do roku 2050, schválená usnesením vlády č. 449/2013, dále též Dopravní sektorovou strategií Ministerstva dopravy ČR). Ze všech těchto dokumentů jednoznačně vyplývá, že výstavba paralelní dráhy na letišti Václava Havla považuje vláda ČR dlouhodobě již od devadesátých let za zcela zásadní. Tím je dle odpůrce ve shodě s OZNŘ odůvodněn veřejný zájem na vybudování nové vzletové a přistávací dráhy. S tímto názorem se zcela ztotožňuje i soud. Odpůrce dostatečně odůvodnil veřejný zájem na provedení záměru, a to na podkladě řady významných dokumentů, které si k tomuto posouzení pořídil, aby mohl ověřit podmínky jeho proveditelnosti, přičemž současně vycházel z deklarovaného zájmu státu na rozšíření letiště.“ Od vydání výše citovaného rozhodnutí Městského soudu v Praze ke změně ZÚR nedošlo, přičemž i v posledním návrhu změny ZÚR č. 15 je stále v kapitole 3.1.3 této navrhované změny pracováno s letištěm Praha – Ruzyně jako s „veřejným mezinárodním letištěm“, kdy navíc v pododdíle 3.2.4. je explicitně počítáno s vybudováním nové vzletové a přistávací dráhy. Námitka účastníka ohledně neprokázání veřejného zájmu je tak irelevantní.

Posouzení možného konfliktu více zájmů, tj. do jaké míry je stavební úřad oprávněn vůbec v rámci územního řízení posuzovat jednotlivé chráněné zájmy, je upraveno v § 90 odst. 1 stavebního zákona, dle kterého stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu s požadavky

- a) tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území;
- b) na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem,
- c) zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky, popřípadě s rozhodnutími dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo tohoto zákona, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.

Z odst. 2, věty před středníkem téhož § 90, který zní „Stavební úřad posuzuje soulad s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování u stavebních záměrů, pro které se nevzdává závazné stanovisko podle § 96b“, poté a contrario plyne, že pokud se vydává závazné stanovisko podle § 96b, není stavební úřad oprávněn k posouzení souladu záměru s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování. Což je i případ Záměru posuzovaného v tomto řízení. Stavební úřad proto nemůže sám hodnotit soulad s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování, ale musí v tomto případě vycházet ze závazných stanovisek. To poté platí i pro obecnou ochranu veřejných zájmů, kterou svěřuje Stavební zákon dotčeným orgánům, a to prostřednictvím požadavků uplatňovaných těmito orgány, s nimiž dle § 4 odst. 2 Stavebního zákona stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti. Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou závazným podkladem pro rozhodování stavebního úřadu v každém konkrétním případě. Zásahy vyvolané záměrem, které ovlivňují jiné zájmy chráněné právními předpisy, jsou proto vždy hodnoceny a posuzovány v rámci závazných stanovisek dotčených (odborných) orgánů, jejichž prostřednictvím jsou právě jednotlivé veřejné zájmy chráněny. Tato stanoviska poté

stanovují v souladu se zákonem takové podmínky, aby chráněné veřejné zájmy nebyly poškozovány. Potenciální negativní účinky jsou v souladu se zákonem tedy minimalizovány – k tomu např. povinnosti provozovatele letiště k omezení hluku dle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví (dále také jen ZOV), kdy je při překročení hygienických limitů hluku vyhlášováno ochranné hlukové pásmo a provozovatel musí učinit opatření, které mají vést k minimalizaci negativních zásahů tohoto typu (k tomu více v části týkající se námitek v souvislosti s hlukem – viz níže).

Účastník přitom v této souvislosti např. namítá, že „*Při tak výrazném dopadu záměru na životní prostředí, zdraví obyvatel a vlastnická práva vlastníků nemovitostí v území zasaženém nadlimitním hlukem, emisemi a dalšími negativními dopady nebylo prokázáno, že záměr výstavby paralelní dráhy je veřejným zájmem, výrazně převažujícím nad zájmy vlastníků nemovitostí a dotčených obyvatel v území obecně.*“

K prokázání existence veřejného zájmu v případě Záměru odkazuje stavební úřad na své předchozí odůvodnění – viz výše. Co se týče požadavku na to, že by muselo jít o „*zájem výrazně převyšující jiné chráněné zájmy*“, tak tento požadavek není právními předpisy nikde stanoven. Jak je uvedeno výše, cílem posuzování případných konfliktů zájmů v rámci územního řízení, je dosáhnout vyváženosti a souladu mezi jednotlivými veřejnými (ale i soukromými) zájmy a nejde o to, jak vyplývá z názoru účastníka, že některý ze zájmů převyšší, a ostatní jsou poté ignorovány. Naopak je cílem, aby jednotlivé zájmy byly v souladu i tak, že je Záměr omezen podmínkami stanovenými odbornými orgány v rámci závazných stanovisek. V této souvislosti je nutné připomenout, že tento koncept limitace jednotlivých zájmů plyne i přímo z Listiny základních práv a svobod (LZPS), když některé zájmy jsou výslovně limitovány zákonem, (viz k tomu čl. 41 LZPS). Mezi tyto zájmy, které lze uplatňovat nikoliv absolutně, ale jen v rámci a limitech zákona, je mimochodem i právo na příznivé životní prostředí a jiná práva z hlavy čtvrté LZPS „*Hospodářská, sociální a kulturní práva.*“

V této části námitek také účastník dovozuje skutečnosti, které nejsou předmětem územního řízení a úkolem stavebního úřadu, tedy posuzovat, zda zájem na realizaci Záměru převyšuje nad jinými chráněnými zájmy. Navíc stavební zákon (ve znění, jak se aplikuje v tomto řízení) se výše tvrzené ani nepředpokládá. Přitom přímo ex lege posuzování, zda záměry „*převyšují jiné chráněné zájmy*“, se aplikuje na jiných úrovních, a to zejména při povolování různých výjimek právě třeba na úseku ochrany životního prostředí – ovšem v rámci jiných řízení (např. výjimky dle Zákona o ochraně přírody a krajiny). Tak tomu je v případě Záměru např. při udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů - výstavba nové vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha, vydané Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství pod č.j. 130546/2022/KUSK, sp. zn. SZ_130546/2022/KUSK/4 ze dne 23. listopadu 2022, která ve svém odůvodnění velmi podrobně hodnotí veřejný zájem ohledně Záměru a právě z obdobného hlediska posuzuje, zda takovýto zájem převažuje nad jiným chráněným zájmem, kterým je v případě této výjimky ochrana zvláště chráněných živočichů. Rozhodnutí dovozuje, že tomu tak je a rovněž stanovuje podmínky k minimalizaci zásahu. Obdobná odborná hodnocení a závěry pak obsahuje např. rovněž závazné stanovisko EIA, včetně jeho prodloužení.

Komplexní posouzení toho, zda Záměr zasahuje do jiných chráněných zájmů je pak předmětem závazného stanoviska EIA a prodloužení stanoviska v roce 2024, které právě komplexně posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy, a na jejich vzájemné působení a souvislosti (§ 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Závazná stanoviska přitom realizaci Záměru připustila, a to při posouzení vlivů na jiné chráněné zájmy, když byly v souladu se zákonem stanoveny podmínky pro realizaci i provoz Záměru tak, aby zásahy do jiných chráněných zájmů byly minimalizovány.

Na základě závazných stanovisek lze tak dospět k závěru, že Záměr je veřejným zájmem a nenarušuje jiné chráněné zájmy v rozporu s limity danými právními předpisy, resp. v souladu s příslušnými předpisy jsou stanoveny dostatečné podmínky pro to, aby tyto zájmy nebyly nadměrně ovlivněny.

IV. Povinnost zpracovat pro Záměr více aktivních variant

Povinnost zpracovat pro Záměr více aktivních variant nevyplyvá z žádného právního předpisu, který se na toto řízení vztahuje. Účastník také netvrdí, že žadatele je povinen zpracovat více variant, pouze se omezuje na obecné tvrzení nezákonnosti a věcné nesprávnosti

K problematice posouzených variant Záměru se již dostatečně vyjádřilo také MŽP ve svém sdělení č.j. MZP/2022/430/578 ze dne 30. května 2024, ve věci odložení podnětu Městské části Praha-Suchbát a Praha-Nebořice ze dne 3. června 2022, viz následující závěry: „Z hlediska namítané absence posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy a jejího následného provozu (bod 2.4 podnětu) zákon č. 100/2001 Sb. invariantní posuzování záměrů nevylučuje, a to jak dle tehdy platného znění, tj. ve znění zákona č. 93/2004 Sb., tak dle aktuálně platného znění, vyjma zákonem specifikovaných výjimek a vlastního návrhu variant ze strany oznamovatele. Zmíněnými výjimkami je např. možný návrh příslušného úřadu na zpracování takových variant, za zákonem dále specifikovaných podmínek („... jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné“), pokud by byl uplatněn v rámci závěru zjišťovacího řízení. V rámci závěru zjišťovacího řízení záměru „Paralelní RWX 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně“ (vydaného dne 2. 12. 2005 pod č.j.: 300188/710/05) takový návrh však uplatněn nebyl, nicméně je třeba doplnit, že i v případě jeho uplatnění by se jednalo pouze o návrh (který lze ze strany oznamovatele odmítnout), nikoliv o nepřekročitelný požadavek. Pro srovnání, dle aktuálně platného znění zákona č. 100/2001 Sb., jsou oproti původnímu znění zákona varianty obligatorně požadovány navíc pouze u těch záměrů, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zákona o ochraně přírody a krajiny mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti dle ustanovení § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. – i zde však pouze v případě, že z požadavků ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá nezbytnost jejich zpracování. V opačném případě obě cit. znění zákona č. 100/2001 Sb. požadují pouze přehled a zdůvodnění zvažovaných variant v rámci úvodních kapitol oznámení či dokumentace EIA, nikoliv jejich návrh

a posuzování. K tomu je třeba připomenout, že dle tehdy platného zákona č. 100/2001 Sb. byla součástí ustanovení § 7 odst. 5, odkazujícího na výše uvedenou možnost návrhu zpracování variant příslušným úřadem, také věta druhá, konstatující: „Navrhovat zpracování variant řešení záměru odlišně od schválené územně plánovací dokumentace lze jen výjimečně a na základě zdůvodnění.“ Tato věta byla sice ze zákona č. 100/2001 Sb. vypuštěna od 1. 1. 2007, v důsledku změny provedené zákonem č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění. Ve znění zákona platného pro proces EIA záměru „Paralelní RWX 06R/24L letiště Praha-Ruzyně“ však byla stále platná. Požadavek na umístění záměru v jiné, než posouzené územní variantě nemělo a nemá ani dnes oporu v příslušné územně plánovací dokumentaci. Toto bylo opakovaně uvedeno rovněž v dokumentaci EIA, zejména pak v kapitole E. Porovnání variant řešení záměru, jejíž součástí bylo rovněž prověření a doložení variant umístění záměru, dle požadavku příslušného úřadu (ministerstva) k doplnění dokumentace EIA (ze dne 13. 3. 2008 pod č.j.: 21550/ENV/08). V uplatněných postupech proto není spatřována podnětem uváděná protiprávnost procesu EIA.“

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

Stanovisko o postupu vyhodnocení a problematice invariantního návrhu je zmíněno v rozhodnutí NSS 9A 208/2015-292 a rozhodnutí o kasační stížnosti 2 As 81/2016 ze dne 21. listopadu 2018.

K otázce věcné nesprávnosti je nutné především uvést, že stavební úřad není oprávněn hodnotit věcnou nesprávnost stanoviska. Věcně nesprávným správním aktem je taková vada aktu, kdy je sice správní akt v souladu s právními předpisy, ale věc je řešena nesprávným způsobem, tj. byl nesprávně zjištěn skutkový stav věci nebo je neadekvátně použito správní uvážení. Tato vada správního aktu ovšem dána není, neboť jak vyplývá z výše uvedeného, správní orgán správně posoudil skutkové i právní skutečnosti.

V. Zásah do pohody bydlení, rozpor s charakterem území

Vlivy Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly komplexně posouzeny v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také jen „ZPV“), které bylo ukončeno vydáním souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011. Posouzení zahrnovalo i vlivy zmíněné v námitce, včetně imisí a hlukové zátěže a dalších činitelů, které v důsledku tvoří celý soubor činitelů v rámci tzv. pohody bydlení, resp. nověji užívaného termínu „kvality prostředí.“ Všechny tyto aspekty a vlivy tak byly

brány v potaz a dostatečně zohledněny v předložených podkladech žádosti o navazující povolující řízení Záměru.

Otázkou pohody bydlení a způsobu vyhodnocení vlivu Záměru se již zabýval také rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 14. března 2024, č.j. 6 A 123/2023-222, který uvedl, že *„Dle soudu je zároveň nutno vzít v potaz, že právo na pohodu bydlení nemůže být absolutní. Určité zatížení okolí způsobuje každá stavba, přičemž po vlastních okolních staveb je spravedlivé požadovat, aby takovéto zatížení snášeli, pokud je přiměřené poměrům a nevybočuje v podstatné míře od obecně požadovatelných standardů na bydlení s přihlédnutím ke konkrétním zvláštnostem lokality (viz také rozsudek NSS ze dne 1. 11. 2012, č.j. 8 As 27/2012-113, na který odkazovali žalobci). Dle soudu nelze připustit, aby neurčitý pojem „pohoda bydlení“ bránil v dalších stavbách v okolí, kde bydlí žalobci. Připomenout lze, že se jedná o rozvojové území v rámci zastavěného území hl. m. Prahy a žalobci nemohou předpokládat, že v jejich (bezprostředním) okolí nebude probíhat žádná nová výstavba, pokud bude v souladu se závaznými předpisy.“* S ohledem na skutečnost, že letiště Praha/Ruzyně se nachází v oblasti velkého rozvojového území, jedná se o rozhodnutí zcela přiléhavé a lze se důvodně domnívat, že v této oblasti bude docházet k větší výstavbě, neboť se jedná o klíčovou lokalitu pro další budoucí rozvoj města. Z výše uvedeného tak tedy vyplývá, že po účastníkovi je spravedlivé požadovat, aby takovéto zatížení snášel, je-li přiměřené poměrům, neboť určité zatížení okolí způsobuje každá stavba.

Podobně rovněž uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku sp. zn. 7 As 102/2018-25: *„Se stěžovatelkou nelze souhlasit ani v tom, že by z čl. 11, čl. 31 a čl. 35 Listiny základních práv a svobod či z jiných ústavněprávních imperativů vyplývalo právo na bezvýjimečné zachování poměrů v daném území. Výklad stěžovatelky by znamenal, že by nebylo možno povolit žádnou stavbu. Každá stavba má totiž potenciál zasáhnout do stávajícího území. Za účelem minimalizace těchto zásahů vytvořil zákonodárce podrobný proces, který samotné stavbě předchází.“*

Z uvedeného lze jednoznačně dospět k závěru, že je vždy třeba vycházet z konkrétní lokality a možných objektivních očekávání o kvalitě a pohodě bydlení v dané lokalitě s ohledem na její možný a rozumně očekávatelný rozvoj. Záměr je přitom součástí rozšíření letiště v lokalitě, kde již dochází k vlivům z provozu letiště, přičemž má dojít pouze k jeho rozšíření, což je s ohledem na povahu a význam letiště Praha/Ruzyně očekávatelné. Přitom navíc z předložených dokumentů a stanovisek (zejména EIA a prodloužení stanoviska z roku 2024) plyne, že celkové zatížení po dokončení realizace stavby může být nižší, než je současný stav. Argumentovat pohodou bydlení lze proto jen v mezích objektivních očekávání v dané lokalitě, což v případě Záměru znamená, že existenci letiště a jeho rozvoj je třeba předpokládat a brát v úvahu ze strany obyvatel oblasti. To však samozřejmě neznamena, že by Záměr mohl zasahovat nepřiměřeně svým vlivem a imisemi do pohodlí bydlení bez omezení. Tyto limity jsou pak stanoveny právními předpisy a rozhodnutími správních orgánů, resp. závaznými stanovisky (včetně EIA a prodloužení stanoviska).

Zároveň ve vztahu k hodnotám hygienických limitů je třeba upozornit i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. března 2009, sp. zn. 6 As 38/2008, z něhož vyplývá, že *„nepřekročení limitních*

hodnot hygienických limitů neznamená automatické splnění požadavku na pohodu bydlení ani v obecné rovině.“ Nutno podotknout, 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, jak vyplývá z prodloužení stanoviska EIA z roku 2024, str. 7: *„Z tabulek výše vyplývá, že u všech tří druhů dopravy je ve stavu 2021 menší hluková zátěž než ve stavu 2020-B, a to jak z hlediska celodenní, 24 hodinové zátěže, tak z hlediska noční, 8 hodinové zátěže.“*

Ohledně imisního zatížení pak Ministerstvo životního prostředí ČR v prodloužení stanoviska EIA z roku 2024 na str. 20 uvádí: *„Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že i při předpokládaném rozvoji letiště, a tedy i navýšení související automobilové dopravy, bude podíl emisí z dopravy generované letištěm oproti stávajícímu stavu nižší. Celkově i s ohledem na vývoj imisního pozadí zájmového území lze tedy vyvodit na základě provedených bilancí emisí a vývoje imisního pozadí, že doprava generovaná letištěm nemá v zájmovém území rozhodující podíl na imisním pozadí.“*

Navíc překročení hodnot hygienických limitů hluku z leteckého provozu zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, za určitých podmínek dokonce připouští, když poté nastupuje institut ochranného hlukového pásma, jakožto opatření proti nadměrnému hluku, se kterým je v rámci Záměru počítáno.

VI. Nezákonné stanovisko EIA

Stavební úřad požádal dotčené orgány o součinnost spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti závaznému stanovisku. Ministerstvo životního prostředí ve vyjádření č.j. MZP/2025/710/2052 ze dne 30. 6. 2025 uvedlo:

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí bylo vydáno dle § 10 odst. 1 ZPV dne 26. 10. 2011 pod č. j. 68161/ENV/11 (dále také jen „stanovisko EIA“) s platností na 5 let. Platnost předmětného stanoviska EIA byla nejdříve dne 27. 1. 2017 pod č. j. 50446/ENV/16 prodloužena o pět let, tj. do 26. 10. 2021 a následně dne 29. 2. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/1364 opakovaně prodloužena o dalších pět let, tj. do 26. 10. 2026 (dále také jen „prodloužení platnosti stanoviska EIA“). Souhlasné závazné stanovisko podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 4. 8. 2017 pod č. j. MZP/2017/710/120 (dále také jen „OZS“). Výše uvedené námitky a připomínky pak směřují mimo jiné i do obsahu stanoviska EIA, prodloužení platnosti stanoviska EIA a OZS. Pro úplnost je třeba zmínit, že dne 24. 6. 2025 vydalo MŽP do probíhajícího územního řízení pod č.j. MZP/2025/710/1930 tzv. verifikační závazné stanovisko, resp. souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“, dle § 9a odst. 7 ZPV (dále také jen „závazné stanovisko k ověření změn záměru“).

V rámci dokumentace vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí (dále také jen „dokumentace EIA pRWY“); RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 12/2009 byla použita dispozice, která vycházela z návrhu možného uspořádání dráhového systému v době zahájení procesu EIA na uvedený záměr v roce 2005. V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení záměru

„Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ (dále také jen „pRWY o délce 3 100 m“) bylo požadováno posoudit správnost této dispozice nezávislým odborným konzultantem (Byla vybrána firma, která v roce 2012 provedla posouzení dispozičního řešení projektu pRWY, byly namodelovány veškeré provozní stavy a pro ověření správnosti byl použit simulační software. Ze zpracovaného posudku vyplynula některá doporučení, která byla důvodem pro úpravu dispozice pRWY a zároveň byly zohledněny i aktuální požadavky a doporučení provozních a bezpečnostních složek Letiště Praha, a.s., které nebyly v době zahájení procesu EIA pRWY v platnosti). Změny oproti technickému řešení, které bylo posouzeno během procesu EIA, byly následující: 1. trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy (dále také jen „TWY“); 2. úprava velikosti

a polohy stání pro motorové zkoušky; 3. změna délky pRWY z 3 550 m na 3 100 m; 4. zrušení odmrazovacích stání u prahu dráhy 24L; 5. optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k výše uvedeným úpravám; 6. snížení celkového objemu ročních pohybů; 7. rozdělení stavby paralelní RWY 06R/24L a souvisejících ploch na dílčí stavby.

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. Zajištění této kapacity na stávajícím dráhovém systému Letiště Praha a.s. není akceptovatelné především z hlediska bezpečnosti provozu atd. Jiný počet celkových přepravených cestujících za rok nebyl předmětem ani procesu EIA ani není předmětem probíhajícího územního řízení.

Pro úplnost ve věci vymezení či omezení kapacity letiště po roce 2020 lze poukázat na určitou analogii se záměry dopravních staveb typu silnic a dálnic. U těchto záměrů není v rámci hodnocení vlivů omezována jejich kapacita, ani není uváděna poukazovaná „dlouhodobě potřebná kapacita“. Jejich hodnocení se vztahuje zpravidla k předpokládaným intenzitám dopravy ve výhledech zprovoznění těchto vlastních či navazujících dalších komunikací. Především z důvodu, že dopravní provoz po těchto komunikacích je zatížen celou řadou faktorů a nejistot, jejichž přesnost navíc klesá s délkou hodnoceného výhledového období. Jejich další provoz pak podléhá povinnosti plnění standardních zákonných limitů a požadavků tak, jako ze strany jakéhokoliv jiného záměru. Případné, ryze technické stanovení maximálních teoretických dopravních kapacit (tj. nikoliv technologických) záměrů by představovalo spíše nereálnou extrémní variantu bez vypovídací hodnoty pro dané hodnocení, neboť nijak nereflexuje omezující provozní podmínky. V rámci podkladů procesu EIA těchto záměrů je tak prokazováno především to, že k datu zprovoznění je záměr v dotčeném území akceptovatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Oproti silnicím a dálnicím je ale letiště specifické tím, že veškerou kapacitu leteckého provozu může limitovat nepřidělením dalších slotů dopravcům. A to např. v situaci, kdy hrozí překračování příslušných hygienických limitů. V rámci procesu EIA předmětného záměru tak byly komplexně posouzeny předpokládané kapacity v době předpokládaného uvedení záměru do provozu a na základě vyžádaných doplnění pak také v době předpokládaného dosažení plného provozu v roce

2020, jakožto současně nejvzdálenějšímu výhledu, pro který bylo možné odpovědně odhadnout vývoj budoucí poptávky po letecké dopravě. Takto posouzené kapacity jsou součástí výrokové části stanoviska EIA, jakož i OZS.

Z hlediska namítané absence posouzení a vyhodnocení variant umístění dráhy a jejího následného provozu ZPV invariantní posuzování záměrů nevylučuje, a to jak dle znění ZPV platného v době zahájení procesu EIA, tak dle aktuálně platného znění, vyjma zákonem specifikovaných výjimek a vlastního návrhu variant ze strany oznamovatele. Zmíněnými výjimkami je např. možný návrh příslušného úřadu na zpracování takových variant, za zákonem dále specifikovaných podmínek („... jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné“), pokud by byl uplatněný v rámci závěru zjišťovacího řízení. V rámci závěru zjišťovacího řízení záměru pRWY (vydaného dne 2. 12. 2005 pod č.j. 300188/710/05) takový návrh však uplatněn nebyl, nicméně je třeba doplnit, že i v případě jeho uplatnění by se jednalo pouze o návrh (který lze ze strany oznamovatele odmítnout) nikoliv o nepřekročitelný požadavek. Pro srovnání, dle aktuálně platného znění ZPV, jsou oproti původnímu znění zákona varianty obligatorně požadovány navíc pouze u těch záměrů, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zákona o ochraně přírody a krajiny mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti dle § 6 odst. 4 ZPV – i zde však pouze v případě, že z požadavků § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá nezbytnost jejich zpracování. V opačném případě obě cit. znění ZPV požadují pouze přehled a zdůvodnění zvažovaných variant v rámci úvodních kapitol oznámení či dokumentace EIA, nikoliv jejich návrh a posuzování. K tomu je třeba připomenout, že dle znění ZPV platného v době zahájení procesu EIA byla součástí § 7 odst. 5, odkazujícího na výše uvedenou možnost návrhu zpracování variant příslušným úřadem, také věta druhá, konstatující, že *„Navrhovat zpracování variant řešení záměru odlišně od schválené územně plánovací dokumentace lze jen výjimečně a na základě zdůvodnění.“*. Tato věta byla sice ze ZPV vypuštěna od 1. 1. 2007, v důsledku změny zákonem č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění. Ve znění zákona platném pro proces EIA záměru pRWY však byla stále platná. Požadavek na umístění záměru v jiné, než posouzené územní variantě nemělo a nemá ani dnes oporu v příslušné územně plánovací dokumentaci. Toto bylo opakovaně uvedeno rovněž v dokumentaci EIA, zejména pak v kapitole E. Porovnání variant řešení záměru, jejíž součástí bylo rovněž prověření a doložení variant umístění záměru, dle požadavku příslušného úřadu (MŽP) k doplnění dokumentace EIA. V uplatněných postupech proto není spatřována podnětem uváděná nezákonnost a věcná nesprávnost procesu EIA.

Tvrzení, že k prodloužení platnosti stanoviska EIA pro předmětný záměr v roce 2024 (sdělením ze dne 29. 2. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/1364) došlo v rozporu se ZPV, neboť došlo mj. k podstatným změnám záměru, se kterými nebyla veřejnost, dotčené územní samosprávné celky a další subjekty seznámeny, a nemohly se tak k nim vyjádřit, přičemž podatel odkazuje mimo jiné i na judikaturu Městského soudu v Praze (rozsudek ze dne 28. 6. 2024, č. j. 17 A 109/2022-66), z níž má vyplývat, že by tomu tak mělo být.

Této argumentaci nemůže MŽP přisvědčit. V první řadě je třeba uvést, že změny záměru nejsou předmětem hodnocení naplnění podmínek pro prodloužení platnosti stanoviska EIA ve smyslu § 9a odst. 4 ZPV, nýbrž předmětem správní úvahy příslušného úřadu při vydávání závazného stanoviska k ověření změn záměru dle § 9a odst. 6 a 7 ZPV. V rámci postupu podle § 9a odst. 4 ZPV posuzuje příslušný úřad pouze to, zda „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“, a MŽP se tedy změnami předmětného záměru při prodloužování platnosti stanoviska EIA nemohlo nikterak zabývat.

Pokud jde o judikaturu, na níž účastník řízení odkazuje, zaprvé platí, že opomíjí podstatnou skutečnost – jím citované odůvodnění navazovalo na výrok, kterým bylo zrušeno rozhodnutí ministryně životního prostředí potvrzující usnesení MŽP o odepření nahlédnutí do spisu vedeného ve věci prodloužení platnosti stanoviska EIA na základě žádosti podle § 38 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „SŘ“), avšak podané osobou odlišnou od účastníka řízení (neboť postup vedoucí k prodloužení platnosti stanoviska EIA není správním řízením dle § 9 SŘ, a nemá tedy účastníky řízení dle § 27 SŘ). Příslušný soud zde konstatoval, že pochybení MŽP spočívalo v tom, že nahlížení do spisu bez dalšího odepřelo, aniž by žádost o něj posoudilo materiálně, aniž by ji vyhodnotilo jako žádost neúčastníka řízení ve smyslu § 38 odst. 2 SŘ, a aniž by prověřilo naplnění příslušných podmínek (tj. existenci právního zájmu či jiného vážného důvodu atd.). Úvahy, které soud v rámci odůvodnění v této souvislosti uvádí, se v některých částech pohybují výslovně na úrovni *de lege ferenda* a jinde, bohužel, vycházejí z jisté dezinterpretace právní úpravy, resp. úmyslu zákonodárce – zejm. v případě úpravy v § 16 odst. 1 ZPV účinné od 1. 1. 2024, dle níž je nově podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA zveřejňován v Informačním systému EIA, ovšem až spolu s prodloužením platnosti stanoviska EIA samotným, tedy poté, co dojde k jeho vydání. Z této skutečnosti proto nelze dovozovat možnost se s tímto podkladem seznamovat v průběhu postupu vedoucího k prodloužení platnosti stanoviska EIA, resp. se v návaznosti na to v rámci tohoto postupu vyjadřovat. Výše uvedené lze shrnout tak, že z podatelem citované judikatury vyplývá nanejvýše to, že jedinou cestou pro třetí osoby (příslušníky veřejnosti, dotčené územní samosprávné celky apod.), jak se seznámit s podklady pro prodloužení platnosti stanoviska EIA, je podat žádost o nahlížení do spisu podle § 38 odst. 2 SŘ, přičemž zároveň musí dojít k naplnění tam stanovených podmínek (tj. existence právního zájmu či jiného vážného důvodu apod.). Naopak z něj nelze dovozovat, že by příslušná ustanovení ZPV musela být vykládána natolik extenzivně, resp. dokonce rozporně s jejich zněním, aby měl příslušný úřad povinnost aktivně zveřejňovat podklady pro prodloužení platnosti stanoviska EIA v průběhu postupu k němu vedoucímu, a umožňovat tak komukoliv se k těmto podkladům vyjadřovat.

Z věcného pohledu je též třeba konstatovat, že v postupech vedoucích k vydání sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/1364) se MŽP zabývalo všemi relevantními změnami dotčeného území (bez záměru) oproti stavu tohoto území popisovanému v dokumentaci EIA, a to v souladu s Metodickým pokynem MŽP k platnosti stanovisek EIA a k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA (ze dne 13. 9. 2018 pod č.j.: MZP/2018/710/2837). Tento

metodický pokyn byl vydán v souvislosti s účinností zákona č. 39/2015 Sb. a zejména zákona č. 326/2017 Sb., kterými se měnil ZPV. V důsledku účinnosti prvního z uvedených změnových zákonů ZPV došlo od 1. 4. 2015 k zavedení závazného stanoviska k ověření změn záměru (tzv. verifikačního závazného stanoviska) v rámci navazujících řízení, v důsledku účinnosti druhého z uvedených změnových zákonů od 1. 11. 2017 pak již součástí podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA nejsou změny samotného záměru ani vývoj nových záměrem využitelných technologií. Dle výše uvedeného metodického pokynu musí být součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území bez záměru včetně souhrnu změn v dotčeném území oproti stavu v době vydání stanoviska EIA, dle pokynem dále uvedených doporučení. Sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/1364) tak nepředpokládá žádné změny samotného posouzeného záměru (oproti skutečnostem uvedeným a vyhodnoceným v minulém prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 27. 1. 2017 pod č.j. 50446/ENV/162017), ale týká se nezměněné podoby záměru tak, jak byl předmětem původního procesu EIA. Změny v rozsahu porovnání změn oproti předchozímu prodloužení platnosti stanoviska EIA nelze považovat za změny s významným dopadem na závěry provedeného hodnocení, jedná se o změny v rozsahu porovnání v důsledku změny požadavků v rámci odlišné předchozí právní úpravy.

Namítané podhodnocení vstupních parametrů podkladových studií (přiložených k žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) z hlediska hlukové zátěže MŽP taktéž odmítá. Demografická data použitá pro zpracování těchto studií byla obdobně jako v dokumentaci EIA rovněž zpracována formou přiřazení obyvatel do jednotlivých pětidecibellových pásem pro jednotlivé druhy dopravy (leteckou, silniční a železniční dopravu). V dokumentaci EIA zmíněné stavy (stav 2006 a výhledový stav 2020) byly doplněny pro porovnání ještě o stav v roce 2021 (což je stav 2020 se zohledněním skutečného demografického vývoje a změn zástavby v době podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA). Změny v počtu obyvatel v hlukových pásmech mezi stavy 2020 a 2021 (významné snížení počtu obyvatel pro stav 2021) jsou způsobeny novým rozpočtem obyvatel do budov dle aktuálních dat ČSÚ a změnou zástavby. Zatímco pro variantu roku 2020 se jednalo o odhad maximálního počtu obyvatel v posuzovaných lokalitách, pro aktuální variantu roku 2021 byla použita data skutečná, reálná, přičemž přiřazení obyvatel do pětidecibellových pásem vycházelo ze stejných izofon jako u dokumentace EIA (rozdíl je tedy pouze v počtu exponovaných osob). Z hlediska namítaných změn imisní zátěže dotčeného území lze konstatovat, že z porovnání hodnot v identických čtvercích ČHMÚ (5leté průměry dle ČHMÚ za období 2010–2021) vyplývá, že v zájmovém území nejsou již v současné době překračovány imisní limity sledovaných znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu, kde je však již taktéž většina zájmového území na nebo pod úroveň imisního limitu (s výjimkou centrální části Hostivice a okrajových částí Kladna). Z rozložení pětiletých aritmetických průměrů současně vyplývá, že v zájmovém území není doprava rozhodujícím zdrojem emisí podílejícím se na imisním pozadí zájmového území. Pro zájmové území je současně považováno za podstatné, že dochází k postupnému snižování imisního pozadí u sledovaných znečišťujících látek, což lze nejvýrazněji dokladovat především u pětiletého průměru PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce a u pětiletého

průměru benzo(a)pyrenu. Je tedy patrné, že v zájmovém území dochází i přes rozvoj území včetně automobilové dopravy naopak k postupnému celkovému poklesu imisní zátěže.

Vydaným sdělením o prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/1364) MŽP reflektovalo relevantní změny ve všech složkách životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území (obyvatelstvo a chráněná zástavba (zahrnující vlivy na veřejné zdraví – hluk, a znečištění ovzduší), ovzduší a klima, hluková situace a další fyzikální a biologické charakteristiky (vibrace, záření, vznik rušivých vlivů), povrchové a podzemní vody, půda, přírodní zdroje, biologická rozmanitost, krajina a krajinný ráz a další) s tím, že dospělo k takovému závěru, že 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.

Je namítána nesprávná právní forma prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného ze strany MŽP (dne 29. 2. 2024 pod č. j. MZP/2024/710/1364), a to s odkazem na pozdější judikaturu Nejvyššího správního soudu (rozsudek ze dne 27. 6. 2024, č.j. 7 As 236/2023-64), dle níž mají všechna prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaná od 1. 4. 2015, tj. od okamžiku účinnosti novely ZPV, jež učinila stanovisko EIA závazným stanoviskem ve smyslu § 149 SŘ, právě formu závazného stanoviska podle téhož ustanovení SŘ, neboť z materiálního hlediska naplňují všechny jeho znaky. Podatel v návaznosti na tuto skutečnost tvrdí, že prodloužení platnosti stanoviska EIA vydané pro předmětný záměr je nezákonné a věcně nesprávné.

MŽP s tímto názorem účastníka řízení nesouhlasí. V první řadě platí, že otázka právní formy daného správního úkonu nemá vazbu na jeho věcný obsah, a nelze tak v této souvislosti hovořit o jeho věcné nesprávnosti. Pokud jde o nezákonnost, je třeba se zabývat tím, co přesně bylo důvodem pro zrušení (mj.) druhostupňového rozhodnutí stavebního úřadu ve věci, již se dotýká výše zmíněný rozsudek NSS. Ten totiž za vadu, která dané správní rozhodnutí zatížila nezákonností, výslovně označuje fakt, že odvolací námitky žalobce (příslušníka dotčené veřejnosti) směřující právě proti prodloužení platnosti stanoviska EIA nebyly vypořádány způsobem předpokládaným § 149 odst. 7 SŘ, tj. ze strany nadřízeného správního orgánu, a napadené správní rozhodnutí se tak stalo nepřezkoumatelným pro nedostatek důvodů (viz bod 37. odůvodnění daného rozsudku). NSS zároveň explicitně akcentuje zásadu materiálního nahlížení na správní úkon, není-li jeho právní forma v legislativě výslovně uvedena, a aplikací této zásady dochází k závěru, že správní úkon, kterým se prodlužuje platnost (závazného) stanoviska EIA, obecně naplňuje znaky závazného stanoviska. Touto optikou je tedy třeba nahlížet i na prodloužení platnosti stanoviska EIA vydané pro předmětný záměr, a porovnat ho tak s požadavky § 149 SŘ, zejm. jeho odst. 2 – je však evidentní, že obsahové náležitosti závazného stanoviska jsou v tomto případě naplněny, neboť toto prodloužení obsahuje jak závaznou část, tak odůvodnění, a to se všemi prvky, které SŘ požaduje (v případě odůvodnění lze konstatovat, že je svým rozsahem i kvalitou zcela nadstandardní). Skutečnost, že dané prodloužení výslovně neuvádí, že je závazným stanoviskem dle § 149 SŘ, je v návaznosti na nezbytnost materiálního přístupu zcela irrelevantní. Ve světle výše zmíněné zmiňované judikatury NSS tak dané prodloužení platnosti stanoviska EIA netrpí žádnou vadou – k ní by teoreticky mohlo dojít až v okamžiku, kdy na jeho základě dojde v navazujícím,

zde územním řízení k vydání správního rozhodnutí, jež bude následně napadeno odvoláním směřujícím proti obsahu tohoto prodloužení, a tyto odvolací námitky by nebyly vypořádány v rámci mechanismu zakotveného v § 149 odst. 7 SŘ. K tomu MŽP uvádí, že zaprvé tato situace zatím nenastala, resp. nastat nemohla, neboť k vydání správního rozhodnutí v územním řízení prozatím nedošlo, a zadruhé, až povolovací proces dojde do této fáze, přezkum ve smyslu § 149 odst. 7 SŘ bude ve světle příslušné judikatury NSS zcela jistě zajištěn, tzn. že s daným prodloužením platnosti stanoviska EIA bude i v tomto případě nakládáno jako s jakýmkoliv jiným závazným stanoviskem vydaným podle § 149 SŘ, čímž bude zcela naplněn požadavek vyplývající z odůvodnění předmětného rozsudku NSS. Výše uvedené lze tedy shrnout tak, že prodloužení platnosti stanoviska EIA netrpí v návaznosti na podatelem citovaný rozsudek NSS žádnou vadou, která by bránila dalšímu pokračování v územním řízení, resp. vydání rozhodnutí v jeho rámci.

Podstatou další části námitky je namítaná absence tzv. verifikačního závazného stanoviska (resp. závazného stanoviska k ověření změn záměru) ve smyslu § 9a odst. 6 a 7 ZPV v příslušném správním spisu vedeném Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem územního plánování a krajským stavebním úřadem v aktuálně probíhajícím řízení o vydání územního rozhodnutí pro záměr „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“. K tomuto lze uvést, že oznamovatelem (Letiště Praha, a.s.) byla dne 23. 7. 2019 na MŽP skutečně také předložena žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru pRWY pro stavbu s názvem „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m, letiště Praha/Ruzyně“, a to pro účely navazujícího řízení v podobě územního řízení dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Územní řízení od té doby bylo nicméně přerušeno. V souladu s ustanovením § 9a odst. 7 ZPV tak k vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru v rámci tohoto řízení nemohlo bezprostředně dojít, protože příslušný úřad toto ověření provede až na základě oznámení o zahájení navazujícího řízení, které z důvodu přerušení řízení příslušný stavební úřad oznámil až dne 30. 9. 2024, tedy více než pět let poté, co byla na MŽP podána žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru. MŽP následně nejdříve vyzvalo v souladu s § 149 odst. 5 SŘ zástupce oznamovatele k aktualizaci a doplnění podané žádosti a následně dne 24. 6. 2025 teprve vydalo do probíhajícího územního řízení pod č.j.: MZP/2025/710/1930 souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“, dle § 9a odst. 7 ZPV. Právě v tomto stanovisku pak MŽP přezkoumávalo a hodnotilo veškeré významné změny povolovaného záměru oproti technickému řešení, které bylo posouzeno během procesu EIA. Žádná ze změn však nebyla na základě předložených podkladů vyhodnocena jako významná, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí, a MŽP proto neshledalo důvod k uložení postupů uvedených v § 9a odst. 7 věta první ZPV, resp. nestanovilo, že navrhované změny záměru budou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g) ZPV. Lze tedy přisvědčit závěru námitky, že toto závazné stanovisko k ověření změn záměru má být vydáno až k nejaktuálnější podobě povolovaného záměru, a tak také MŽP vydáno bylo.

Podmínky původního stanoviska EIA (vydaného dne 26. 10. 2011 pod č. j.: 68161/ENV/11) byly tzv. „zezávazněny“ jejich dílčím převzetím do souhlasného závazného stanoviska podle článku II bodu 1

přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. (tzv. OZS), které bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 4. 8. 2017 pod č. j.: MZP/2017/710/120. Účelem OZS je dle čl. II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se měnilo tehdejší znění ZPV, v případě stanovisek EIA, vydaných před účinností tohoto zákona, ověřit „... že jejich obsah je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU. Příslušný úřad v závazném stanovisku podle věty první zároveň stanoví, které z podmínek uvedených ve stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí.“. S ohledem na konstrukci předmětného přechodného ustanovení příslušný úřad při ověřování souladu nezkoumal řešení záměru navržené v dokumentaci pro navazující řízení, rozdílů tohoto řešení oproti řešení záměru posouzenému v procesu EIA ani to, jakým způsobem a zda jsou v dané fázi plněny relevantní podmínky stanoviska EIA; účelem tohoto institutu bylo výhradně posouzení souladu obsahu samotného stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, a rovněž převzetí relevantních podmínek stanoviska EIA do OZS. Závazná stanoviska k ověření souladu (tzv. OZS) byla vydávána pouze jednorázově ke starším stanoviskům EIA, která nebyla vydávána jako závazná stanoviska dle SŘ (jeho užití bylo v rámci předchozích znění ZPV pouze subsidiární a v omezeném rozsahu). Od 1. 4. 2015 se již taková nezávazná stanoviska EIA nevydávají, stanoviska EIA jsou již standardně vydávána jako závazná dle SŘ. K zezávaznění starších stanovisek EIA, včetně stanoviska EIA k předmětnému záměru pRWY, tak došlo právě až prostřednictvím OZS. Pro srovnání, dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., tj. ve znění platném při zahájení procesu EIA záměru pRWY, dle kterého bylo vydáno i stanovisko EIA, byla závaznost podmínek stanovisek EIA definována podstatně volněji v rámci § 10 odst. 4 tehdejšího znění ZPV: „Správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů zahrne do svého rozhodnutí nebo opatření požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku, pokud jsou v něm uvedené, nebo ve svém rozhodnutí, popřípadě opatření uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen zčásti.“. Vzhledem k poměrně zásadní změně (zprísnění) závaznosti stanovisek EIA a jejich podmínek oproti výše uvedenému původnímu znění ZPV, bylo v rámci OZS přistupováno k tomu, že do podmínek tohoto závazného stanoviska byly přebírány již pouze takové podmínky stanoviska EIA (nebo jejich části), které bylo možné převzít správními orgány, příslušnými k vedení navazujících řízení, do jimi vydávaných rozhodnutí, a které zároveň ze souvisejících předpisů buďto automaticky nevyplyvaly (tedy se pouze zbytečně neduplikovaly), případně s nimi nebyly v přímém rozporu. Do OZS k záměru pRWY tak bylo z části nebo úplně převzato konečných 63 podmínek z původně stanovených 71 podmínek stanoviska EIA (řádné zdůvodnění (ne)převzetí těchto podmínek je obsahem OZS).

K námitkám na nesplnění podmínek uložených ve stanovisku EIA, resp. OZS, MŽP uvádí, že vyhodnocení plnění jednotlivých podmínek v dokumentaci pro příslušné navazující řízení (v souladu s požadavkem § 9a odst. 6 ZPV) je součástí souhrnné technické zprávy DUR (sdružení MP+VPÚ+HELIKA – Paralelní RWY, vedoucí sdružení: METROPROJEKT Praha a.s., 12/2017, po zapracování připomínek dotčených orgánů, 07/2024). MŽP byl dne 20. 12. 2024 doručen

ještě zpřesňující komentář nad rámec již uvedeného plnění vybraných podmínek ze strany oznamovatele (Letiště Praha a.s.) v rámci doplnění žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru. Následně, v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ (ze dne 24. 6. 2025 pod č.j.: MZP/2025/710/1930) se pak MŽP vyjádřilo i k plnění všech 63 opatření, resp. jednotlivých podmínek stanoviska OZS.

K namítanému nesplnění, resp. neadekvátnosti podmínek MŽP uvádí:

- *podmínka č. 1 OZS*: podmínkou specifikovaná garance se vztahuje na opatření ke snížení hluku z provozu letiště po výstavbě pRWY, resp. po zprovoznění pRWY, jedná se tak o závazek k zavedení a dodržování provozních opatření (např. preference drah pro vzlety a přistání; standardní příletové a odletové tratě; postupy pro vzlety a přistání, omezení hluku z nočního provozu; využití systému monitoringu hluku z leteckého provozu atd.). Z rozsahu opatření je zřejmé, že jejich plnění a dodržování nemůže být splněno před samotnou realizací pRWY. MŽP k podmínce č. 1 v rámci jejího plnění uvedlo v závazném stanovisku k ověření změn záměru, že bylo prokázáno její dílčí plnění či její zohlednění v DUR, vzhledem k tomu, že však tato podmínka směřuje primárně do období provozu záměru, její úplné plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se týká jiného stupně navazujícího řízení.

- *podmínka č. 6 OZS*: plnění podmínky, týkající se podoby ochranného hlukového pásma nesouvisí s probíhajícím územním řízením. Zákon o civilním letectví ukládá kolem leteckých staveb zřídit ochranná pásma, včetně pásma hlukového, zákon o ochraně veřejného zdraví pak stanoví další podmínky pro zřízení takového ochranného hlukového pásma. Je zřejmé, že ochranné pásmo letecké stavby lze zřídit až ke stavbě existující, nikoliv tedy již v rámci územního řízení k umístění takové stavby. Zároveň z hlediska ochrany veřejného zdraví bylo MŽP předloženo i závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy (ze dne 8. 1. 2019 pod č.j.: HSHMP 47545/2018), které bylo vydáno k DUR pRWY a ve které příslušný orgán ochrany veřejného zdraví stanovil podmínku, která svazuje zahájení leteckého provozu na nové paralelní dráze s nabytím platnosti opatření obecné povahy, kterým bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dráhový systém letiště včetně paralelní dráhy. MŽP k podmínce č. 6 v rámci jejího plnění v závazném stanovisku k ověření změn záměru uvedlo, že se netýká tohoto navazujícího řízení, její plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se týká jiného řízení.

- *podmínka č. 7 OZS*: s plněním této podmínky, která se týká realizace protihlukových opatření na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění pRWY, je nutno opět odkázat na jiná řízení, podmínku není možné splnit před vyhlášením tohoto pásma. V rámci jejího plnění v závazném stanovisku k ověření změn záměru MŽP uvedlo, že směřuje do období realizace záměru, její plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se tak týká jiného řízení.

- *podmínka č. 13 OZS*: se týká koordinace s plánovanými, v podmínce blíže specifikovanými stavbami. MŽP konstatuje, že koordinace průběžně probíhá v dostupném rozsahu znalostí o těchto stavbách. MŽP k plnění této podmínky v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru uvedlo, že bylo prokázáno její průběžné dílčí plnění či zohlednění v DUR, úplné plnění se pak týká jiného stupně navazujícího řízení.

- *podmínka č. 14 OZS*: k plnění podmínky, týkající se požadavku na zpracování dopravní studie řešící obslužnost předmětného území, včetně kolejového napojení a projednání s dotčenými subjekty, MŽP uvádí následující skutečnosti. První skutečností je zpracování Dopravní studie pro paralelní runway (AFRY CZ s.r.o., září 2022), která obsahuje aktualizovaný model dopravy a MŽP ji obdrželo jako jeden z podkladů k žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA. Druhou skutečností je v nedávné době dokončený proces EIA na nedaleký záměr silničního okruhu s názvem D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, který uvažuje jak s nárůsty výkonů letiště, včetně pRWY a kolejového napojení, tak také s dalšími relevantními připravovanými dopravními záměry v dotčené lokalitě. Součástí dokumentace EIA záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves (veřejně dostupné v Informačním systému EIA pod kódem MZP520 (D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves) byla mimo jiné i příloha č. B.1 - Dopravně inženýrské podklady (Ing. Jan Kreml, Technická správa komunikací hl. m. Prahy a Ing. Martin Čálek, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 6-8/2022), v rámci, které byl ve všech hodnocených stavech zohledněn jak stávající, tak i výhledový růst cestujících na Letišti Ruzyně. Na základě těchto dopravně inženýrských podkladů byly zpracovány odborné studie k akustické situaci, znečištění ovzduší a z nich vycházející studie hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Všechny tyto podklady byly projednány nejen s dotčenými subjekty (územními samosprávnými celky a správními úřady), ale také s širokou veřejností v rámci procesu EIA, který byl ze strany MŽP zakončen vydáním souhlasného závazného stanoviska EIA (dne 2. 9. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/2485). Zmíněné dopravně inženýrské podklady, samostatně v procesu EIA projednaného záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, tak lze také považovat za plnění podmínky č. 14 OZS pRWY (která navíc blíže nespecifikuje, kdo a pro jaké konkrétní řízení by měl dopravní studii zpracovat).

K plnění této podmínky MŽP pak v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru uvedlo, že bylo prokázáno její plnění v DUR.

- *podmínka č. 15 OZS*: se týká požadavku, aby pro navrhované stavby tunelů bylo příslušným úřadům předložen podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum. V souhrnné technické zprávě DUR pRWY jsou zmíněny jednak závěry Podrobného inženýrskogeologického průzkumu (CHEMCOMEX Praha, a.s., 8/2009), a dále pak závěry Geologického průzkumu a projekčního posouzení vhodnosti využití zeminy na skládce u Hostovic (CHEMCOMEX Praha, a.s., 8/2013). K plnění této podmínky MŽP pak v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru uvedlo, že bylo prokázáno její plnění v DUR.

- *Podmínka č. 19 OZS*: se týká požadavku na projednávání případných dalších kompenzačních opatření s dotčenými městskými částmi a obcemi nad rámec platné legislativy, v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí, souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží dotčené lokality. K jejímu plnění MŽP uvádí, že Letiště Praha a.s. má již dlouhodobě zavedeny kompenzační programy v rámci své společenské odpovědnosti a v souladu s principy udržitelného rozvoje (souhrnná technická zpráva DUR pak uvádí, že tyto budou pokračovat i s provozem na nové pRWY). MŽP v rámci jejího plnění uvedlo v závazném stanovisku k ověření změn záměru, že bylo prokázáno její průběžné dílčí plnění, její úplné plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se týká jiného stupně navazujícího řízení.

Námitka k judikатурním závěrům SD EU se dle názoru MŽP týká jiné situace, než je probíhající územní řízení na pRWY. Předmětem sporu byl střet vnitrostátní normy s unijním právem (detailněji viz. vymezení sporu v bodě 26 rozsudku C-24/19 ze dne 25. 6. 2020), kdy vnitrostátní podzákonný právní předpis (vyhláška a oběžník), který obsahuje různá ustanovení týkající se zřizování větrných elektráren, jež je třeba dodržet v rámci vydávání správních povolení týkajících se umísťování a provozování takových zařízení, spadá pod pojem „plány a programy“ ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. 6. 2001 o posuzování některých plánů a programů na životní prostředí, a musí tudíž podléhat posouzení vlivů na životní prostředí. Námitka však blíže neuvádí, proč by daný rozsudek měl být přílehlavý k probíhajícímu územnímu řízení na pRWY.

Účastníci řízení namítají, že v území, do kterého má být pRWY umístěna, mohou být překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší. V této věci MŽP odkazuje na vydané prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/1364), kde je detailněji tato oblast popsána (str. 16 až 20). Aktuálně platná legislativa požaduje při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě vycházet z map úrovně znečištění Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ), konstruovaných v síti 1 x 1 km, a to za předchozích 5 kalendářních let. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Vývoj imisního pozadí zájmového území Letiště Praha a.s. je pak v prodloužení platnosti stanoviska EIA doložen na základě pětiletých aritmetických průměrů publikovaných ČHMÚ (a to ve vztahu k imisním limitům platným v době vydání) i částečně ve vztahu k nejbližší stanici AIM. Protože výpočtová oblast představuje plochu pokrytou 106 čtverci ve kterých je vyhodnocováno pozadí, byly uvedeny souhrny minimálních a maximálních hodnot pětiletých průměrů z let 2010 – 2021. Z uvedeného vyplývá, že v zájmovém území nejsou již v současné době překračovány imisní limity sledovaných znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu, kde je však již taktéž většina zájmového území na nebo pod úrovní imisního limitu s výjimkou centrální části Hostivice a okrajových částí Kladna. Z rozložení pětiletých aritmetických průměrů současně vyplývá, že v zájmovém území není doprava rozhodujícím zdrojem emisí podílejícím se na imisním pozadí zájmového území. Pro zájmové území je současně považováno za podstatné, že dochází k postupnému snižování imisního pozadí u sledovaných znečišťujících látek, což lze nejvýrazněji dokladovat především u pětiletého průměru PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce a u pětiletého průměru benzo(a)pyrenu. Je tedy patrné, že v zájmovém území dochází i přes rozvoj území včetně automobilové dopravy k postupnému celkovému poklesu imisní zátěže.

V rámci podkladů pro vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru byl MŽP ze strany Letiště Praha a.s. doložen materiál s názvem Aktualizace imisního pozadí dle stanic AIM a 5letých aritmetických průměrů ČHMÚ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 12/2024), ze kterého vyplynulo, že i přes určitý celkový nárůst automobilové dopravy dochází v řešeném zájmovém území k postupnému snižování imisního pozadí, a to jak dle stanic AIM, tak i dle 5letých aritmetických průměrů. Nejaktuálnější

informace o 5letých aritmetických průměrech ČHMÚ ve výpočtové oblasti pak vychází z dat označených jako Pětileté průměry 2019–2023, které byly zveřejněny ČHMÚ dne 11. 11. 2024

Z uvedeného vyplývá, že v zájmovém území dochází i přes rozvoj území včetně letecké i automobilové dopravy k celkovému poklesu imisní zátěže reprezentované 5letými aritmetickými průměry prezentovanými ČHMÚ.

Imisní limity sledovaných znečišťujících látek podle aktuálně platných legislativních limitů nejsou v současné době překračovány. Námitkou vyžadované zohlednění budoucích přísnějších imisních limitů vyplývajících z nové Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), která vstoupila v platnost 10. 12. 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let) v současné době není opodstatněné, neboť dosud nejsou transponovány do české legislativy. Vzhledem k předpokládanému průběhu výstavby záměru pRWY až po uplynutí transpoziční lhůty, kdy budou již platné přísnější limitní hodnoty, bude samozřejmě záměr hodnocen podle těchto parametrů, což může mít za následek nutnost uplatnění dodatečných opatření k zajištění souladu s novými imisními limity (nicméně např. u ročních koncentrací PM_{10} i NO_2 by byly již v současném stavu přísnější limity splněny).

K námitce k nevyhodnoceným vlivům na klima MŽP odkazuje na vydané prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/1364), kde je detailněji tato oblast popsána (str. 20 až 21). Námitkou uváděnou údajnou povinností zajištění chybějícího prověření záměru z hlediska klimatického dopadu námitka blíže nedokládá a není z ní zřejmé, co konkrétně v předložených podkladech absentuje a na základě jaké konkrétní legislativní díkce by se mělo jednat o závaznou povinnost. Postupy dle ZPV v tomto smyslu upravuje pouze metodický výklad MŽP (Metodický výklad k aplikaci vybraných pojmů (biologická rozmanitost a změna klimatu) a požadavků ZPV ze dne 20. 10. 2017 pod č.j.: MZP/2017/710/1985), který nemohl být zohledněn v procesu EIA, vlivy na klima tak v dokumentaci EIA byly řešeny v rozsahu a v souladu s tehdejšími zvyklostmi a zákonnými požadavky. Např. klimatické charakteristiky byly v dokumentaci EIA uvedeny jak z hlediska klimatických oblastí, tak z hlediska klimatických podmínek působících dobré provětrání, a přispívajících tak k poměrně dobré kvalitě ovzduší v lokalitě. Uvedeno bylo rovněž opatření pro případ nepříznivých klimatických podmínek a byl také konstatován převažující směr provozu letiště v důsledku převažujícího směru větru, tj. způsob přizpůsobení se záměru těmto klimatickým podmínkám. Jednou z hodnocených škodlivin byl pak také oxid uhelnatý, který Integrovaný registr znečišťování životního prostředí Ministerstva životního prostředí označuje rovněž jako skleníkový plyn (tedy plyn přispívající k intenzifikaci skleníkového efektu a následně k oteplování planety). Oblast vlivů na klima tak byla již v rámci dokumentace EIA zohledněna v rozsahu odpovídajícímu tehdejší obvyklé praxi, kdy nebyl stanoven rámec ani kritéria pro hodnocení těchto vlivů.

Jedním z podkladů (který je zároveň veřejně přístupný v Informačním systému EIA, v části Stanovisko, podčást prodloužení platnosti stanoviska, na následujícím odkazu (Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně)) byla již také samostatná studie Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová,

březen 2022), zpracovaná v souladu s doporučeními zmíněného metodického výkladu MŽP a zahrnující mimo jiné námitkou zmiňovanou absenci mitigačních opatření (tj. zmírňování změny klimatu) a adaptačních opatření (tj. přizpůsobení se změně klimatu) záměru na klimatické změny. Mimo tento metodický výklad MŽP žádný jiný závazný právní předpis jinak povinnosti a postupy z hlediska stanovení a hodnocení uhlíkové stopy neupravuje. Pro úplnost je třeba dodat, že Letiště Praha, a.s. souborem opatření a aktivit cíleně snižuje emise oxidu uhelnatého již od roku 2010, kdy se zapojilo do programu Airport Carbon Accreditation (ACA). V rámci toho byly stanoveny cíle dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2030 a do roku 2050 dosáhnout tzv. čisté uhlíkové neutrality. Lze konstatovat, že Letiště Praha, a.s. zároveň prokazatelně podniká vlastní kroky pro snížení tohoto vlivu provozem mezinárodního letiště, a to nad rámec aktuálně platných zákonných požadavků. Letiště Praha, a.s. také připravuje komplexní posouzení vlivu klimatické změny na své hospodářské činnosti a infrastrukturu, a to v kontextu připravovaného reportingu o udržitelnosti (CSRD směrnice a Taxonomie EU). V současné době nejde o povinný požadavek ani pro společnost jako takovou ani pro záměr. EU taxonomie, ve které se v současné právní úpravě objevuje požadavek na zásadu významně nepoškozovat, slouží jako nástroj pro klasifikaci a podporu udržitelných investic. Aplikovatelnost na konkrétní investiční záměry ve smyslu zajištění tzv. souladu s požadavky EU taxonomie je dobrovolná a je nástrojem pro strategické rozhodování společnosti a podporu transformace směrem k udržitelnosti. Dle současné právní úpravy je, resp. bude povinné vykazování podílu CAPEX, OPEX a obrátu aktivit, které jsou v souladu s EU taxonomií. Tuto povinnost mělo mít Letiště Praha a.s. až v roce 2026 za rok 2025, nicméně na základě prezentovaného změnového návrhu EK (Omnibus) dojde v tomto roce s vysokou pravděpodobností k výraznému zjednodušení požadavků jak na reporting dle směrnice CSRD, tak ke zjednodušení požadavků EU taxonomie, zásadu významně nepoškozovat a současně je navrhován odklad zahájení povinného zveřejňování informací o dva roky, tj. nejdříve v roce 2028 za období roku 2027. Námitku k absentujícímu vyhodnocení vlivů na klima tak MŽP nepovažuje za důvodnou.

K námitce týkající se nevyhodnocení vlivům na světelné znečištění MŽP uvádí, že jedním z podkladů (které jsou zároveň veřejně přístupný v Informačním systému EIA, v části Stanovisko, podčást prodloužení platnosti stanoviska), byla také samostatná studie Světelné znečištění (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajarová, březen 2022), ve které je kromě legislativního rámce a obecných doporučení pro šetrné osvětlování obsažen také popis a zhodnocení světelného znečištění v rámci hodnocení záměru.

Z jednotlivě komentovaných doporučení Metodického pokynu k předcházení a snižování světelného znečištění (ze dne 30. 6. 2020 pod č.j.: MZP/2020/710/2387, aktuálně ve znění Aktualizovaného metodického pokynu k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 29. 9. 2023 pod č.j. MZP/2023/710/2146) vyplývá, že požadavky na osvětlení převážné části navrhovaných ploch a objektů záměru primárně vychází z přednostních nadřazených dokumentů - Certifikační specifikace a poradenské materiály pro návrh letišť (CS-ADR-DSN), vydávané Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (European Union Aviation Safety Agency - EASA), příp. z dalších leteckých předpisů a technických norem, sloužících pro zajištění bezpečnosti leteckého provozu i pracovníků.

Předložený materiál v závěru konstatuje, že realizace pRWY nebude znamenat prokazatelné nové ovlivnění světelného znečištění pro nejbližší okolí. Naopak, oproti stávajícímu stavu je patrné, že při respektování podmínky č. 41 OZS bude v noční době (od 24:00 do 5:29) zcela zastaven letecký provoz, což je významný rozdíl oproti stávajícímu stavu. Námitku k absentujícímu vyhodnocení vlivů na světelné znečištění MŽP nepovažuje za důvodnou.

Dalším obsahem uplatněných námitek je absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměru pRWY mimo jiné i s vlivy koridoru dálnice D7, koridoru železniční tratě č. 120: úsek Jeneč – letiště Ruzyně a koridoru železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně – Kladno (již z názvů je zřejmé, že se jedná o koridory dopravních staveb, nikoliv o tyto stavby samotné). Koridory jsou vymezovány v rámci nadřazené územně plánovací dokumentace, přičemž absence kumulativních vlivů s těmito koridory byla již ze strany zastoupených stran namítána v rámci předchozí neúspěšné žaloby proti 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018), v části, jíž se vymezuje plocha pro záměr veřejně prospěšné stavby D300 – Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla), tj. v rámci žaloby proti předchozímu stupni posouzení vlivů koncepcí, tzv. strategického hodnocení (SEA). Řízení o kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Praze č.j.: 54 A 68/2019-269 ze dne 30. 6. 2023 bylo ukončeno rozhodnutím Nejvyššího správního soudu 8 As 215/2023-109 ze dne 9. 12. 2024, ve kterém byla kasační stížnost zamítnuta pro nedůvodnost.

Řádné posouzení kumulativních vlivů záměru v samotném procesu EIA již také bylo konstatováno ve sdělení státní tajemnice Ministerstva životního prostředí ze dne 30. 5. 2024 pod č.j. MZP/2022/430/578, které bylo vydáno v návaznosti na projednání podnětu městské části Praha – Suchdol a Praha – Nebušice ke zrušení OZS pro pRWY v rozkladové komisi ministra životního prostředí:

„Z hlediska údajné absence řádného hodnocení kumulativních vlivů (bod 2.3 podnětu) nelze podnětem uváděné informace považovat za úplné. Kumulativním a synergickým vlivům byla již v rámci dokumentace EIA z prosince 2009 věnována poměrně značná pozornost. Součástí dokumentace EIA bylo např. vyhodnocení hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů v území z leteckého provozu v cílovém provozním stavu na letišti Vodochody a letišti Praha/Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L. Toto vyhodnocení včetně grafických výstupů bylo uvedeno v samostatné příloze č. 27 dokumentace EIA, s názvem Cílový provozní stav na letišti Vodochody a Praha Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L (EKOLA group, spol. s r.o., nedatováno). Samostatnou kapitolou přílohy č. 20 dokumentace EIA pak byla studie Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví (Potužníková, D., 11/2009), zahrnující kapitolu Synergické účinky hluku. V rámci uvedené kapitoly byla diskutována možnost případného posouzení synergických účinků současného působení dopravních zdrojů hluku (letecký, silniční a železniční). Bylo přitom konstatováno, že stanovení synergických účinků zatím nelze opřít o zdravotně podloženou platnou metodiku. Pokusy o stanovení účinků hluku z těchto různých zdrojů mají spíše technickou povahu a nejsou založeny na zkoumání odezvy lidského organismu. Posouzení současného působení dopravních zdrojů hluku podle platné legislativy není možné, protože každý z těchto zdrojů má stanoven jiný hygienický limit, který vychází ze skutečnosti,

že každý z těchto zdrojů je exponovanými obyvateli jinak vnímán a také na ně jinak působí. Tyto závěry jsou stále platné i ve vztahu k aktuálnímu stavu poznání. V rámci studie bylo nicméně provedeno alespoň matematické vyjádření, které vychází sice z epidemiologickými studiemi potvrzeného, avšak obecného předpokladu, že hluk z leteckého provozu je více obtěžující, než hluk ze silniční dopravy, a hluk z železniční dopravy méně obtěžující, než hluk ze silniční dopravy. Z provedeného zkoumání vyplynulo, že z hlediska obtěžování obyvatel je dominantní hluk z leteckého provozu. Hladina akustického tlaku z leteckého provozu je tak rozhodující pro pravděpodobný počet obtěžovaných obyvatel. Tyto závěry byly dále rozvedeny např. v souvisejících kapitolách D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů a D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky dokumentace EIA. Na str. 216 dokumentace EIA pak bylo např. v souvislosti s tím uvedeno, že: „Ve výhledovém roce 2013 dojde ke snížení zasažených objektů v denní době na 1 093 a v noční době na 377. Dojde však k ovlivnění jiných částí Suchdola, které je dáno vedením severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy ve variantě J“. Tato varianta byla posuzována proto, že byla potenciálně vyhodnocena jako nejméně příznivá ve vztahu ke spolupůsobení dopravního a leteckého hluku v dané lokalitě, a tedy i ve vztahu k synergickým účinkům hluku na lidské zdraví v dané lokalitě pro řešený výhledový stav 2013.“.

Již z výše uvedeného je tedy zřejmé, že kumulativním vlivům záměru byla v rámci procesu EIA pRWY věnována náležitá pozornost, a to v rozsahu dostupných znalostí a informací o dalších relevantních záměrech, včetně pražského okruhu. V praxi posuzování vlivů záměrů na životní prostředí přitom platí, že každý nový záměr se musí vypořádat s tzv. kumulativními a synergickými vlivy dříve povolených nebo v procesu EIA projednaných relevantních záměrů, které mají být realizovány ve shodném dotčeném území. K námitce na nevyhodnocení kumulativních vlivů pRWY a stavby silničního okruhu „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ lze pak plně odkázat na nedávný proces EIA tohoto záměru (veřejně dostupný v Informačním systému EIA pod kódem záměru MZP520 (D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves)), ke kterému MŽP dne 2. 9. 2024 pod č.j. MZP/2024/710/2485 vydalo souhlasné závazné stanovisko EIA (jak dokumentace EIA, tak stanovisko EIA se oblasti kumulativních vlivů řádně věnovaly). Souhlasné závazné stanovisko EIA k záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ pak uvádí, že na většině úseků záměru (myšleno silničního okruhu), kde dochází ke kumulativnímu působení silniční a letecké dopravy, jsou navrženy protihlukové zemní valy nebo stěny. V obci Horoměřice a v městské části Praha – Suchdol je dále pro zmírnění negativních účinků z provozu silniční dopravy trasa navržena v tunelu (tunel Horoměřice, tunel Suchdol a tunel Rybářka), tři tunelové úseky jsou navrženy i na úseku D0 519 (tunel Zámky-západ, Zámky-východ a tunel Dolní Chabry-Zdiby). Protihluková opatření a tunelové části záměru tak zároveň přispívají i ke snížení vlivů kumulativních. Celkově pak stanovisko EIA (myšleno k silničnímu okruhu), konstatuje, že významné negativní kumulativní vlivy záměru byly vyloučeny (při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a stanovených podmínek závazného stanoviska EIA lze pak vlivy považovat za přijatelné), detailněji viz str 110 až 114 dokumentu.

K námitce účastníka řízení namítající rozdíly mezi prvním a druhým prodloužením platnosti stanoviska EIA MŽP uvádí, že od doby zpracování dokumentace EIA došlo k vydání Metodického pokynu MŽP

k platnosti stanovisek EIA a k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA (ze dne 13. 9. 2018 pod č.j.: MZP/2018/710/2837), a to v souvislosti s účinností zákona č. 39/2015 Sb. a zejména zákona č. 326/2017 Sb., kterými se měnil ZPV. V důsledku účinnosti prvního z uvedených změnových zákonů ZPV došlo od 1. 4. 2015 k zavedení závazného stanoviska k ověření změn záměru v rámci navazujících řízení, v důsledku účinnosti druhého z uvedených od 1. 11. 2017 pak již součástí podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA nejsou změny samotného záměru ani vývoj nových záměrem využitelných technologií. Dle výše uvedeného metodického pokynu musí být součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území bez záměru včetně souhrnu změn v dotčeném území oproti stavu v době vydání stanoviska EIA, dle pokynem dále uvedených doporučení. Ve vazbě na výše uvedené je tak třeba zmínit, že jak podklady, tak následně celé sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 29. 2. 2024 pod č.j. MZP/2024/710/1364), nepředpokládají žádné změny samotného posouzeného záměru (oproti skutečnostem uvedeným a vyhodnoceným v minulém sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA (ze dne 27. 1. 2017 pod č.j.: 50446/ENV/162017), ale týkají se nezměněné podoby záměru tak, jak byl předmětem původního procesu EIA. Změny v rozsahu porovnání změn oproti podkladům předchozího prodloužení z roku 2016 však nelze považovat za změny s významným dopadem na závěry provedeného hodnocení. Jedná se o změny v rozsahu porovnání v důsledku změny požadavků v rámci odlišné předchozí právní úpravy.

Stejně závěry v této věci jsou pak konstatovány i ve sdělení státní tajemnice Ministerstva životního prostředí ze dne 30. 5. 2024 pod č.j.: MZP/2022/430/578, které bylo vydáno v návaznosti na projednání podnětu městské části Praha – Suchdol a Praha – Nebušice ke zrušení OZS pro pRWY v rozkladové komisi ministra životního prostředí (konkrétně na str. 2 – 5).

„Na základě výše uvedeného lze tedy konstatovat, že ministerstvo naopak nemělo zákonnou možnost „ignorovat“ v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA oznamovatelem předložený popis podstatných změn záměru, neboť tyto změny byly tehdy platným zněním zákona č. 100/2001 Sb. (účinným do 31. 10. 2017) výslovně požadovány k zohlednění. Ministerstvo se nicméně v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA v roce 2017 věnovalo předloženým změnám již pouze ve vztahu ke změnám spojeným s vlivy v záměrem dotčeném území. V rámci předložené podkladové rozptylové studie byly nově přepočteny a vzájemně porovnávány obě varianty – varianta 1 – dráhový systém dle dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „dokumentace EIA“; Bajer Tomáš a kol., 12/2009) a varianta 2 – upravený dráhový systém). Z hlediska hodnoceného hluku z leteckého provozu je pak původní rozsah izofon (tak jako i rozsah ochranného hlukového pásma – dále také jen „OHP“) dle stanoviska EIA z roku 2011 stále platný, neboť vychází z posouzených maximálních intenzit leteckého provozu. Porovnávány tak byly změny v území v rozsahu původního záměru, dle dokumentace EIA, s rozsahem dle upraveného dráhového systému. Oba tyto vlivy pak byly dále hodnoceny z pohledu veřejného zdraví, a to s ohledem na změny zástavby rodinných a bytových domů mezi lety 2011 a 2015 v rozsahu území dotčeného dráhovým systémem dle stanoviska EIA a nově porovnávaným územím dotčeným dle upraveného (modifikovaného) dráhového systému. Sdělení ministerstva ze dne 27. 1. 2017 tak vycházelo rovněž

z doložení změn v území v dosahu relevantních vlivů záměru dle dokumentace EIA. Podrobné požadavky na podklady a postupy při prodlužování platnosti stanoviska EIA nebyly v době vydání tohoto sdělení ani před ním nijak blíže metodicky specifikovány. Vlastní vyhodnocení změn v rámci tohoto sdělení pak bylo provedeno způsobem kombinujícím postup hodnocení změn v území, který byl využíván do roku 2015, kdy jiný nástroj typu závazných stanovisek k ověření souladu a změn záměrů neexistoval, s nově zavedeným postupem, který již umožnil oddělit vyhodnocování vlastních změn záměru v rámci následného samostatného vydání závazného stanoviska k ověření změn. Tento částečně kolidující stav byl však již, jak je uvedeno výše, zákonodárcem napraven ještě v témže roce, kdy bylo vydáno sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA k záměru „Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně“, tj. v roce 2017. V současné době již uplatněný postup není vyžadován zákonem č. 100/2001 Sb., není doporučen Metodickým pokynem 2018 a není ze strany ministerstva v současnosti ani akceptován. Směrem k předchozím uplatněným postupům lze však konstatovat, že tyto vycházely z platného právního stavu k datu podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA (i k datu vydání napadeného sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA), a nelze je tudíž považovat za nezákonné.“

V uplatněných postupech proto není spatřována podnětem uváděná nezákonnost a věcná nesprávnost sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Stavební úřad dále uvádí, že rozhodnutí o potřebě či nepotřebě zjišťovacího řízení pro významné změny záměrů je čistě na správní úvaze příslušného úřadu (zde MŽP), přičemž při svém rozhodování musí nezbytně vycházet z postupů stanovených zákonem. ZPV pak v § 9a jasně stanoví, v jakých případech jsou změny záměru předmětem zjišťovacího řízení. V odst. 6 daného ustanovení jednak definuje, že žádost o ověření změn pro účely navazujícího řízení se podává „... v rozsahu části, etapy nebo varianty záměru, která je předmětem navazujícího řízení.“, dále v odst. 7 daného ustanovení uvádí, že „Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zaslaného tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání, anebo k neplnění podmínek stanoviska, které by mohlo mít významný negativní vliv na životní prostředí; takové neplnění podmínek se posuzuje jako změna záměru. Výše uvedené změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné stanovisko.“ K tomu lze připomenout, že předmětem příp. zjišťovacího řízení k významným změnám záměru dle § 9a, odst. 7 ZPV mohou být pouze tyto vlastní změny a pouze v rozsahu části, etapy nebo varianty záměru, který je předmětem navazujícího řízení. Nikoliv tedy celý původní záměr, který byl předmětem procesu EIA. Pokud žadatel předloží záměr striktně v původním posouzeném řešení, navazující řízení stejně tak vychází z platného souhlasného stanoviska EIA k záměru, jako z něj vychází i v případě změn záměru, u nichž se pouze přezkoumává, zda tyto samotné vyžadují doplňující prověření významnosti vlivů v rámci dodatečného zjišťovacího řízení. Vlastní stanovisko EIA není těmito změnami záměru nijak dotčeno ani kráceno na platnosti. Z výše uvedeného tak vyplývá, že účastník ve skutečnosti nijak nezpochybňuje a ani nemůže zpochybňovat konkrétní stanovisko k ověření změn Záměru, jakožto

jediný relevantní podklad, který v době uplatnění námitek nebyl ještě vydán, v souladu se zákonným postupem dle § 9a ZPV, viz Závazné stanovisko k ověření změn záměru, které MŽP vydalo až dne 24. června 2025 pod č.j. MZP/2025/710/1930. Současně nijak konkrétně nezpochybňuje sdělení příslušného úřadu, kterým byla prodloužena platnost stanoviska EIA, resp. toto komentuje pouze obecně a s poukazem na délku uplynulé doby od vydání stanoviska EIA, aniž by jakkoliv zohlednil skutečnost, že během této doby byly změny v dotčeném území již dvakrát přezkoumávány v rámci standardních zákonných postupů. Námitky je proto třeba odmítnout jako nedostatečně odůvodněné a bezpředmětné.

VII. Nezákonná forma prodloužení platnosti stanoviska EIA

Prodloužení stanoviska EIA je platné, a to bez ohledu na účastníkem citovaný rozsudek NSS ze dne 21. listopadu 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, který není přílehlavý a skutkově neodpovídá tomuto případu. Účastníkem zmíněný rozsudek Nejvyššího správního soudu řeší formu prodloužení stanoviska EIA především kvůli otázce opravných prostředků ve správním řízení. V takovém případě je skutečně forma prodloužení stanoviska důležitá, protože se od ní odvíjí procesní oprávnění účastníků řízení, a navíc je třeba v rámci soudního řízení podřadit řešenou věc pro řádnou právní normu. Nejvyšší správní soud v rámci tohoto rozsudku řešil řádné vypořádání námitek v odvolacím správním řízení, kdy konstatoval, že ve správním řízení nebyly odvolací námitky proti prodloužení doby platnosti stanoviska EIA Ministerstvem životního prostředí dostatečně vypořádány a nebylo na ně nikterak reagováno, což mohlo mít za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé ve rámci správního řízení, pročež rozsudek zrušil a vrátil prvoinstančnímu soudu dalšímu jednání Rozsudek tedy de facto řeší zásah do procesních práv účastníků, resp. upření jejich práv.

V rámci tohoto řízení jde však o zcela odlišnou situaci. K upření práv účastníků dojít nemůže, protože prodloužení platnosti stanoviska EIA je od začátku považováno za závazné stanovisko ve smyslu § 149 odst. 1 správního řádu, společně s ustanovením § 9a odst. 4 ZPV. Právě ustanovení § 9a odst. 4 ZPV platné do 31. prosince 2023 (tedy v době, kdy byla podána žadatelem žádost o prodloužení stanoviska EIA) výslovně neupravovalo formu prodloužení platnosti závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, přičemž až novelou ZPV, bylo do předmětného ustanovení s účinností od 1. ledna 2024 vloženo, že platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží závazným stanoviskem. Z přechodných ustanovení zákona ZPV platného a účinného od 1. ledna 2024 pak vyplývá, že žádosti o prodloužení platnosti stanoviska podané přede dnem nabytí účinnosti této novely, se vyřídí podle ZPV, ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této novely.

Navíc i z účastníkem citovaného rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, z bodu 35, pak vyplývá, že: „V situaci, kdy zákon výslovně neuvádí formu správního úkonu, je rozhodující, zda splňuje materiální znaky závazného stanoviska vymezené v § 149 odst. 1 správního řádu.“ Z tohoto je tak patrné, že závazné stanovisko se neposuzuje podle názvu nebo formy, ale podle svého obsahu. Je tedy irrelevantní, jestli bylo prodloužení stanoviska EIA nazváno jako závazné stanovisko, nebo jako opatření podle části čtvrté, protože je rozhodující jeho materiální stránka. Předmětné stanovisko splňuje všechny materiální znaky závazného stanoviska a správním orgánem s ním bylo nakládáno jako se závazným stanoviskem.

Přitom je třeba dodat, že samotné Prodloužení EIA 2024 splňuje požadavky na obsah závazného stanoviska dle § 149 odst. 2 správního řádu. Prodloužení evidentně obsahuje závaznou část (str. 1 – str. 4), přičemž v této závazné části je uvedena otázka, která je předmětem závazného stanoviska (tedy původní stanovisko EIA, včetně jeho specifikace a specifikace posuzovaného záměru a že je jedná o jeho prodloužení), ustanovení zákona, které zmocňuje k jeho vydání a další ustanovení právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen (výslovný odkaz na § 9a odst. 4 ZPV). Dále Prodloužení EIA 2024 obsahuje odůvodnění (str. 4 a násl.), kde jsou jasně uvedeny důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska (tj. proč došlo k prodloužení, tj. že nejsou ohledně Záměru žádné doposud neposouzené významné vlivy s odpadem na životní prostředí), podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen. Tyto náležitosti jsou v podrobném odůvodnění Prodloužení EIA 2024 uvedeny.

Není tedy pravdou, jak se mylně domnívá účastník, že by Prodloužení EIA 2024 bylo neplatné, ale naopak v duchu výše citovaného rozhodnutí NSS je třeba na něj pouze bez ohledu na označení formy nahlížet jako na závazné stanovisko ve smyslu § 149 správního řádu.

Prodloužení závazného stanoviska EIA ze dne 29. února 2024 pod č.j. MZP/2024/710/1364 je proto závazným stanoviskem, a tedy platným a relevantním podkladem pro územní řízení.

VIII. Verifikační stanovisko

Žádost o vydání Coherence Stamp (CS) byla podána na MŽP 23. července 2019 pod č.j. RSM/1154/2019/ZPR. Zároveň žádost o územní rozhodnutí byla podána 24. července 2019. Oznámení o zahájení řízení proběhlo dne 30. září 2024. Již i z citací účastníka je přitom dostatečně zřejmé, že ZPV sice stanovuje lhůtu pro nejdřívejší i nejpozdější možné podání žádosti o závazné stanovisko k ověření změn ze strany žadatele, nestanovuje však lhůtu pro samotné vydání tohoto stanoviska ze strany příslušného úřadu. Jestliže tak nebylo toto závazné stanovisko vydáno do lhůty pro uplatnění námitek účastníků řízení, nelze to považovat za nezákonnost ani jinou vadu navazujícího povolujícího řízení. Závazné stanovisko k ověření změn záměru MŽP vydalo dne 24. června 2025 pod č.j. MZP/2025/710/1930, účastníci řízení byly o doplnění podkladu informovány a byla jim dána možnost se k doplněnému podkladu vyjádřit.

IX. Povinnost provést nové zjišťovací řízení EIA

Stavební úřad k uplatněné námitce uvádí, že rozhodnutí o potřebě či nepotřebě zjišťovacího řízení pro významné změny záměrů je čistě na správní úvaze příslušného úřadu (zde MŽP), přičemž při svém rozhodování musí nezbytně vycházet z postupů stanovených zákonem.

Argumentace připravovanou výstavbou terminálů je bezpředmětná a s povolovaným Záměrem nesouvisející, přičemž jakákoliv jiná připravovaná výstavba v rámci letiště bude vyžadovat vlastní postupy jak z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí, tak i z hlediska povolujících řízení. Jiné záměry Žadatele nejsou součástí předmětného navazujícího řízení.

Pro Záměr bylo vydáno platné stanovisko EIA, kterým byl Záměr posouzen z pohledu vlivů na životní prostředí. Otázka, zda je rovněž samotné stanovisko EIA stále relevantním podkladem, je odbornou otázkou, nikoliv právní. Její posouzení náleží příslušnému dotčenému orgánu, který toto posuzuje de facto v rámci procesu prodlužování platnosti stanoviska EIA. Podstatou prodloužení platnosti EIA je zjištění, zda je toto stanovisko stále aktuálním a pro příslušné řízení vyhovujícím odborným podkladem. Při prodlužování závazného stanoviska EIA příslušný úřad zkoumá, zda 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.

Dle výrokové části prodloužení závazného stanoviska EIA příslušný úřad dospěl k tomu, že k takovémuto změnám nedošlo, když uvedl: „*Na základě předložené žádosti a výše uvedených podkladů dospělo MŽP, jako příslušný úřad podle § 21 ZPV k závěru, že u záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ 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, a platnost stanoviska EIA vydaného pod č.j.: 68161/ENV/11 dne 26. října 2011 se v souladu s § 9a odst. 4 ZPV a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. prodlužuje o 5 let, tedy do 26. října 2026.*“, a proto vydal jeho prodloužení.

Příslušný orgán tedy došel k závěru, že stanovisko EIA je platným, aktuálním a zcela dostačujícím podkladem pro řízení. Naopak úvahy o novém zjišťovacím řízení jdou v duchu těchto skutečností zcela proti smyslu institutu doby platnosti stanoviska EIA. Námitka je proto zcela neopodstatněná.

Nesprávné je i tvrzení účastníka o nezohlednění rozvoje a územních plánů obcí v rámci podkladů prodloužení platnosti stanoviska z roku 2022, žádná taková povinnost z aktuální legislativy nevyplývá. V rámci podkladů byl stav dotčeného území zohledněn zcela v souladu s platnými zákonnými požadavky. Jedná se zejména o povinnosti provozovatele letiště v rámci ochranného hlukového pásma dle § 31 citovaného zákona č. 258/2000 Sb. Lze přitom připomenout, že dle § 77 odst. 3 citovaného zákona byla s účinností od 1. prosince 2015 přenesena povinnost ochrany před hlukem a vibracemi z vybraných zdrojů dle platné územně plánovací dokumentaci naopak na samotné stavebníky nových objektů.

X. Nesplnění podmínek závazného stanoviska EIA

Dle ustanovení § 9a odst. 7 ZPV, „*Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zaslaného tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, ... , anebo k neplnění podmínek stanoviska, které by mohlo mít významný negativní vliv na životní prostředí; takové neplnění podmínek se posuzuje jako změna záměru. Výše uvedené změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné stanovisko. V tomto souhlasném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány.*“

Teprve poté, kdy je závazné stanovisko k ověření změn záměru vydáno, je možné se k němu vyjadřovat také ze strany účastníků navazujícího řízení. Bez tohoto se nelze dovolávat úkonů, o kterých dosud nebylo rozhodnuto (resp. o kterých je v době uplatnění námitek teprve rozhodováno) a jejichž jakékoliv předchozí odůvodnění nelze považovat za směrodatné. Závazné stanovisko k ověření změn záměru MŽP vydalo dne 24. června 2025 pod č.j. MZP/2025/710/1930. Součástí podkladů navazujícího řízení je také aktualizovaná Souhrnná technická zpráva.

Závazné stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí (stanovisko EIA), je ve smyslu §9a odst. 3 ZPV podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Navazujícím řízením je v ZPV myšleno nejen územní řízení, ale i stavební řízení. Stanovisko EIA je tedy podkladem pro obě řízení, což znamená, že i musí obsahovat podmínky do obou. Ne každá podmínka tedy musí být splněna v tomto řízení. To je ostatně uvedeno i textu závazného stanoviska k ověření souladu Záměru ze dne 4. srpna 2017. pod č.j. MZP/2017/710/120 (které je, jakožto součást stanoviska EIA, součástí žádosti o územní rozhodnutí Záměru): *"...upozorňujeme, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních". Přesto (vzhledem k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě Záměru, ke které je navazující řízení vedeno."*

Ani samotné závazné stanovisko EIA (nebo jeho ověřovací stanovisko) nedělí podmínky podle povolovacího procesu, do kterého směřují, ale mnohem obecněji. Podmínky jsou rozděleny podle toho, zda směřují do fáze přípravy (tedy celého povolovacího procesu), výstavby nebo provozu záměru. Nelze proto považovat jednotlivé podmínky za nesplněné pouhým konstatováním ve smyslu jejich nesplnění, jak to činí účastník. Stavební úřad podmínky, které nebyly splněny v rámci územního řízení zahrnul do podmínky č. 3.

V rámci územního řízení byly splněny následující podmínky závazného stanoviska:

podmínka č. 1) Garance:

Podmínka je splněna, přičemž dokument *Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Řízení letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha/Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GŘ/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5. října 2009* je součástí žádosti o vydání územního rozhodnutí. Záměr je připraven tak, aby došlo k plnění všech jeho částí. Tvzení, že dokument nelze akceptovat, je mylné. Podstatou této podmínky bylo promítnutí konkrétních požadavků do Záměru a jeho následného provozu. S tím byl celý projekt připravován. Podmínky za garance jsou přeneseny do rozhodnutí a stanoviska EIA a jsou přenášeny do navazujících řízení.

podmínka č. 6):

Stanovení ochranného hlukového pásma (OHP) v územním řízení není vyžadováno ani zákonem ani závazným stanoviskem EIA. Proto jeho vyhlášení není předpokládáno v této fázi přípravy Záměru a závazné stanovisko EIA s tím ani nepočítá.

Navíc, vzhledem ke složitosti Záměru je účelné nejprve napevno Záměr ukotvit v území a až následně řešit konkrétní podobu ochranného hlukového pásma. Tento postup je racionálnější i z legislativního pohledu, kdy ochranné hlukové pásmo se nově podle zákona 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, vyhláší formou opatření obecné povahy, na rozdíl od správního rozhodnutí v případě územního rozhodnutí. Vydání opatření obecné povahy ohledně ochranného pásma Záměru až poté, co bude vydáno územní rozhodnutí, je proto preferováno i z pohledu ochrany veřejného zdraví, protože bude vyhlášeno v době, kdy budou známy větší podrobnosti o záměru, viz Metodický pokyn Ministerstva dopravy č. 2/11 ze dne 27. června 2011 k postupu Úřadu pro civilní letectví při zřízení ochranného hlukového pásma letiště Praha/Ruzyně opatřením obecné povahy.

Argumentace účastníka ignoruje specifika OHP, když ochranné hlukové pásmo ve smyslu § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví není obecným ochranným pásmem, které se v jiných případech zřizuje proto, aby chránilo povolované stavby (nebo již povolené) před zásahy a před účinky a vlivy jiných, nově povolovaných staveb (jako např. ochranná pásma elektrického vedení, plynovodu, vodních zdrojů atp.), či před účinky nějaké jiné činnosti třetích osob, a tedy vlastníky a stavebníky, případně uživatele nových a jiných staveb či osoby vykonávajících některé činnosti omezovaly a limitovaly. Účel OHP je však z tohoto pohledu opačný: OHP omezuje vlastníka stavby a třetí osoby, a naopak chrání před vlivem povolované (resp. provozované stavby – letiště). Ochrana se tedy vztahuje na třetí osoby, které jsou stavbou dotčeny, a nikoliv na danou stavbu (jako je to např. u vodovodu, kde je chráněn vodovod „na úkor“ třetích osob). Z tohoto důvodu je třeba ochranu třetích osob zajistit co nejefektivněji, tj. tak, aby byly aktuálně zřejmé všechny dotčené osoby (nemovitosti), což logicky nelze dříve, než je stavba alespoň územním rozhodnutím přesně umístěna (tedy po nabytí právní moci územního rozhodnutí), ideálně však až tehdy, kdy je možné zjistit, jak bude reálně vypadat, tj. před zahájením užívání. ZOV však jde dokonce ještě dále, když dokonce zřízení OHP posouvá až do okamžiku, kdy (za již povoleného provozu) dojde k překročení hlukových limitů (viz § 31 odst. 4 ZOV).

Ministerstvo dopravy také celou diskusi o zřízení ochranného hlukového pásma ve vztahu k územnímu řízení později zrekapitulovalo a uzavřelo ve svém stanovisku k vyhlášení ochranných pásem paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha/Ruzyně ze dne 18. července 2018, pod čj. 104/2017-220-LET/10, viz následující citace: „Z platné právní úpravy nezpochybnitelně vyplývá, že paralelní RWY je leteckou stavbou ve smyslu ustanovení § 36 odst. 1 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZCL“). Dle ustanovení § 37 odst. 1 ZCL zřizuje Úřad pro civilní letectví opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování kolem leteckých staveb ochranná pásma.“

Dle ustanovení § 37 odst. 3 písm. f) citovaného ZCL je jedním z těchto ochranných pásem pásmo hlukové, které se však dle platné právní úpravy obsažené v příslušných ustanoveních ZOV zřizuje po projednání s krajskou hygienickou stanicí.

Analogicky lze využít i závěry rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 3. prosince 2019, čj. 30 A 98/2018-34, ze kterého vyplývá, že: „*Ochranné pásmo (§ 83 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) musí svým rozsahem odpovídat stavbě, ke které se má vztahovat. Nelze proto o něm rozhodnout, dokud taková stavba nebude vymezena natolik, aby bylo zřejmé, na jakém pozemku má být umístěna a jaké bude mít stavebně technické uspořádání (parametry) – tedy dokud nebudou o stavbě známy údaje typické pro rozhodnutí o umístění stavby.*“

Dřívější vyhlášení OHP v rámci předchozích řízení by tedy naopak mohlo způsobit, že reálná, v praxi uvedená, ochrana by nemusela být dostatečně aktuální a odpovídající nejnovějšímu stavu techniky a možností. Je třeba si v tomto kontextu rovněž uvědomit, že v tomto případě se jedná o ochranné pásmo ve smyslu § 31 odst. 4 Zákona o ochranně veřejného zdraví, kde provozovateli letiště dle odst. 5 téhož zákona vzniká povinnost provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. Nejde tedy o typické a obecné ochranné pásmo, jehož účelem by byla ochrana stavby osoby, v jejíž prospěch se ochranné pásmo zřizuje (zde provozovatel letiště), ale naopak jde účelem o ochranné pásmo pro ochranu osob, které jsou stavbou, resp. zde případným hlukem, dotčeny. Je proto cílem, aby tato opatření byla prováděna co nejpozději před samotným zahájením provozu a reflektovala tak aktuální technické možnosti pro protihluková opatření. Je totiž zřejmé, že od přípravy podkladů a zahájení řízení o umístění stavby Záměru až po její realizaci může uplynout i více let, proto dřívější zřízení OHP dle § 31 odst. 4 ZOV nedává smysl z hlediska účelu tohoto OHP, což ovšem zákony plně reflektují. Naopak řešení, které prosazuje účastník, nemá zákonný podklad a ve svém důsledku by jím požadované nynější zřízení OHP reálnou ochranu dotčených osob spíše poškodilo.

Navíc je třeba upozornit na samotné znění § 31 odst. 4 ZOV, které naopak explicitně přepokládá, že toto OHP se zřizuje „*Při překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu...*“ Zákon tedy naopak předpokládá, že samotný provoz letiště, potažmo vzletové a přistávací dráhy, nemusí OHP mít vůbec zřízeno, pokud by hygienické limity nebyly provozem reálně (prozatím) překročeny, ale v okamžiku, kdy případně překročeny budou, musí provozovatel letiště požádat o zřízení OHP. Samotný zákon tak zřízení OHP posouvá naopak až do doby provozu této stavby. Nicméně zákonem nikde není nařízeno, jak účastník mylně dovozuje, že by OHP mělo být zřízeno povinně již v nějaké fázi řízení o umístění stavby či ve fázi vydání stavebního povolení či dokonce, že by zde byla dána zákonná povinnost ze strany Krajské hygienické stanice stanovit podmínku pro dřívější zřízení OHP.

Z dikce shora uvedených ustanovení bez dalšího vyplývá, že jakékoli ochranné pásmo letecké stavby lze zřídit ke stavbě již existující, nikoliv tedy již v rámci územního řízení k umístění stavby. Vzhledem k tomu je požadavek na předložení pravomocného rozhodnutí o zřízení ochranného hlukového pásma již ve fázi územního řízení nejen v rozporu s platnou právní úpravou, ale též věcně neodůvodnitelný. Stanovisko Krajské hygienické stanice je tedy v tomto ohledu v souladu se zákonem, resp. neodporuje zákonu a nemůže být tudíž nezákonné, jak tvrdí účastník.

Nicméně účelem návrhu OHP v prvotních fázích dokumentace, resp. ve vyšších úrovních územně-plánovacích dokumentací, je pouze to, aby při přípravě nižšího stupně územně-plánovacích dokumentací mohly tyto dokumentace již s případným OHP počítat alespoň v obecné rovině a byly tedy patřičně dopředu zohledněny, pokud je předmětná stavba již zahrnuta v rámci územně plánovací dokumentace vyššího stupně (např. PÚR a ZÚR). Toto je jediný cíl návrhu OHP již v první fázi Záměru, potažmo v první fázi EIA, z čehož ale nelze dovozovat jakoukoliv povinnost OHP dle tohoto návrhu v nějaký časový okamžik vyhlásit (což by bylo i v rozporu s cílem OHP – viz výše). K tomu např. Mgr. et Mgr. Lenka Bahýřová, JUDr. Stanislav Kadečka, Ph.D: *Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy*, Brno [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476]: „S vymezením ochranného hlukového pásma letiště, u něhož se předpokládá překračování hygienických hlukových limitů, je třeba počítat již od počátku požadavku na umístění tohoto záměru do území, resp. změn v území spjatých s event. navýšením provozních kapacit letiště. Je proto třeba ochranné hlukové pásmo zahrnout do územně plánovací dokumentace, a to v jeho předpokládaném rozsahu. Jako příklad z praxe lze použít problematiku rozvoje letiště Praha-Ruzyně, s nímž počítá aktuální Politika územního rozvoje. V tomto případě bylo nutné, aby již dotčené zásady územního rozvoje (nikoli teprve územní plán) konkrétně řešily problematiku hlukové zátěže z tohoto letiště, a to s ohledem na kvalitu, kvantitu a technologie provozu letiště tak, aby bylo vhodným způsobem vymezeno zatížení z hlediska vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí; z toho lze vyvozovat, že by již zásady územního rozvoje měly u takového typu letiště obsahovat minimálně vymezení plánovaného rozsahu ochranného hlukového pásma. Přestože k samotnému zřízení ochranného hlukového pásma opatřením obecné povahy pravděpodobně dojde až později, nejpozději však s realizací plánovaného záměru, s ohledem na závaznost územně plánovací dokumentace musí příslušné orgány veřejné správy při rozhodování v dotčeném území vymezení ochranného hlukového pásma letiště respektovat.“

podmínka č. 7) Realizace protihlukových opatření:

Obdobně jako v případě podmínky č. 6 ani v tomto případě není účelné nebo smysluplné, aby byla realizována protihluková opatření v této fázi povolování Záměru. Naopak platí, že protihluková opatření mohou být o to efektivnější, o co konkrétněji jsou známy detaily Záměru, a to včetně finálního rozsahu ochranného hlukového pásma. Tímto není sledována jen hospodárnost a efektivita, ale zejména ochrana veřejného zdraví, neboť dosažitelné technické prostředky se kontinuálně vyvíjejí a tím se také zlepšuje efektivita protihlukových opatření.

Z těchto důvodů je u předmětné podmínky č. 7) na str. 201 Souhrnné technické zprávy odkázáno na to, že OHP bude zřízeno až samostatným procesem opatření obecné povahy, přičemž součástí návrhu OHP bude i popis podmínek a způsobu realizace protihlukových opatření. Proces však může být zahájen teprve po vydání územního rozhodnutí na paralelní dráhu a podmínku lze proto uplatnit v rámci rozhodnutí navazujícího řízení stavby paralelní dráhy RWY 06R/24L.

Lze nicméně souhlasit s tvrzením účastníka v té části, že odkaz na plnění podmínky č. 7) na str. 50 souhrnné technické zprávy nesouvisí s uvedenou podmínkou č. 7) stanoviska EIA. V tomto případě

se skutečně jedná o informaci k plnění podmínky č. 8) stanoviska EIA požadující, aby nové stání pro motorové zkoušky letadel (SPMZ) bylo opatřeno protihlukovým vybavením. To ostatně vyplývá již z názvu předmětného stavebního objektu ze str. 50 souhrnné technické zprávy: „*SO 112 101 SPMZ – Protihlukové vybavení – Stavební řešení.*“ Tento formální nedostatek nicméně nemá vliv na plnění podmínky. Relevantní komentáře k plnění podmínek stanoviska EIA jsou pak předmětem samostatné kapitoly B.6.d) souhrnné technické zprávy.

podmínka č. 11):

K požadavku na vybudování veřejně přístupných cest je nutné uvést, že stavba zachovává využitelné komunikace kolem letiště, přičemž další nové komunikace budou realizovány také během provedení stavby. Celkově tak dojde k zachování prostupnosti území kolem letiště, stále s ohledem na podmínky pro zajištění bezpečnosti provozu. Spojnice ulice „Na Samotě“, obec Hostivice se silnicí Jeneč – Dobrovíz je řešena ve stavebním objektu SO-141, a to pro pěší i cyklisty. Spojení obce Hostivice s areálem Jih (letiště Praha/Ruzyně) je již dnes možné po stávajících cyklotrasách z ulice „Nádražní“, obec Hostivice, do ulice Fajtlova, Ruzyně, hl. m. Praha. Dostupnost všech částí lokality Padesátník bude i nadále zachována. Při návrhu veřejně přístupných komunikací jsou plně respektovány požadavky vyplývající z podmínek zajištění bezpečnosti provozu letiště.

podmínka č. 13) Koordinace s plánovanými dopravními stavbami:

Podmínka EIA nespecifikuje, co má být výstupem, ani co má požadovaná koordinace zahrnovat. Specifikuje pouze to, že se má jednat o koordinaci se záměry Silničního okruhu kolem Prahy – stavbou č. 518, železniční rychlodráhou Praha – Kladno s odbočkou na Ruzyň, prodloužením metra a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně. Ani u stavby metra ani u stavby „rychlodráhy“, které původní stanovisko EIA předpokládalo, neprobíhá žádná zjevná relevantní přípravná činnost, resp. „rychlodráhu“ nahradil záměr modernizace železničního spojení Praha – Kladno (investorem je Správa železnic, s.o.), který je připravován po jednotlivých úsecích, přičemž v předmětném území jsou oba záměry (modernizace železničního spojení Praha – Kladno i nyní projednávaná stavba) spolu v potřebné míře koordinovány.

Nezbytným dokladem výše uvedeného v rámci žádosti o navazující řízení jsou jednotlivé souhlasy s umístěním Záměru jak do území s existencí inženýrských sítí pro budoucí infrastrukturu, tak do území s existencí územních rezerv pro tyto a jiné plánované stavby.

podmínka č. 14) Zpracování a projednání dopravní studie:

K podmínce je na str. 203 Souhrnné technické zprávy uvedeno: „*Dopravní studie je součástí této dokumentace, předkládané k projednání v rámci navazujícího řízení.*“ Jedná se o studii společnosti AFRY ze září 2022, zohledňující mimo jiné také plánované kolejové napojení letiště dle požadavku předmětné podmínky. Plnění podmínky je tedy doloženo v rámci příloh předložené projektové dokumentace, která je s dotčenými obcemi projednávána spolu s touto dokumentací v rámci navazujícího řízení. Samotná podmínka stanoviska EIA jinak způsob projednání blíže nespecifikuje, stejně

tak ani nestanovuje, co by mělo být výstupem takového projednání, ani se kterými konkrétními subjekty a kdy má být podmínka projednána.

Rovněž z žádných jiných závazných předpisů plnění podmínky č. 14) nevyplývá a jedná se tedy pouze o podmínku volně stanovenou stanoviskem EIA. Zároveň lze poukázat na to, že s nárůsty přepravních výkonů letiště vlivem připravovaných staveb včetně Záměru a záměru kolejového napojení v rámci projektu Modernizace trati Praha – letiště Ruzyně – Kladno již standardně uvažují také další relevantní, později připravované záměry v lokalitě, včetně např. přímo navazujícího záměru SOKP - SO 518, 519 Ruzyně – Březiněves. Součástí dokumentace EIA zmíněného záměru (veřejně dostupná v IS EIA pod kódem MZP520) byla příloha č. B.1 - Dopravně inženýrské podklady (PRAGOPOJEKT, a.s. a AFRY CZ s.r.o., 06-08/2022, zhotovená na podkladech Technické správy komunikací hl.m. Prahy, a.s. a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), v rámci které je ve všech hodnocených výhledech dopravní situace zohledněn jak stávající tak i výhledový růst počtu cestujících využívajících letiště Praha/Ruzyně, a to včetně více než 21 milionů cestujících ročně posuzovaných v rámci procesu stanoviska EIA, což je v rámci podkladu výslovně uvedeno. Na základě těchto dopravně inženýrských podkladů byly zpracovány odborné studie k problematice hluku, znečištění ovzduší a z nich vycházející studie hodnocení vlivů na veřejné zdraví. S tím, že dopravní situace řešená tímto záměrem je zároveň komplexnější a zohledňuje projednané růsty cestujících letiště i v daleko širším měřítku hl. m. Prahy a okolí, než je relevantní pouze ze strany samotného letiště. Všechny tyto podklady byly projednány nejen s dotčenými obcemi, ale také s širokou veřejností v rámci procesu EIA, přičemž k tomuto záměru MŽP vydalo dne 2. září 2024 souhlasné závazné stanovisko EIA. Hluková, rozptylová i další situace po realizaci tohoto záměru, včetně projednaných výkonů letiště (s paralelní dráhou), tak byly vyhodnoceny kladně.

podmínka č. 15):

K podmínce je na str. 203 Souhrnné technické zprávy uvedeno: „*Podrobný IGP zpracován v 8/2009 a jedná se o součást této dokumentace, předkládané k projednání v rámci navazujícího řízení.*“. Jedná se o Závěrečnou zprávu podrobného inženýrsko-geologického průzkumu společnosti CHEMCOMEX ze srpna 2009, jejíž závěry jsou shrnuty také na str. 12 Souhrnné technické zprávy. Plnění podmínky je tedy doloženo v rámci předložené projektové dokumentace (viz doplněné podklady navazujícího řízení), která je s dotčenými správními orgány projednávána spolu s touto dokumentací v rámci navazujícího řízení. Samotná podmínka stanoviska EIA jinak obsah těchto průzkumů ani způsob jejich projednání blíže nespecifikuje, stejně jako nestanovuje, co by mělo být výstupem takového projednání, ani se kterými konkrétními subjekty a kdy má být projednána. Rovněž z žádných jiných závazných předpisů plnění takovéto podmínky nevyplývá a jedná se pouze o podmínku takto volně stanovenou v rámci stanoviska EIA.

podmínka č. 16):

Výsadba je v rámci dokumentace dostatečně specifikována. Další povýsadbová péče je v celém rozsahu ploch letiště Praha/Ruzyně zajišťována výkonem činností podle standardní pracovní náplně organizační jednotky Údržba ploch letiště (ÚPL).

K podmínce je na str. 203 Souhrnné technické zprávy uvedeno: *“Součástí této dokumentace je návrh rozsáhlé parkové úpravy terénních úprav v k.ú Hostivice a náhradní výsadba v k.ú. Ruzyně, který vychází z projednání s dotčenými úřady v rámci povolení kácení a odnětí ZPF. Sadové úpravy jsou řešeny ve stavebním objektu SO-803. Povýsadbová péče bude zakotvena ve stupni „Dokumentace pro výběr zhotovitele“ (bude obsahem zadání pro zpracování tohoto stupně projektu). Další opatření bude Letiště Praha, a.s. řešit postupným naplňováním nového programu podpory biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště, který již byl představen okolním obcím. Letiště Praha, a.s. na přelomu 2021/22 realizovala výběrové řízení na krajinného architekta, který rozpracuje dlouhodobý, ucelený, koncepční dokument, navrhující řešení areálové zeleně a vytvoření zeleného pásu kolem letiště, včetně konkrétních návrhů krajinného uspořádání ve vybraných předem vymezených lokalitách. Záměrem je zejména vytvořit atraktivní a příjemné biologicky zajímavé prostředí s vysokou estetickou úrovní, která láká návštěvníky k trávení volného času. Zároveň také vhodné náhradní biotopy pro podporu rozmanitější, avšak letecký provoz neomezující druhové skladby fauny a flory v areálu letiště a jeho nejbližším okolí. Práce na tomto projektu byly zahájeny v první polovině roku 2022. Projekt směřuje k současnému plnění podmínky stanoviska EIA.”*

podmínka č. 17):

Kompenzační opatření byla řádně projednána s Městskou částí Praha 6. Opatření navržené v dokumentaci jsou zcela v souladu naplňováním bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy.

K podmínce je na str. 203 a 204 Souhrnné technické zprávy uvedeno: *“Součástí této dokumentace je návrh rozsáhlé parkové úpravy terénních úprav v k.ú Hostivice a náhradní výsadba v k.ú. Ruzyně, který vychází z projednání s dotčenými úřady (vč. ÚMČ Praha 6) v rámci povolení kácení a odnětí ZPF. Kácení zeleně je řešeno ve stavebním objektu SO-095. Zde je také uvedena hodnota kácených dřevin, jako podklad pro projednání rozsahu kompenzační výsadby. Sadové úpravy jsou řešeny ve stavebním objektu SO-803. Další opatření bude Letiště Praha, a.s. řešit postupným naplňováním nového programu podpory biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště, který již byl představen okolním obcím. Letiště Praha, a.s. na přelomu 2021/22 realizovala výběrové řízení na krajinného architekta, který rozpracuje dlouhodobý, ucelený, koncepční dokument, navrhující řešení areálové zeleně a vytvoření zeleného pásu kolem letiště, včetně konkrétních návrhů krajinného uspořádání ve vybraných předem vymezených lokalitách. Záměrem je zejména vytvořit atraktivní a příjemné biologicky zajímavé prostředí s vysokou estetickou úrovní, která láká návštěvníky k trávení volného času. Zároveň také vhodné náhradní biotopy pro podporu rozmanitější, avšak letecký provoz neomezující druhové skladby fauny a flory v areálu letiště a jeho nejbližším okolí. Práce na tomto projektu byly zahájeny v první polovině roku 2022. Projekt směřuje k současnému plnění podmínky stanoviska EIA.”*

podmínka č. 18):

Kompenzační opatření za kácenou zeleň v podobě pásu izolační zeleně na území Hostivice severně od železniční tratě Praha – Kladno, je předmětem záměru v navazujícím řízení, a to v rozsahu vymezeném platným Územním plánem města Hostivice.

K podmínce je na str. 204 Souhrnné technické zprávy uvedeno: *“Součástí této dokumentace je návrh rozsáhlé parkové úpravy terénních úprav v k.ú Hostivice a náhradní výsadba v k.ú. Ruzyně, který vychází z projednání s dotčenými úřady v rámci povolení kácení a odnětí ZPF. Řešení území v oblasti severně od železniční tratě Praha – Kladno, na pozemcích ve vlastnictví LP, je součástí SO 803 1800. Toto navrhované řešení bylo se zástupci obce Hostivice průběžně konzultováno a je smluvně zakotveno. Další opatření bude Letiště Praha, a.s. řešit postupným naplňováním nového programu podpory biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště, který již byl představen okolním obcím. Letiště Praha, a.s. na přelomu 2021/22 realizovala výběrové řízení na krajinného architekta, který rozpracuje dlouhodobý, ucelený, koncepční dokument, navrhuje řešení areálové zeleně a vytvoření zeleného pásu kolem letiště, včetně konkrétních návrhů krajinného uspořádání ve vybraných předem vymezených lokalitách. Záměrem je zejména vytvořit atraktivní a příjemné biologicky zajímavé prostředí s vysokou estetickou úrovní, která láká návštěvníky k trávení volného času. Zároveň také vhodné náhradní biotopy pro podporu rozmanitější, avšak letecký provoz neomezující druhové skladby fauny a flory v areálu letiště a jeho nejbližším okolí. Práce na tomto projektu byly zahájeny v první polovině roku 2022. Projekt směřuje k současnému plnění podmínky stanoviska EIA.”*

podmínka č. 19):

K podmínce je na str. 204 a 205 Souhrnné technické zprávy uvedeno: *„Letiště Praha a.s. má již kompenzační programy zavedeny v rámci své společenské odpovědnosti. U nově dotčených obcí a městských částí Prahy provozem letiště s paralelní RWY 06R/24L, počítá s přípravou podobného programu kompenzací, a to jak z hlediska hluku z leteckého provozu, tak z hlediska dalších složek životního prostředí. Výsledek jednání bude doložen při kolaudaci stavby paralelní dráhy RWY 06R/24L. Podmínku lze uplatnit v rámci rozhodnutí navazujícího řízení stavby paralelní dráhy RWY 06R/24L. Další opatření bude Letiště Praha, a.s. řešit postupným naplňováním nového programu podpory biodiverzity a regenerace urbanizované krajiny v okolí letiště, který již byl představen okolním obcím. Letiště Praha, a.s. na přelomu 2021/22 realizovala výběrové řízení na krajinného architekta, který zpracoval dlouhodobý, ucelený, koncepční dokument, navrhuje řešení areálové zeleně a vytvoření zeleného pásu kolem letiště, včetně konkrétních návrhů krajinného uspořádání ve vybraných předem vymezených lokalitách. Záměrem je zejména vytvořit atraktivní a příjemné biologicky zajímavé prostředí s vysokou estetickou úrovní, která láká návštěvníky k trávení volného času. Zároveň také vhodné náhradní biotopy pro podporu rozmanitější, avšak letecký provoz neomezující druhové skladby fauny a flory v areálu letiště a jeho nejbližším okolí. Práce na tomto projektu byly zahájeny v první polovině roku 2022 a dokončeny v 07/2023. Projekt směřuje k současnému plnění podmínky stanoviska EIA. V návaznosti na tento podklad Letiště Praha, a.s. pokračuje v naplňování jeho závěrů, například v roce 2024 realizovalo náhradní*

biotop v jihozápadní části areálu, který má za cíl vytvoření atraktivního prostředí pro vhodné druhy fauny.“

Samotná podmínka č. 19) obsah kompenzačních opatření ani způsob jejich projednání blíže nespecifikuje, stejně jako nestanovuje, co by mělo být výstupem takového projednání, ani se kterými konkrétními subjekty (mimo Městskou část Praha 6) a kdy mají být projednána. Rovněž z žádných jiných závazných předpisů plnění takovéto podmínky nevyplývá a jedná se pouze o podmínku volně stanovenou v rámci stanoviska EIA.

podmínka č. 20):

Etapizace stavebních prací a trasy zásobovacích komunikací jsou řešeny v projektové dokumentaci Záměru, v části B.8 – ZOV. Harmonogram výstavby musí reagovat na průběžně se vyvíjející potřeby provozu letiště, a proto dojde k jeho dalšímu upřesnění v úrovni dokumentace pro stavební povolení. Na základě těchto podrobnějších údajů bude zpracována studie akustické zátěže z výstavby a případně budou navržena opatření pro eliminaci dopadů této zátěže na obytnou zástavbu. Komunikace v zastavěném území obce Hostivice nebudou pro zásobování stavby využívány.

Současně s tím probíhá samostatná příprava jiného záměru Žadatele s názvem „Plocha pro mobilní betonárky“, který představuje vytvoření plochy pro zařízení staveniště na volné ploše východně od Hangáru F, a to s možností umístění mobilních betonárek dodavatelů (různých) staveb. Pro zásobování stavby Záměru bude po realizaci využitelný záměr „Plocha pro mobilní betonárky“, v jehož případě byly vlivy na životní prostředí podrobně popsány a vyhodnoceny v Oznámení záměru zhotoveném společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. v dubnu 2021, a to včetně i) Protokolu o zkoušce č. 200604/2020 z provedeného měření hluku v lokalitě Na Padesátníku dne 4. června 2020; a ii) výsledné akustické studie z 06/2020 pro veškerý provoz generovaný tímto zařízením. Na základě těchto podkladů vydal Magistrát hl.m. Prahy dne 28. června 2021 rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení, č.j. HMP 953663/2021, s konstatováním, že záměr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí.

V případě povolení a realizace záměru „Plocha pro mobilní betonárky“ lze tak vycházet z provedených měření a modelů a zároveň lze tyto podklady považovat za splnění předmětné podmínky již v této fázi přípravy stavby Záměru. Harmonogram výstavby bude nicméně dále reagovat na průběžně se vyvíjející potřeby a možnosti provozu letiště, a proto dojde k jeho dalšímu upřesnění při pořízení dokumentace pro stavební povolení, mimo jiné i s ohledem na další postup přípravy a realizace záměru „Plocha pro mobilní betonárky“. Na základě těchto podrobnějších údajů bude zpracována studie akustické zátěže z výstavby stavby a případně budou navržena opatření pro eliminaci dopadů této zátěže na dotčenou obytnou zástavbu. Záměr „Plocha pro mobilní betonárky“ má platné stavební povolení a v závěru roku 2024 byla zahájena výstavba části technické a dopravní infrastruktury této stavby.

podmínka č. 22):

Srážkové vody z prostoru prahu 06R jsou odváděny gravitačně do systému odvodnění Paralelní RWY 06R/24L, což je řešeno ve stavebním objektu SO-101-300 a SO-103-300. Splnění podmínky je tak již součástí záměru dle předložené dokumentace navazujícího řízení.

podmínka č. 24):

Studny S1 a S2 jsou zachovány a další výstavba vede v odpovídající vzdálenosti od těchto objektů, proto nedojde k jejich ovlivnění. Z toho důvodu jsou také realizovány přeložky přípojek vrtů. Přeložky přípojek jsou řešeny ve stavebních objektech SO-401-700 a SO-534-300. Splnění podmínky je tak již součástí stavby dle předložené dokumentace.

XI. Judikатурní závěry Soudního dvora EU

Účastníkem zmiňovaná judikatura je nepřiléhavá a nemá s projednávanou situací nic společného. Soudní dvůr se ve svém rozsudku zabýval střetem vnitrostátní normy s unijním právem, viz. vymezení sporu v bodě 26, citace: *“vyhláška a oběžník z roku 2006, na jejichž základě bylo toto povolení vydáno, porušují čl. 2 písm. a), jakož i čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice 2001/42 z důvodu, že tyto vnitrostátní akty nebyly předmětem posouzení vlivů na životní prostředí, v rozporu s ustanoveními této směrnice, jak je vyložil Soudní dvůr zejména v rozsudku ze dne 27. října 2016, D’Oultremont a další (C-290/15, EU:C:2016:816). Podle A a dalších z tohoto rozsudku vyplývá, že vnitrostátní podzákonný právní předpis, který obsahuje různá ustanovení týkající se zřizování větrných elektráren, jež je třeba dodržet v rámci vydávání správních povolení týkajících se umístování a provozování takových zařízení, spadá pod pojem „plány a programy“ ve smyslu této směrnice, a musí tudíž podléhat posouzení vlivů na životní prostředí.”* Jde tedy zjevně o nepochopení unijního pojmu “Plán” a “Program”, které účastník zaměňuje s pojmem Záměr a Stavba podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu či zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Pojmy “Plán” a “Program” se rozumí vnitrostátní nástroje, které slouží k naplňování cílů Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí.

Zmíněné judikатурní závěry jsou proto zcela bezpředmětné.

XII. překračování hygienických limitů

Problematiku dotýkající se zájmů chráněných zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, posuzoval příslušný dotčený orgán ochrany veřejného zdraví, tj. Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen „HSHMP“), která vydala souhlasné závazné stanovisko č.j.: HSHMP 47545/2018 dne 8. 1. 2019. Stavební úřad požádal dotčený orgán o součinnost spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti závaznému stanovisku.

Stavební úřad obdržel vyjádření dotčeného orgánu č.j. HSHMP 17012/2025 ze dne 29. 4. 2025, ve kterém dotčený orgán uvedl, že jakožto jeden z místně příslušných orgánů ochrany veřejného zdraví ČR, posuzuje provoz Letiště Praha-Ruzyně (Václava Havla) jako celek, a to průběžně, a právě i směrem k tzv. preventivnímu dozoru, kam právě zahrnujeme jednotlivé samostatné stavby / záměry související

s provozem na letišti Praha-Ruzyně). Při posuzování nových staveb / záměrů HSHMP vždy postupovala, postupuje v souladu s platnými ustanoveními zákona č. 258/2000 Sb. a návazných nižších předpisů (nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu ze dne 19.02.2007, č.j. OVZ-32.0-19.02.2007/6306). Aktuální akustická (hluková) data čerpá především z každoročních zpráv Letiště Praha a.s., K letišti 1019/6, 161 00 Praha 6, jež jsou HSHMP vždy nejpozději v dubnu každého kalendářního roku osobně prezentovány zástupci Letiště Praha a.s. Zároveň HSHMP využívá dat z <https://www.prg.aero/hluk>, kde jsou veškerá data volně přístupná i laické a odborné veřejnosti.

Takto bylo postupováno i v případě vydaného závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví č.j. HSHMP 47545/2018 dne 8. 1. 2019 k umístění stavby / záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m, Letiště Praha-Ruzyně“.

Veškeré předložené dokumenty orgánu ochrany veřejného zdraví (OOVZ) v rámci dané stavby / záměru a daného řízení, byly z pohledu OOVZ na území hlavního města Prahy, vyhodnoceny jako plně validní pro posouzení dané stavby / záměru vzhledem k ochraně veřejného zdraví ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb.

Co se týče účastníky řízení předloženého akustického posouzení správnosti a úplnosti podkladů pro záměr: „Paralelní RWY 60R/24L o délce 3 100 m“ (vybudování paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha), vypracovaný Ing. Josefem Drahotou, Americká 2443, 27201 Kladno (IČO: 13776096), Zkušební laboratoř č. 1065 akreditovaná ČIA dne 31.10.2024, musí HSHMP konstatovat, že výše uvedený dokument nesplňuje náležitosti vypracované akustické studie pro potřeby posouzení dané akustické situace orgány ochrany veřejného zdraví a se závěry (názory) tohoto dokumentu se HSHMP nemůže v žádném případě ztotožnit.

Stavební úřad dále uvádí, že hygienické limity hluku z leteckého provozu jsou stanoveny v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Dle § 11 odst. 1 uvedeného nařízení vlády je pro hygienický limit hluku z leteckého provozu v chráněných vnitřních prostorech staveb určujícím ukazatelem ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$, která se stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$), přičemž se hygienický limit vztahuje na charakteristický letový den. Hodnoty hygienického limitu hluku z leteckého provozu v chráněném vnitřním prostoru staveb jsou stanoveny pro denní dobu na hodnotu 40 dB a na hodnotu 30 dB pro noční dobu. V případě zjištění překročení daného hygienického limitu je provozovatel letiště povinen formou technických opatření zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity.

Dle § 12 odst. 1 uvedeného nařízení vlády je pro hygienický limit hluku z leteckého provozu v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru určujícím ukazatelem ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$, která se stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$). Dle § 12 odst. 8 se hygienický limit hluku z leteckého provozu v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru vztahuje na charakteristický letový den.

Jeho hodnoty jsou stanoveny pro denní dobu na 60 dB a na 50 dB pro noční dobu. Hygienický limit pro chráněný venkovní prostor a pro chráněný venkovní prostor staveb nesmí být za hranicí OHP překročen. Žádný z účastníků řízení nepředložil podklad, ze kterého by vyplývalo, že za hranicí OHP došlo k prokazatelnému překročení tohoto hygienického limitu vlivem hluku z leteckého provozu.

Podklady EIA vyznačují území dotčené hlukem z leteckého provozu v pásmech po 5 dB a bez dalšího nejsou dostatečným podkladem pro rozhodování o překračování hygienických limitů hluku z leteckého provozu. Obdobou jsou pak také účastníkem poukazované grafické strategické hlukové mapy, které však nejsou zpracovány v ukazatelích porovnatelných s hlukovými limity a nelze na jejich základě rozhodovat o jejich překročení. Ze strany účastníka jde tedy o nepochopení nebo dezinterpretaci hlukových map, které pouze zachycují oblasti, v nichž může dojít k překračování limitů hluku, přičemž mapy slouží výhradně pro účely stanovení ochranného hlukového pásma, tj. aby v těchto lokalitách došlo k zavedení opatření na ochranu před tímto nadlimitním hlukem.

Právě dopad leteckého provozu na „větších“ letištích bere v úvahu zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Konkrétně § 31, odst. 4 ZOV zní: *„Při překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc vzletů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma.“* Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá stavební úřad po vyjádření krajské hygienické stanice, nebo Ministerstvo obrany, jde-li o vojenské letiště. Realizace Záměru je v souladu se ZOV, který překročení hodnot hygienických limitů hluku z leteckého provozu za určitých podmínek připouští s tím, že následně nastupuje institut OHP.

Realizace Záměru je také v souladu s požadavkem § 11 zákona o životním prostředí, podle kterého území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Stran dopadů na lidské zdraví si žadatel dovoluje citovat náleze Ústavního soudu ze dne 18. prosince 2018, ze kterého je zřejmé, že negativní dopad na lidské zdraví je prokázán až při vystavení dlouhodobému extenzivnímu soustavnému hluku: *„Alternativní přístup odvozuující překročení z měření pouze v nejhluchnějších fázích dne/týdne (např. dopravní špičky) by byl neproporcionální a nepřítisť opodstatněný, neboť pouze u dlouhodobého soustavného (ve smyslu opaku k nárazovému) vystavení extenzivnímu hluku je vědecky prokázán možný negativní dopad na lidské zdraví (Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen: World Health Organization Regional Office for Europe, 2018, s. 10).“*

Ohledně tvrzení účastníka, že *„nelze umístit záměr, který by přinesl, resp. rapidně zvýšil zátěž v území, a to z hlediska hluku a imisí“*, je třeba odkázat na prodloužení stanoviska EIA z roku 2024 (Prodloužení EIA 2024), které tato tvrzení účastníka přímo vyvrací, a to zejména:

- ohledně oxidu dusičnatého (NO₂) na str. 15 uvádí: *„Aktuálně naměřené hodnoty oxidu uhelnatého (CO) se významně neliší od odhadů imisního pozadí v dotčeném území v roce 2009. Pro imisní příspěvek oxidu uhelnatého (CO) z provozu letiště Ruzyně, vypočtený v rozptylové studii z roku 2009,*

je nadále možné konstatovat, že z hlediska zdravotního rizika pro obyvatele dotčeného území není významný.“;

- dále ohledně suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} na str. 15 uvádí: „*Vypočtený imisní příspěvek suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} z provozu letiště Ruzyně v cílovém stavu po realizaci záměru je ve srovnání s imisním pozadím, ve kterém je již zčásti obsažen, zcela zanedbatelný a z hlediska zdravotního rizika prakticky nepostižitelný.*“;
- dále ohledně látky benzen na str. 15 uvádí: „*Z hlediska znečišťující látky benzen je možné shodně se závěrem hodnocení v dokumentaci EIA z roku 2009 konstatovat, že imisní pozadí dotčeného území okolí letiště nepřekračuje hranici přijatelné míry rizika. Příspěvek z provozu letiště včetně související dopravy bude i po realizaci záměru z hlediska ovlivnění jak imisní situace, tak i zdravotních rizik, zcela zanedbatelný.*“;
- dále ohledně benzeno(a)pyrenu (BaP) na str. 16 uvádí: „*Lze tedy konstatovat, že i ve vztahu k obecně používané hraniční úrovni karcinogenního rizika 10⁻⁶ se příspěvek hodnoceného záměru pohybuje v přijatelném rozmezí. Vlastní příspěvek pouze letecké dopravy je zcela zanedbatelný. Tím spíše to platí ve srovnání se společensky akceptovatelnou mírou rizika BaP, vyjádřenou imisním limitem (1 ng/m³ = ILCR 8,7x10⁻⁵).*“;
- dále ohledně formaldehydu (CH₂O), acetaldehydu (C₂H₄O) a 1,3-butadienu uvádí na str. 16 uvádí: „*Na základě příspěvků vypočtených v rozptylové studii z roku 2009 a hodnot koeficientů nebezpečnosti těchto látek je konstatováno, že riziko akutních i chronických toxických účinků imisí těchto znečišťujících látek v ovzduší ve výchozím stavu 1 (bez záměru) ani ve výhledovém stavu 3 (se záměrem) nehrozí. Imisní vliv letecké dopravy je u nich zcela zanedbatelný. Tento závěr je tedy stejný, jako v hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA v roce 2009.*“; a
- celkově jsou pak imise v Prodloužení EIA 2024 hodnoceny následovně (str. 16): „*Podle výsledků provedeného aktualizovaného a doplněného hodnocení odpovídá současné imisní pozadí zájmového území v podmínkách ČR zhruba průměrné úrovni rizika znečištění ovzduší, vypočtené příspěvky realizací záměru (ve stavu 3) nedosahují v hodnocených ukazatelích významné úrovně.*“; dále na str. 17 uvádí: „*V zájmovém území nejsou již v současné době (pozn. tj. 2023) překračovány imisní limity sledovaných znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu, kde je však již taktéž většina zájmového území na nebo pod úrovní imisního limitu s výjimkou centrální části Hostivice a okrajových částí Kladna. Z rozložení pětiletých aritmetických průměrů současně vyplývá, že v zájmovém území není doprava rozhodujícím zdrojem emisí podílejícím se na imisním pozadí zájmového území. Pro zájmové území je současně považováno za podstatné, že dochází k postupnému snižování imisního pozadí u sledovaných znečišťujících látek, což lze nejvýrazněji dokladovat především u pětiletého průměru PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24 hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce a u pětiletého průměru benzo(a)pyrenu. Je tedy patrné, že v zájmovém území dochází i přes rozvoj území včetně automobilové dopravy k postupnému celkovému poklesu imisní zátěže.*“

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že umístěním stavby nedojde z hlediska hluku a imisí k rapidnímu zvýšení zátěže v území, jak dovozuje účastník. Toto pak plyne zejména z odborných a výše citovaných závazných stanovisek.

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

Samotná námitka je bezpředmětná, protože nebere v potaz, že ustanovení § 77 ZOV se na stavbu neaplikují; jde tedy o nepochopení smyslu a účelu § 77 ZOV. Toto ustanovení totiž nemá za cíl stanovit podmínky pro stavby, které jsou zdrojem hluku, aby došlo k ochraně třetích osob a objektů, ale má za cíl stanovit podmínky pro stavebníky, kteří umísťují stavby do území zatíženého hlukem, aby chránily osoby, které budou v budoucnu v povolované stavbě – tedy aby osoby užívající tuto povolovanou stavbu byly chráněny před hlukem zvenčí. Tedy jde o ochranu samotné „povolované stavby.“ Tedy je chráněno zdraví osob uvnitř povolované stavby a tuto ochranu má zajistit stavebník této stavby. To jasně plyne z více míst znění § 77 odst. 3 až 5 ZOV, které zní ve znění aplikovatelném na toto řízení:

(3) Stavební úřad vždy zajistí, aby záměr žadatele ke stavbě bytového domu, rodinného domu, stavbě pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavbě pro zdravotní nebo sociální účely anebo k funkčně obdobné stavbě a ke stavbě zdroje hluku byl z hlediska ochrany před hlukem posouzen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

(4) Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 protokol o měření hluku provedeném podle § 32a nebo hlukovou studii a návrh opatření k ochraně před hlukem, jde-li o území zatížené hlukem nad stanovené hygienické limity. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy, žadatel o změnu v užívání stavby podle odstavce 3 a žadatel o vydání společného povolení ke stavbě podle odstavce 3.

(5) Neprovede-li stavebník dostatečná opatření k ochraně před hlukem, nemůže stavebník nebo jiný budoucí uživatel žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku (pozn. tj. osoba odlišná od žadatele o povolovaný záměr!). To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku; co se považuje za prokazatelné navýšení hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Je tedy zjevné, že § 77 ZOV se vůbec na stavbu Záměru neaplikuje, ale aplikuje se např. na stavby, které by se měly umísťovat do území již zatíženého hlukem (v případě záměru na stavbu pro školní vzdělávání v blízkosti letiště, je ochrana cílena na uživatele této stavby a je-li v okolí hluk, je třeba zajistit hlukovou studii a stavbu uzpůsobit tak, aby byl chráněno zdraví osob tuto budovu užívajících).

Jak bylo již výše vícekrát uvedeno, ZOV situaci, kdy jsou chráněny osoby a objekty před stavbou, která je sama zdrojem hluku, řeší v § 30 a násl. ZOV.

Co se týče předložení hlukové studie, její účel je pouze ten, aby se prokázalo, zda je nutné podle tohoto § 77 ZOV postupovat, tj. zda je záměr umísťován do území zatíženého nadlimitním zdrojem hluku. Protože pokud stavebník prokáže, že to tak není (hlukovou studií), není povinen svou stavbu provádět

žádná opatření k ochraně před tímto nadlimitním hlukem. To plyne i z metodického pokynu Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva pro místní rozvoj pro postup orgánů ochrany veřejného zdraví a stavebních úřadů při dodržování ustanovení § 77 ZOV ve vazbě na zákon č. 283/2021 Sb. Ten se vztahuje k postupu orgánů veřejného zdraví a stavebních úřadů při dodržování § 77 ZOV. Ministerstvo zde cituje § 77 odst. 4 a § 30 odst. 1 ZOV a dovozuje, že pokud se stavba umísťuje ke zdroji hluku do území, které není zatíženo nadlimitním hlukem, nemá stavebník povinnost realizovat protihluková opatření. Prokázat, že území není nadlimitně zatíženo, lze výpočtem, jehož náležitosti ministerstvo dále rozvádí. Jednou z těchto náležitostí je deklarace, že vypočtená hodnota je o více než 3 dB nižší než hodnota relevantního hygienického limitu, což má zajistit dostatečnou rezervu pro shodu výpočtu a případného měření.

Argumentace předložením hlukové studie dle § 77 ZOV je tedy neopodstatněná a na stavbu se nevztahuje.

I pokud by se ale ustanovení § 77 odst. 3 a 4 ZOV mělo aplikovat, jsou tyto podmínky splněny, protože stavba i návrh opatření byl posouzen orgánem ochrany veřejného zdraví a závěr je součástí závazného stanoviska Hygienické stanice Hlavního města Prahy ze dne 27. srpna 2018, sp. zn. S-MSHMP 4754/2018, které je součástí spisu. Hluková studie přitom k Záměru byla vyhotovena, nicméně v tomto případě je stejně irelevantní, protože jak i plyne z výše uvedeného metodického pokynu, jejím účelem je postavit najisto, že se režim § 77 aplikuje, tj. stanovit hluk v okolí umísťované stavby (záměru) a mít tak jistotu, že jde o území s nadlimitním hlukem. V případě letiště se toto však automaticky presumuje, tj. toto není ani třeba měřením hluku nebo hlukovou studií prokazovat.

Opatření pro ochranu před hlukem jsou součástí podmínek souhlasného stanoviska a další opatření budou předmětem OHP ve smyslu § 31 ZOV. Stavební úřad tak má dostatečné podklady pro zjištění všech okolností důležitých pro ochranu veřejného zájmu dle § 50 odst. 3 správního řádu.

XIV. Překračování imisních limitů, vlivy na imise znečišťujících látek

Záměr není vyjmenovaným stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší, na který by se vztahovala již samotná povinnost zpracovat rozptylovou studii dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Úvahy o tom, zda by studie neměla být aktuálnější jsou tedy bezpředmětné. Dále pak žádný závazný předpis ani metodický pokyn platnost rozptylové studie přímo nestanovuje ani neomezuje. V případě Záměru požadavky na zpracování rozptylové studie zahrnují pouze kapitolu „Hodnocení úrovní znečištění v předmětné lokalitě“, v rámci, které je požadováno vycházet z průměrných koncentrací pro znečišťující látky za předchozích pět kalendářních let, které mají stanoven imisní limit, a to vztaženo k okamžiku zpracování podkladů.

Rozptylová studie byla dotčenému orgánu předložena. Tento podklad byl pak hodnocen a využit v rámci sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA z února 2024. Vzhledem k tomu je tak zcela zřejmé, že pro účely souvisejícího řízení byla aktuálnost použitých dat zcela odpovídající. Předmětem řízení k prodloužení platnosti stanoviska EIA jsou pak změny podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

V úvodu uvedených podkladů je uvedeno následující:

„Rozptylová studie v rámci dokumentace EIA v roce 2009 neřešila s ohledem na tehdy platnou legislativu imisní příspěvky PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. ...

Z tohoto důvodu jsou v předkládané doplňkové rozptylové studii nově vyhodnoceny imisní příspěvky PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu ve shodných variantách jako v dokumentaci EIA pro plošné a liniové zdroje znečištění ovzduší. ...

V souladu se Sdělením MŽP k platnosti stanovisek ze dne 13. září 2018 pod č.j. MZP/2018/710/2837 bodu h) tohoto sdělení jsou nově vyhodnoceny imisní příspěvky PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu z automobilové a letecké dopravy v řešených variantách a veškeré výsledky výpočtu rozptylové studie z roku 2009 včetně nově vyhodnocených škodlivin jsou potom v závěru doplňkové rozptylové studie porovnány s aktuálním imisním pozadím zájmového území.“

V Prodloužení EIA 2024 (str. 17 a násl.) je pak na základě komplexního prověření a vyhodnocení změn v dotčeném území jak v rámci poukazovaného, tak i v rámci dalších předložených a dodatečně doplněných podkladů konstatováno následující:

„Pro zájmové území je současně považováno za podstatné, že dochází k postupnému snižování imisního pozadí u sledovaných znečišťujících látek, což lze nejvýrazněji dokladovat především u pětiletého průměru PM₁₀ – 36. nejvyšší hodnoty 24 hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce a u pětiletého průměru benzo(a)pyrenu. Je tedy patrné, že v zájmovém území dochází i přes rozvoj území včetně automobilové dopravy k postupnému celkovému poklesu imisní zátěže. ...

Z výše uvedeného rozboru vyplývá, že i při předpokládaném rozvoji letiště, a tedy i navýšení související automobilové dopravy, bude podíl emisí z dopravy generované letištěm oproti stávajícímu stavu nižší. Celkově i s ohledem na vývoj imisního pozadí zájmového území lze tedy vyvodit na základě provedených bilancí emisí a vývoje imisního pozadí, že doprava generovaná letištěm nemá v zájmovém území rozhodující podíl na imisním pozadí.“

Názor účastníka, že budou překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší, zejména pro rakovinotvorný benzo(a)pyren je tak plně vyvrácen relevantním závazným stanoviskem, a tedy odborným posouzením.

Účastník tak ve svých námitkách nejprve nijak nedokládá povinnost zpracování rozptylové studie pro předmětné navazující řízení k Záměru, na jejichž základě by se následně mohl domáhat její aktualizace či doplnění. Zároveň se dožaduje informací v rámci této studie, jejichž platnou a závaznou povinnost rovněž nijak nedokládá, přičemž ale sám poukazuje na podklad, který byl zpracován pro účely samostatného podkladového řízení, jehož účel a předmět je v něm dostatečně vysvětlen a účastník jej nijak relevantně nezpochybňuje. Naopak z něj dostatečně vyplývá, že zohledňuje nové poznatky a metody posuzování, včetně prachových částic PM_{2,5} oproti hodnocení v procesu EIA. Pro tyto prachové částice je v rámci vnitrostátní právní úpravy i v současnosti stanoven pouze limit pro roční průměrné hodnoty a žádný jiný. Tudíž se jiné zatím ani nesledují a nejsou tak pro ně dostupná data pro případné

relevantní srovnání. Účastník si tak ve své námitce protiřečí, když namítá, že by zde nebyly aktuální podklady, ale sám argumentuje dokumentem, který je právě oním „aktuálním“ podkladem.

Obsahově je třeba dodat, že pro tyto prachová částice je v rámci vnitrostátní právní úpravy i v současnosti stanoven pouze limit pro roční průměrné hodnoty a žádný jiný. Tudíž se jiné zatím ani nesledují a nejsou tak pro ně dostupná data pro případné relevantní srovnání.

Tvrzení účastníka, že rozptylová studie nemůže vycházet z tzv. pětiletých průměrů a že je tento postup v rozporu se zákonem o ochraně ovzduší a nemá oporu ani v evropské legislativě, je pak v přímém rozporu se zákonnými požadavky, které hodnocení úrovně znečištění na základě pětiletých průměrů výslovně uvádí jako obsahovou náležitost rozptylové studie dle přílohy č. 15 k vyhlášce č. 415/2012 Sb. K samotným pětiletým imisním průměrům je pak třeba upozornit, že také zpracování a zveřejnění těchto dat trvá určitou dobu. Pokud tedy účastník poukazuje na nezbytnou aktualizaci k období 2019 – 2023, pak data k tomuto období jsou k dispozici teprve až od listopadu 2024 (stránky ČHMÚ), kde jsou uvedeny pod odkazem s doslovným označením „Pětileté průměry 2019–2023 (zveřejněno 11. listopadu 2024).“ Vzhledem k datu všech relevantních úkonů v rámci navazujícího řízení by tak byla jejich aktualizace k požadovanému pětiletí i zjevně nereálná. K aktualizaci dat přitom dochází neustále a již z principu právní jistoty nelze vyžadovat permanentní aktualizaci předložených odborných podkladů v rámci navazujícího řízení. Směrem k poukazované směrnici Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu lze proto rovněž připomenout, že z této směrnice ve skutečnosti teprve z října, resp. účinné od listopadu 2024, nevyplývají pro předložené podklady záměru žádné faktické povinnosti. Účastník se proto nemůže na jejím základě domáhat doplnění či úprav předložených podkladů předmětného navazujícího řízení. Metodické postupy a požadavky na zpracování rozptylových studií podle této směrnice se teprve tvoří, navíc se budou týkat přednostně vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mezi které záměr nepatří.

Tyto situace proto řeší Stavební zákon v § 4, odst.4, podle kterého *„Navazující stanoviska nebo navazující závazná stanoviska mohou dotčené orgány v téže věci uplatňovat pouze na základě nově zjištěných a doložených skutečností, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko nebo závazné stanovisko vydáno, nebo skutečností vyplývajících z větší podrobnosti pořázené územně plánovací dokumentace nebo podkladů pro rozhodnutí nebo jiný úkon orgánu územního plánování nebo stavebního úřadu podle tohoto zákona, jinak se k nim nepřihlíží.“*

Lze tak shrnout, že dotčený orgán dostal a zohlednil všechny relevantní data a podklady, které pro vydání stanoviska o prodloužení platnosti stanoviska EIA byly zákonem vyžadovány, a které pro to z věcného pohledu potřeboval. Všechny dodané podklady jsou pro potřeby vydání rozhodnutí platné a z věcného hlediska dostačující. Vyslovené závěry proto nadále platí a umožňují rozhodnout ve věci.

Směrem k poukazované směrnici Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu lze proto rovněž připomenout, že z této směrnice (ve skutečnosti teprve z října, resp. účinné od listopadu 2024) nevyplývají pro předložené podklady Záměru žádné faktické povinnosti.

Účastník se proto nemůže na jejím základě domáhat doplnění či úprav předložených podkladů předmětného navazujícího řízení. Metodické postupy a požadavky na zpracování rozptylových studií podle této směrnice se teprve tvoří, navíc se budou týkat přednostně vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mezi které Záměr nepatří.

Doplňková rozptylová studie ze září 2021 nemůže být zastaralá, neboť Záměr není vyjmenovaným stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší, na který by se vztahovala již samotná povinnost zpracovat rozptylovou studii dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Dále pak žádný závazný předpis ani metodický pokyn platnost rozptylové studie přímo nestanovuje ani neomezuje. V tomto směru platné požadavky právních předpisů na zpracování rozptylové studie zahrnují pouze kapitolu „Hodnocení úrovní znečištění v předmětné lokalitě“, v rámci, které je požadováno vycházet z průměrných koncentrací pro znečišťující látky za předchozích pět kalendářních let, které mají stanoven imisní limit. Jinak je aktuálnost vztažena pouze k souvisejícím legislativním požadavkům k datu zpracování, resp. předložení podkladu do příslušného řízení.

Vzhledem k výše uvedenému je třeba uplatněné námitky účastníka odmítnout jako neopodstatněné a řádně nepodložené. Tvzení námitky je navíc zatíženo pouhými domněnkami účastníka o tom, co by mělo být hodnoceno a na základě jakých nejaktuálnějších dat, aniž by přesvědčivě doložil, že taková povinnost ze závazných předpisů pro záměr skutečně vyplývá.

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

Námitky účastníka směřující k hodnocení vlivů na klima jsou podrobně vypořádány již v rámci vypořádání námitky č. 6 výše (tzv. „Nezákonné stanovisko EIA“). Souhrnně lze konstatovat, že účastník především mylně argumentuje Nařízením o taxonomii, které však relevantní povinnosti pro navazující řízení Záměru nestanovuje a nezavádí. Aplikovatelnost na konkrétní investiční záměry ve smyslu zajištění tzv. souladu s požadavky EU taxonomie je dobrovolná a je nástrojem pro strategické rozhodování společnosti a podporu transformace směrem k udržitelnosti. Dle současné právní úpravy je, resp. bude povinné vykazování podílu CAPEX, OPEX a obratu aktivit, které jsou v souladu s EU taxonomií. Tuto povinnost bude mít žadatel až v roce 2026 za rok 2025.

V březnu 2025 byl Evropskou komisí představen návrh na výrazné zjednodušení požadavků na nefinanční reporting podle směrnice CSRD a rovněž požadavků EU taxonomie, včetně přehodnocení kritérií pro zásadu významně nepoškozovat. Současně byl navržen odklad povinnosti reportingu podle obou těchto předpisů o dva roky, tedy až na rok 2028, pro společnosti ve druhé vlně, do které svou velikostí spadá žadatel. To však nemění nic na skutečnosti, že Záměr nemusí splňovat požadavky EU taxonomie, a že tyto požadavky nejsou vynutitelné jak za současné právní úpravy, tak v případě schválení navrženého odkladu.

Součástí podkladů předloženého aktuálního prodloužení platnosti stanoviska EIA z února 2024 byla také samostatná studie Vlivy na klima (Bajer, T., Bajerová, J., 2022), zpracovaná v souladu s doporučeními metodického výkladu Ministerstva životního prostředí z října 2017 a zahrnující mimo jiné

námítkou zmiňované problematiky mitigace (tj. zmírňování změny klimatu) a adaptace (tj. přizpůsobení se změně klimatu) záměru na klimatické změny. Na str. 20 předmětného sdělení MŽP je pak na základě také tohoto podkladu popisován aktuální stav oproti stavu dle původní EIA: „*Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke zveřejnění mapy klimatických oblastí pro období 1901–2000 (Národní geoportál INSPIRE). K významné změně v charakteristice klimatické oblasti ovšem nedošlo. Z dat za sledované období od roku 1950 do současnosti je zřejmé, že na stanici Klementinum roste roční počet letních dnů a tropických nocí, zatímco klesá počet mrazových dnů za rok. Trend vývoje klimatických charakteristik potvrzují i data ze stanice Ruzyně, kdy ve sledovaném období roste roční počet letních dnů, zatímco klesá počet mrazových dnů za rok. Česká republika, a také hlavní město Praha, čelí v posledních dekádách zvýšené četnosti extrémních projevů počasí souvisejících s měnícím se klimatem. Zvyšují se průměrné roční teploty vzduchu (dosavadní tempo růstu bylo cca 0,3 °C za dekádu, do roku 2030 je očekáván na našem území další nárůst o 1 °C) a nadále se pravděpodobně bude zvyšovat frekvence výskytu, intenzita i délka trvání období s extrémně vysokými teplotami. Změnami rovněž prochází hydrologický cyklus a distribuce srážek v čase a prostoru: stoupá riziko přívalových dešťů a následných lokálních povodní a roste rovněž rozkolísanost průtoků (sucha vs. povodně). Očekává se, že zimní úhrny srážek se budou zvyšovat a letní srážkové úhrny budou naopak klesat, významně vzroste počet dnů bezesrážkového období a riziko vzniku sucha. Jedná se nicméně o dlouhodobý trend, takže situace aktuálního stavu v porovnání s původním stavem území v dokumentaci EIA se z hlediska klimatu významně nezměnila. V rámci předložených podkladů byly tyto informace pouze doplněny a upřesněny, neboť v době zpracování dokumentace EIA nebyly vyžadovány.*“ Závěr ohledně tématu klimatického posouzení je poté na str. 21: „*Na základě předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA lze konstatovat, že informace a hodnocení doplněné v návaznosti na nové poznatky a požadavky z hlediska hodnocení vlivu klimatických změn, nepřinesly takové nové skutečnosti, které by mohly významně ovlivnit závěry procesu EIA z hlediska vlivů na ovzduší a klima. Na základě provedených porovnání lze konstatovat, že v zájmovém území nedochází k takovým změnám podmínek, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na ovzduší a klima.*“

Stanovisko EIA tedy bylo prodlouženo mimo jiné na základě těchto podkladů, zpracovaných v souladu s relevantním a aktuálně platným výkladem Ministerstva životního prostředí. Mimo uvedený metodický výklad žádný jiný závazný právní předpis povinnosti a postupy z hlediska stanovení a hodnocení uhlíkové stopy neupravuje a ani námitka vlastní uváděné konstrukty o žádný právní rámec neopírá.

Účastníkem dále uváděné výhrady k tomuto materiálu se omezují na pouhá obecná tvrzení, která nejsou podložena relevantní závaznou povinností a ani nemají ani oporu v ostatních odborných dokumentech. Například pokud se účastník odvolává na zásadní vliv indukované dopravy na výsledné emise skleníkových plynů, lze poukázat také na jiný příklad uváděný samotným účastníkem u relevantní dopravní stavby D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, která byla podrobena procesu EIA dle nejnovějších poznatků a požadavků. Posouzení tohoto záměru přitom zahrnovalo také výkony letiště včetně dalších kumulativních a synergických vlivů se Záměrem (paralelní dráhou). Souhlasné stanovisko EIA k uvedenému záměru bylo vydáno dne 2. září 2024, a to mimo jiné na podkladu klimatické studie, rovněž

zpracované dle požadavků již zmíněného metodického výkladu MŽP. Vlastní vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu však zpracovatelé tohoto podkladu dále rozšířili o hodnocení dle Technických pokynů Evropské komise k prověřování infrastruktury, které je však povinné pouze pro projekty financované z fondů EU (např. Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj, aj.). To je zpravidla případ silnic a dálnic, nikoliv však předmětného Záměru. Zpracováním takového hodnocení v rámci procesu EIA si tak oznamovatelé těchto záměrů prakticky rovnou řeší i podklad pro potřebu následných žádostí o financování staveb z fondů EU.

Závěry klimatické studie k záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves pak konstatují následující: *„Výsledný nárůst emisí se pohybuje na úrovni cca 44–83 kt/rok, což představuje zvýšení emisí z dopravy v řešeném regionu o 1 – 1,8 %. Jedná se o nárůst, který odpovídá délce a kapacitě záměru a v kontextu jiných (zejm. stacionárních) zdrojů emisí jej lze považovat za akceptovatelný. Tato skutečnost je mimo jiné dána celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů, kdy emise z významných stacionárních zdrojů násobně převyšují emise z nejvýznamnějších mnohakilometrových úseků komunikací. Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné (nízké až střední riziko), a to zejména s ohledem na prostorové měřítko dopadu. Vybudování nové komunikace bude sice představovat zásah do území s řadou lokálních vlivů, které se však projeví pouze v bezprostřední blízkosti komunikace. Typicky se jedná zejména o vlivy zpevněných ploch (zejm. zvýšení teplotních extrémů). Ve vzdálenosti řádově jednotek až nižších desítek metrů však již bude ovlivnění nerozpoznatelné.“*

V závěru dokumentace EIA záměru D0 518, 519 je proto souhrnně konstatováno, že *„Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno produkcí emisí skleníkových plynů. Výsledný nárůst emisí lze považovat za akceptovatelný. Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech – jedná se např. o pozitivní vliv na plynulost a bezpečnost dopravy či vytvoření podmínek pro výkonové zpoplatnění a negativní vliv ve smyslu zvyšování atraktivity silniční dopravy. Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné.“*

Z výše uvedeného je zřejmé, že námitkám účastníka nesvědčí ani závěry odborného hodnocení vlivů na klima, které bylo zpracované přesně v rozsahu namítaných požadavků účastníka a přímo ze strany záměru vysokokapacitní dopravní infrastruktury pro pozemní dopravu. A to tedy záměru, který je plánován v bezprostřední blízkosti Záměru a který již zohledňuje také předkládané přepravní výkony letiště po dokončení Záměru. A tedy přesto, že se jedná dokonce o zcela nový záměr takové infrastruktury zahrnující vybudování nových zpevněných ploch, zatímco účastníkem namítaná indukovaná doprava letiště vlivem Záměru tvoří pouze marginální podíl z celkového dopravního proudu po této infrastruktuře, zejména pak oproti stavu bez Záměru.

Významnější vlivy záměru na klima jsou tak v předložených podkladech navazujícího řízení dostatečně zohledněny, a to plně v rozsahu relevantních a platných předpisů a doporučení.

Pro účely předmětného řízení lze proto námitku účastníka odmítnout jako nedostatečně podloženou, věcně nesprávnou a celkově bezpředmětnou.

XVI. Zásah do ZPF

Problematiku dotýkající se zájmů ochrany zemědělského půdního fondu podle ust. § 13 odst. 1 písm. e) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, posuzovaly dotčené orgány, které vydaly souhlasná závazná stanoviska – Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2021/610/1539 ze dne 4. 6. 2021, Krajský úřad Středočeského kraje č. j. 067045/2021/KUSK ze dne 22. 9. 2021, Magistrát hlavního města Prahy č.j. MHMP 1689937/2021 ze dne 20.10.2021. Stavební úřad požádal dotčené orgány o součinnost spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti jím vydanému závaznému stanovisku.

Stavební úřad obdržel vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2025/610/1760 ze dne 1. 7. 2025, ve kterém ministerstvo uvedlo, že se posuzováním souladu záměru se zásadami plošné ochrany ZPF uvedenými v ust. § 4 odst. 1 a 2 zákona č. 334/1992 Sb. zabývalo. Po zhodnocení rozsahu záboru ZPF ve vztahu k významu stavby, jakožto nejvyužívanějšího letiště v České republice, došlo k závěru, že požadavek trvalého odnětí cca 80 ha zemědělské půdy lze považovat za adekvátní významu této stavby. Toto je reflektováno v odůvodnění souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF ze dne 4. 6. 2021, č. j. MZP/2021/610/1539, viz „*Smyslem záměru je zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště, a tak umožnění jeho rozvoje. 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.*“ Stávající letiště fungující pouze s jednou aktivní dráhou je v současné době na hranici kapacit. Nová dráha přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu tím, že bude moci být jedna dráha využívána pro vzlety a druhá pro přiletý.

Co se týká souladu záměru s ust. § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. je vhodné zmínit, že zvolené umístění minimalizuje zábor ZPF na nezbytné minimum vzhledem k tomu, že přibližně polovina nové dráhy se má nacházet na pozemcích stávajícího letiště, které nejsou zemědělské. I toto vzalo ministerstvo při posuzování záměru v potaz a s ohledem na to považuje zásadu plošné ochrany ZPF v tomto ustanovení (*přednostně využívat nezemědělskou půdu*) za splněnou.

Další ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. platná v době vydání souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF byla taktéž splněna. Podmínka odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách byla splněna, protože záměr byl umístěn v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, což je v odůvodnění souhlasu uvedeno. Podmínka přednostně odnímat půdy nižší kvality nemohla být naplněna jiným než stávajícím způsobem vzhledem k tomu, že se v místě umístění záměru nachází pouze půdy nejvyšší bonity. Umístění záměru v jiném místě by celkově vedlo k většímu záboru ZPF, protože by nemohla být využita plocha stávajícího letiště – tedy nezemědělská půda. Poslední relevantní zásada plošné ochrany ZPF hovoří o povinnosti odnímat jen nejnutnější plochu. I tato podmínka byla splněna,

protože rozsah záboru ZPF je adekvátní parametrům pro přistávací a vzletové dráhy pro dopravní letadla, které vyplývají z bezpečnostních předpisů na úseku letecké dopravy. S ohledem na výše uvedené nepovažujeme závazné stanovisko za nezákonné. Závazné stanovisko obsahuje výrokovou část, ve které jsou vymezeny pozemky a jejich části, kterých se navržené odnětí týká, a to jak graficky, tak v tabulkovém soupisu. Stejně tak jsou stanoveny podmínky ochrany ZPF. Odůvodnění se pak vypořádává s důvody, pro které byl souhlas udělen.

Ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., na které námitka směřuje, se vztahuje pouze k posuzování záboru ZPF při územně plánovací činnosti. Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF ze dne 4. 6. 2021, č. j. MZP/2021/610/1539, se vztahuje ke konkrétní stavbě a je vydáván podle ust. § 9 Zákona jako podklad pro rozhodnutí podle jiných právních předpisů. S ohledem na to se na posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF ustanovení § 5 odst. 1 nevztahuje. Námitka dále uvádí, že ust. § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. je dále upřesněno v ust. § 4 odst. 1 Vyhlášky – i toto ustanovení se však vztahuje k procesu posuzování plochy se zábořem ZPF v návrhu územně plánovací dokumentace, a proto není pro posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF relevantní. Nadto upozorňujeme, že tato Vyhláška nebyla v době vedeného řízení o žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF již platná. Od 15. listopadu 2019 byla nahrazena vyhláškou č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Co se týká námítky směřující na neprovedené posouzení variant návrhu, upozorňujeme, že záměr byl realizován v souladu s platnými územními plány a zásadami územního rozvoje. Z toho důvodu se variantní posuzování neprovádí (viz ust. § 7 odst. 2 Zákona: *„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.“*)

Stavební úřad obdržel vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 065454/2025/KUSK ze dne 30. 4. 2025, ve kterém dotčený orgán uvedl, že vysvětlení provázanosti „rozhodování“ o změnách ve využití území v rámci územně plánovací činnosti a následného řízení o umístění, popř. povolení záměru je obsaženo přímo v napadeném závazném stanovisku: Dle ustanovení § 2 odst. 4 správního řádu správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Orgán ochrany ZPF v souladu s výše citovanou zásadou právní předvídatelnosti rozhoduje v případě posuzování konkrétní žádosti o odnětí půdy ze ZPF ve shodě se svým stanoviskem k navrhovanému nezemědělskému využití dané lokality v rámci projednávání územně plánovací dokumentace. Předmětný záměr odpovídá funkčnímu využití plochy K19 – MNr – plochy smíšené nezastavěného území – rekreační. Tím je zároveň naplněno ustanovení § 2 odst. 3 správního řádu, podle kterého správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu dotýká, a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu. Skutečnost, že byla dotčená zemědělská půda určena k nezemědělskému využití již v průběhu pořizování územně plánovací dokumentace, nebyla jediným důvodem udělení souhlasu k trvalému odnětí půdy ze ZPF.

Správní orgán

- 1) zajistil, aby byly k žádosti o trvalé odnětí půdy ze ZPF doloženy veškeré relevantní náležitosti podle ustanovení § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF;
- 2) stanovil v rámci uděleného souhlasu podmínky k zajištění ochrany ZPF dle zásad popsaných v ustanovení § 4 zákona o ochraně ZPF;
- 3) popsal v odůvodnění napadeného závazného stanoviska, že zohlednil stupeň ochrany dotčené zemědělské půdy – jedná se převážně o zemědělskou půdu IV. a V. třídy ochrany (tedy dva nejnižší stupně ochrany), pouze okrajově je zasažena také zemědělská půda I. třídy ochrany;
- 4) popsal v odůvodnění napadeného závazného stanoviska, že zohlednil širší kontext záměru, kterým je stavba státního významu (Letiště Praha/Ruzyně, dálnice D6), jakož i způsob následného využití trvale odňaté půdy, která se má stát veřejně přístupným parkem, lze dodat, že i s určitým přínosem pro krajinný ráz, biodiverzitu a zadržování vody v krajině.

V případě, že žadatel doloží veškeré relevantní náležitosti k žádosti o odnětí půdy ze ZPF pro záměr, který odpovídá schválenému způsobu využití dané lokality v územně plánovací dokumentaci, má legitimní očekávání, že bude jeho záměr schválen. Orgán ochrany ZPF v takovém případě posuzuje, zda záměr nenarušuje zásady plošné ochrany ZPF v tom smyslu, že by v důsledku jeho realizace vznikly např. zbytkové plochy nevyužitelné pro zemědělské obhospodařování (zda nebude narušena organizace ZPF). Dále posuzuje, zda se odnímá jen nejnutnější rozsah ZPF pro realizaci daného záměru. Obě tyto zásady byly v daném případě naplněny.

XVII. nezákonnost, nepřezkoumatelnost a vnitřní rozpornost závazných stanovisek Úřadu městské části Praha 6

Na základě uplatněných námitek stavební úřad požádal o součinnost dotčené orgány spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti jím vydaným závazným stanoviskům: Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, ze dne 19. 3. 2021, č. j. MCP6 186772/2020, MCP6 028095/2021, a Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, ze dne 14. 7. 2020, č. j. MCP6 176231/2020.

Stavební úřad obdržel vyjádření Úřadu městské části Praha 6 č.j. MCP6 026446/2025 ze dne 21. 5. 2025, ve kterém dotčený orgán uvedl, že v tehdejší znění příslušného zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nebylo jednoznačně definováno, zda se takové závazné stanovisko vydá již ke stupni projektové dokumentace zpracované pro územní řízení, anebo až pro řízení o stavebním povolení. Nicméně z logiky věci vyplývá, že k možnému znečišťování ovzduší v důsledku prašnosti ze stavební činnosti je vhodné se vyjádřit až v rámci řešení stavby ve stupni stavebního povolení, neboť její samotné umístění řešené v rámci územního rozhodnutí se jejím prováděním ve smyslu stavebních prací dostatečně podrobně nezabývá. Ostatně i vzhledem k očekávanému dlouhodobějšímu projednání je s ohledem na značný technologický vývoj v těchto oblastech logické, že se k umístění, provedení nebo užívání nevyjmenovaného zdroje znečišťování ovzduší vydá závazné stanovisko až v dalším stupni řízení

podle stavebního zákona, což je postup dlouhodobě prosazovaný ze strany nám nadřízených orgánů na úseku ochrany ovzduší. Ve vyjádření ODŽP tedy byly fakticky shrnuty minimální nároky týkající se ochrany ovzduší při stavební činnosti, které jsou shledány jako potřebné k zapracování do projektové dokumentace pro stavební povolení.

Závazné stanovisko vodoprávního úřadu obsahuje všechny náležitosti dle § 149 správního řádu, tj. závaznou část a odůvodnění včetně poučení. Uvedené závazné stanovisko bylo vydáno v době platnosti *starého* stavebního zákona, tj. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) (dále jen „*starý stavební zákon*“), a současně dle tehdejšího znění zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) (dále jen „*vodní zákon*“). V době vydání závazného stanoviska vykonávaly vodoprávní úřady působnost speciálních stavebních úřadů na základě ustanovení § 15 odst. 1 písm. d) starého stavebního zákona a podrobné posuzování vodních děl, tak bylo předmětem stavebních řízení vedených speciálními stavebními úřady. Uvedené závazné stanovisko obsahuje zhodnocení záměru s ohledem na případné ovlivnění povrchových a podzemních vod. V rámci celého odůvodnění pak konstatuje, které typy staveb jsou vodními díly s odkazem na relevantní znění vodního zákona. V samotném závěru závazné stanovisko konstatuje souhrnné zhodnocení, tzn., jak je řešeno odvádění srážkových vod z povrchu navržených ploch s rozlišením na srážkové vody kontaminované (vzhledem ke kontaminaci budou odváděny do hlavní čistírny odpadních a kontaminovaných vod ČOV+ČKV Jih) a srážkové vody bez kontaminace, které lze vsakovat do půdních vrstev (uvedené příkopy a propustky s převážujícím vsakováním). Ustanovení § 5 odst. 3 vodního zákona je tak splněno. Z hlediska posuzování závadných látek podle § 39 vodního zákona byl v době vydání závazného stanoviska příslušným vodoprávním úřadem Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, a to na základě vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy. Z hlediska výjimky dle § 23a odst. 8 vodního zákona nebylo zapotřebí udělení této výjimky, neboť je konstatováno, že ke zhoršení či znemožnění dosažení dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchových nebo podzemních vod nedochází.

XVIII. Námitky směřující do závazných stanovisek na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva

Na základě uplatněných námitek stavební úřad požádal o součinnost dotčené orgány spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřujícím proti jejich vydaným závazným stanoviskům.

Stavební úřad obdržel vyjádření ředitele Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy č.j. HSAA-3551-3/OBK-2025 ze dne 9. 4. 2025, ve je uvedeno, že nadřízený správní orgán posoudil předloženou dokumentaci a předmětné stanovisko v rámci své působnosti a sděluje, že předmětné stanovisko bylo vydáno jako stanovisko dotčeného správního orgánu na úseku ochrany obyvatelstva podle § 10 odst. 6 zákona o IZS a v souladu se správním řádem.

Z pohledu vyhlášky č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva (dále jen „*vyhláška o kategorizaci staveb*“) se jedná o soubor staveb - paralelní dráhy, které zahrnují celkové kompoziční, prostorové a funkční řešení plochy určené pro přistávání a vzlet civilních letadel; součástí řešení jsou související pojezdové dráhy, vybavení pro zajištění leteckého

provozu a pohybu letadel, zásobování energií, potřebné přeložky sítí, komunikací a řešení návazností nové dráhy na plánované stavby v okolí letiště, dále jsou řešeny i další, pro provoz dráhy nezbytné a souběžně realizované stavební objekty - zejména stojánka pro motorové zkoušky, silniční tunel, mosty, obslužné komunikace a podzemní infrastruktura, kdy SO 610 Tunel na spojovacích komunikacích S-J je stavbou kategorie II v souladu s § 8 Vyhlášky č. 460/2021 Sb. Ostatní stavby předložené dokumentace pro územní rozhodnutí jsou stavbami kategorie 0 a kategorie I.

Předmětné stanovisko z hlediska ochrany obyvatelstva obsahuje veškeré náležitosti podle správního řádu. Závazná část je dostatečně určitá a zcela jednoznačná, jasně definuje, které stavby, stavebníka a předložené dokumentace se týká. Jsou zde uvedena ustanovení právních předpisů, kterými se HZS hlavního města Prahy řídil při vydání předmětného stanoviska. Dále je zde obsaženo i vlastní právní jednoznačné řešení otázky, že se jedná o souhlasné závazné stanovisko s podmínkou.

Předložená projektová dokumentace byla posouzena v souladu s ustanovením § 10 odst. 6 zákona o IZS, který stanoví, že HZS hlavního města Prahy je z hlediska ochrany obyvatelstva dotčeným orgánem v postupech a řízeních podle stavebního zákona, stavbou nejsou ohroženy chráněné zájmy ochrany obyvatelstva z pohledu § 2 písm. e) zákona o IZS a posouzená projektová dokumentace je zpracována v souladu s § 22 vyhlášky č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva.

Stavební úřad obdržel vyjádření Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje (dále jen HZS kraje) č.j. HSKL- 2952-2/2025 – PCNP ze dne 7. 4. 2025, kde dotčený orgán uvádí, že zákonnost vydání stanoviska k předmětné stavbě je v souladu s ustanovením § 7 odst. 4 zákona č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru), ve znění platném v době vydání, a podle ustanovení § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění platném v době vydání stanoviska, a podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platném v době vydání stanoviska. Z čehož vyplývá, že HZS kraje je správním úřadem s působností v územním obvodu příslušného vyššího územního samosprávného celku pro výkon státní správy ve věcech ochrany obyvatelstva a je dotčeným orgánem v územním a stavebním řízení a ve společném územním a stavebním řízení z hlediska ochrany obyvatelstva. Problematiku ochrany obyvatelstva upravuje vyhláška Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva jako prováděcí právní předpis k zákonu č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.

Předmětné stanovisko z hlediska ochrany obyvatelstva obsahuje veškeré náležitosti podle správního řádu. Závazná část je dostatečně určitá a zcela jednoznačná, jasně definuje, které stavby, stavebníka a předložené dokumentace se týká. Jsou zde uvedena ustanovení právních předpisů, kterými se HZS kraje řídil při vydání předmětného stanoviska. Dále je zde obsaženo i vlastní právní jednoznačné řešení otázky, že se jedná o souhlasné závazné stanovisko.

Přezkoumatelnost a vlastní myšlenka je v odůvodnění závazného uvedena. V rozsahu ustanovení § 22 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva,

je definován výčet staveb, ke kterým lze uplatňovat stavebně technické požadavky na stavby civilní ochrany nebo stavby dotčené požadavky civilní ochrany. Vlastní myšlenkou bylo pak vyjádření skutečnosti cituji: „Z charakteru stavby nevyplývá, že by spadala do kategorie staveb civilní ochrany nebo staveb dotčených požadavky civilní ochrany a na řešeném území ve správní působnosti Středočeského kraje se ani taková stavba nenachází“. Tím bylo míněno, že stavba „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha, Ruzyně“, v rozsahu řešeného území územním řízením ve správním území Středočeského kraje nenaplnuje definici dle ustanovení § 22 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva a stavbou nejsou tedy ohroženy chráněné zájmy ochrany obyvatelstva.

Námítka účastníka řízení je na základě výše uvedeného nedůvodná.

Ministr vnitra Mgr. Bc. Vít Rakušan ve vyjádření č.j. MV-128625-3/SO-2025 uvedl, že v odůvodnění závazného stanoviska jsou uvedeny důvody, o které se dotčený orgán opírá při jeho vydání. V plném rozsahu byla posouzena předložená dokumentace, která je jednoznačně identifikována, a jsou také splněny technické podmínky požární ochrany pro umístění stavby podle § 2 odst. 1 vyhlášky č. 23/2008 Sb. Závazné stanovisko rovněž obsahuje úvahu, kterou se dotčený orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen, a to, že posouzená technická dokumentace splňuje obsahové náležitosti v souladu s § 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů. Podmínky požární bezpečnosti navrhované stavby byly posouzeny v souladu s právními i technickými předpisy na úseku požární ochrany, a že při vydání předmětného závazného stanoviska nedošlo k porušení právních předpisů, když posuzovaná dokumentace je v souladu s právními předpisy na úseku požární ochrany. K námitkám účastníků řízení a připomínkám veřejnosti se nelze pro jejich obecnost konkrétně vyjádřit.

XIX. Námítky směřující závazného stanoviska Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy

Na základě uplatněných námitek stavební úřad požádal o součinnost dotčený orgán spočívající ve vyjádření k podaným námitkám směřující proti jím vydaného závazného stanoviska.

Stavební úřad obdržel vyjádření Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy č.j. KRPA-112625-2/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 6. 5. 2025, ve kterém dotčený orgán uvedl, že namítána je zejména skutečnost, že není zřejmé, k jaké verzi dokumentace dotčený orgán uplatňoval své závazné stanovisko. Toto bylo zmíněno již v našem výše uvedeném stanovisku, ze kterého vyplývá, že stanovisko bylo vydáno na základě předložení dokumentace ve stupni zpracování dokumentace pro územní řízení, a to s termínem vyhotovení v prosinci roku 2020.

Dále je namítáno, že není zřejmé, jaký má toto stanovisko vztah k předmětu řízení. Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, příslušná podle § 10 odst. 4 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v tehdejší znění, se jako dotčený orgán vyjadřoval k napojení nové cyklostezky, budované v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L, na stávající dopravní infrastrukturu, ulice K Letišti, Za Teplárnou, na základě výše uvedeného ustanovení, které uvádělo,

že si příslušný silniční správní úřad před vydáním povolení o připojení sousední nemovitosti k dálnici, silnici nebo k místní komunikaci, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá předchozí souhlas vlastníka dotčené pozemní komunikace, a jedná-li se o dálnici nebo rychlostní silnici též předchozí souhlas Ministerstva vnitra, v ostatních případech předchozí souhlas příslušného orgánu Policie České republiky.

XX. Vliv záměru na světelné znečištění

Účastník se dožaduje plnění podmínek v oblasti světelného znečištění a osvětlování prostředí, u nichž sám vědomě uvádí, že byly definovány teprve v rámci Metodického pokynu odboru posuzování vlivů MŽP v roce 2020.

Mimo skutečnost, že žádost o navazující řízení byla podána již v polovině roku 2019, tj. před vydáním tohoto pokynu, lze také připomenout účel a předmět pokynu (byl již navíc překonán aktualizací z roku 2023). V poukazovaném Metodickém pokynu se totiž výslovně uvádí, že se vztahuje „... k opatřením souvisejícím se světelným zářením ve vztahu k postupům dle zákona č. 100/2001 Sb. za účelem předcházení a snižování světelného znečištění. Metodický pokyn je určen zpracovatelům oznámení, dokumentací vlivů záměrů na životní prostředí, posudků o vlivech záměrů na životní prostředí a příslušným úřadům.“ Z uvedeného proto vyplývá, že doporučení dle tohoto pokynu směřují pouze k zohlednění v dokumentech procesu EIA dle cit. zákona, který byl v daném případě ukončen vydáním souhlasného stanoviska EIA v roce 2011. Relevantní požadavky poukazovaného metodického pokynu byly přesto v rámci podkladů navazujícího řízení k Záměru zohledněny, a to ve vztahu k novým poznatkům a metodám hodnocení v rámci podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Součástí těchto podkladů byla také samostatná studie Světelné znečištění z března 2022, zpracovaná právě v rozsahu požadavků citovaného Metodického pokynu MŽP. Na základě předložených podkladů proto MŽP v rámci svého sdělení o prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 29. února 2024, č.j. MZP/2024/710/1364, konstatovalo následující: „Doplňující podklad obsahuje kromě legislativního rámce a obecných doporučení pro šetrné osvětlování také popis a zhodnocení světelného znečištění v rámci hodnoceného záměru. Z jednotlivě komentovaných doporučení Metodického pokynu k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 30. června 2020 vyplývá, že požadavky na osvětlení převážné části navrhovaných ploch a objektů záměru primárně vychází z přednostních nadřazených dokumentů - Certifikační specifikace a poradenské materiály pro návrh letišť (CS-ADR-DSN), vydávané Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (European Union Aviation Safety Agency - EASA), příp. z dalších leteckých předpisů a technických norem, sloužících pro zajištění bezpečnosti leteckého provozu i pracovníků. Předložený materiál v závěru konstatuje, že realizace pRWY nebude znamenat prokazatelné nové ovlivnění světelného znečištění pro nejbližší okolí. Naopak, oproti stávajícímu stavu je patrné, že při respektování podmínky č. 49 závazného stanoviska EIA bude v noční době (od 24:00 do 5:29) zcela zastaven letecký provoz, což je významný rozdíl oproti stávajícímu stavu.“

Z výše uvedeného je proto dostatečně zřejmé, že tvrzení účastníka nemá oporu v předložených podkladech, které jsou včetně podkladových studií k dispozici také v rámci informačního systému EIA. Vlastní sdělení MŽP o prodloužení platnosti stanoviska EIA je pak také nedílnou součástí dokladové části žádosti o vydání územního rozhodnutí. Odkaz na jednoduchou osvětlovací příručku, resp. doporučení pro šetrné moderní osvětlování MŽP z roku 2021 je pro závazné postupy v rámci územního řízení i postupy dle zákona č. 100/2001 Sb. nepřiléhavý.

XXI. Absence ústního jednání

Ohledně námitky účastníka týkající se absence ústního jednání stavební úřad uvádí, že nařízení ohledání na místě a ústního jednání není, jak dovozuje účastník, povinné. Pro upuštění od ústního jednání jsou stanoveny podmínky v ustanovení § 87 odst. 1 stavebního zákona. Tyto podmínky jsou splněny. Postup stavebního úřadu je tak v souladu s právní úpravou.

Stavební úřad odkazuje na ustálenou soudní judikaturu např. rozsudek NSS ze dne 24. února 2016, č.j. 3 As 220/2015 – 49: „*Námítka nesprávně zjištěného skutkového stavu v důsledku upuštění od místního šetření má Nejvyšší správní soud za nedůvodnou. Podle § 87 odst. 1 stavebního zákona „[s]tavební úřad oznámí zahájení územního řízení a k projednání žádosti nařídí ústní jednání, a je-li to účelné, spojí jej s ohledáním na místě (...). Stavební úřad může upustit od ústního jednání, jsou-li mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru.“ K ohledání na místě tedy stavební úřad přistoupí, pokud je to účelné. Naplnění této podmínky stěžovatel konkrétněji netvrdí, pouze namítá, že kdyby bylo k ohledání na místě přistoupeno, správní orgány by se přesvědčily o oprávněnosti jeho námitek. Nejvyšší správní soud má nicméně za to, že správní orgány měly k dispozici dostatek podkladů pro posouzení situace v předmětné křižovatce i jejím bezprostředním okolí.“*

Shodně pak situaci řešil i Krajský soud v Praze, rozsudek č.j. 43 A 39/2022 – 39 ze dne 15. srpna 2023:

„Soud v první řadě nesdílí žalobcův názor, že by se žalovaný věcně nezabýval shodnými odvolacími námitkami. Žalovaný na str. 3 napadeného rozhodnutí vysvětlil, že stavební úřad provedl kontrolní prohlídky bez žalobcovy účasti, neboť se konaly v rámci přezkumu podnětu na zahájení řízení o odstranění stavby, a nikoliv územního řízení. Ohledání na místě a s tím související ústní jednání nenařídil, neboť na místě provedl několik kontrolních prohlídek a nepotřeboval se znova seznamovat s aktuálním stavem žalobcova pozemku. Současně předpokládal, že vlastníci sousedních pozemků znají situaci na místě. Ohledání na místě a ústní jednání ani nebylo povinné, neboť pro obec byla vydána územně plánovací dokumentace. Odůvodnění napadeného rozhodnutí je tedy sice ve srovnání s obsáhlými odvolacími námitkami stručné, ale adekvátně a uceleně reaguje na žalobcovy hlavní výtky. Povinností žalovaného nebylo vypořádat každou dílčí odvolací námitku (viz např. bod 17 rozsudku NSS ze dne 11. 7. 2023, č.j. 1 As 169/2022 – 58).

Žalobce namítl, že stavební úřad měl provést ohledání na místě a ústní jednání. Ani s jedním nelze souhlasit. Předně není pravda, že „faktický stav nemovitých věcí“ lze v územním řízení zjišťovat jen prostřednictvím ohledání na místě. Z § 87 odst. 1 stavebního zákona nic takového neplyne. Toto ustanovení vůbec neříká, že by jediným možným důkazním prostředkem ke zjištění stavu nemovitosti

bylo právě a jen ohledání na místě, a proto nelze ani a contrario dovozovat opak. Naopak, z tohoto ustanovení lze dovodit, že ohledání na místě se provádí jen, je-li to účelné (viz rozsudek NSS ze dne 24. 2. 2016, čj. 3 As 220/2015 – 49:

Za určitých podmínek (viz § 87 odst. 1 věta druhá stavebního zákona) lze navíc upustit od ústního jednání, a tím pádem i s tím spojeného ohledání na místě. Jinými slovy stavební zákon samozřejmě připouští zjišťování skutkového stavu na místě i jinými důkazními prostředky. Ohledání na místě je třeba provést jen, nejsou-li splněny podmínky pro upuštění od ústního jednání (včetně ohledání) a je-li to účelné (tj. zejména právě v případě, nejsou-li jiné důkazní prostředky dostačující).

Stavební úřad od ústního jednání, včetně ohledání na místě upustil v souladu s § 87 odst. 1 větou druhou stavebního zákona. Uvedené ustanovení obsahuje dvě kumulativní podmínky: stavebnímu úřadu jsou dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru. Žalobce nepochybně, že by druhá z nich nebyla splněna.

První podmínka byla přitom rovněž dána. Potřebnou znalost poměrů v území může stavební úřad podle judikatury získat různými způsoby. Zpravidla tomu tak bude v souvislosti s rozhodovací činností o záměrech a stavbách v okolí, ale lze si představit i jiné způsoby, např. bude-li znalost bezpochyby vyplývat ze správního spisu (viz bod 22 rozsudku NSS ze dne 9. 8. 2022, čj. 9 As 1352020–1277). Stavební úřad podle obsahu správního spisu v rámci prověřování žalobcova podnětu na odstranění předchozích terénních úprav provedl na místě celkem tři kontrolní prohlídky, z nichž poslední se konala dne 29. 4. 2021, tj. několik měsíců před vydáním prvostupňového rozhodnutí. Záznamy z prohlídek, včetně fotografické dokumentace byly součástí správního spisu. Znalost poměrů v území tedy stavební úřad měl z rozhodovací činnosti o jiných záměrech i ze správního spisu, což je zcela v souladu s citovanou judikaturou.“

Z uvedeného důvodu je námitka účastníka řízení nedůvodná.

XXII. Kumulativní vlivy

Směrem k namítaným kumulativním vlivům je nutné předně upozornit, že dle účastníka nebyly vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy Záměru s vlivy koridoru dálnice D7, koridoru železniční tratě č. 120: úsek Jeneč – letiště Ruzyně a koridoru železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně – Kladno. Již z názvů přitom vyplývá, že se jedná o koridory dopravních staveb, nikoliv samotné stavby. Koridory jsou vymezovány v rámci nadřazené územně plánovací dokumentace, přičemž absence kumulativních vlivů s těmito koridory byla již namítána v rámci předchozí neúspěšné žaloby proti aktualizaci č. 2 ZÚR Středočeského kraje, tj. v rámci žaloby proti předchozímu stupni posouzení vlivů koncepcí, tzv. strategického hodnocení (SEA).

Řízení o kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Praze č.j. 54 A 68/2019-269 ze dne 30. června 2023 bylo ukončeno rozhodnutím 8 As 215/2023-109, ve kterém byla stížnost zamítnuta pro nedůvodnost, když v bodě 28 a 29 odůvodnění uvedl, že: „Z výše popsaného závazného právního názoru Nejvyššího správního soudu vyplývá, že sousedství posuzovaných ploch není samo o sobě

důvodem pro to, aby nutně muselo dojít k hodnocení jejich kumulativního vlivu na hluk. Sousedství posuzovaných ploch sice může vést k tomu, že vliv posuzovaných ploch se bude kumulovat. Podmínkou k hodnocení kumulativního hluku nicméně je odpověď na otázku, zda se tento hluk může projevit v tzv. chráněných prostorách, neboť až v nich může mít negativní vliv na obyvatelstvo.“ Přičemž: „Dle výkladu metodiky MŽP, který zastávají stěžovatelky, se má vliv hluku záměru na obyvatelstvo zkoumat až do vzdálenosti 2 000 m od tohoto záměru. Metodika MŽP skutečně na straně 140 popisuje, že vlivy na obyvatelstvo (tedy i hluk) by se v ZÚR měly hodnotit ve vzdálenostech 100, 500, 1000 a 2000 m od osy koridoru. Toto odstupňování má pak vliv na váhu (význam) daného vlivu. Jak ale metodika MŽP uvádí na straně 3: „Předložený návrh (metodika MŽP) nebrání autorizovaným osobám (AO) použít pro vyhodnocení vlivů PÚR nebo ZÚR vlastní, odlišné postupy, za předpokladu dodržení minimálního obsahového standardu, který specifikoval NSS v odst. [72] výše citovaného judikátu (konkrétně rozsudku ZÚR Jihomoravského kraje).“ Metodika MŽP tedy sama o sobě konstatuje, že je pouze inspirativní a že vznikla v reakci na závěry rozsudku ZÚR Jihomoravského kraje, jehož závěry však autorizované osoby mohou aplikovat i odlišně oproti metodice MŽP. Závěr o tom, že metodika MŽP má pouze inspirativní charakter, vyplývá také z rozsudku krajského soudu z 12. 3. 2021, čj. 55 A 58/2019-346, bodu 128: „(Metodika MŽP) je v prvé řadě toliko doporučujícím pokynem, což plyne nejen z jeho názvu, ale i str. 3. Porušení metodického doporučení proto samo o sobě nemůže znamenat porušení právní povinnosti.“ Citovaný rozsudek krajského soudu byl potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu z 4. 4. 2023, čj. 7 As 88/2021-88. Ačkoli se Nejvyšší správní soud závazností metodiky výslovně nezabýval, dospěl k závěru, že odpůrce provedl dostatečné posouzení vlivů, včetně hluku. Ze shora uvedených důvodů proto Nejvyšší správní soud nemůže přistoupit na argumentaci stěžovatelek, že metodika MŽP zakládá zavedenou praxi, od které se nelze odchýlit. Tato metodika není závazná. Skutečnost, že se vyjmenované obce (bod [12] tohoto rozsudku) nacházejí ve vzdálenosti do 2 000 m od plochy D208, tedy sama o sobě nemusí.“

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že od metodiky MŽP se lze odchýlit, z čehož dále vyplývá, že k posouzení kumulativních vlivů nemusí nutně dojít jen z důvodu blízkosti záměrů. Navíc je nutné uvést, že plánovaný koridor D208 bude vést ve značné části tunelem, pročež je zřejmé, že pravděpodobnost překročení hlukových limitů je minimální. Účastník tak zjevně uplatňuje argumenty i důkazy, které již byly odmítnuty předchozími soudními přezkumy a pouze je nyní přenáší také do navazujícího řízení k Záměru, a to, aniž by současně předložil i nové relevantní důkazy proti podkladům tohoto řízení. Samotná námitka je navíc míněna pouze obecně a jen s odkazem na hlukový posudek, z čehož nelze předpokládat, že úřady a ostatní účastníci budou na základě toho sami doplňovat, dovozovat a odůvodňovat vznesené námitky účastníka.

K problematice řádného posouzení kumulativních vlivů záměru v samotném procesu EIA Záměru se již dostatečně vyjádřilo také Ministerstvo životního prostředí ve svém sdělení čj. MZP/2022/430/578 ze dne 30. května 2024, ve věci odložení podnětu Městské části Praha-Suchbát a Praha-Nebořice ze dne 3. června 2022, viz následující závěry: „Z hlediska údajné absence řádného hodnocení kumulativních vlivů (bod 2.3 podnětu) nelze podnětem uváděné informace považovat za úplné. Kumulativním

a synergickým vlivům byla již v rámci dokumentace EIA z prosince 2009 věnována poměrně značná pozornost. Součástí dokumentace EIA bylo např. vyhodnocení hlukové zátěže při uvažování kumulativních vlivů v území z leteckého provozu v cílovém provozním stavu na letišti Vodochody a letišti Praha/Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L. Toto vyhodnocení včetně grafických výstupů bylo uvedeno v samostatné příloze č. 27 dokumentace EIA, s názvem Cílový provozní stav na letišti Vodochody a Praha Ruzyně s uvažovaným provozem dvojice paralelních RWY 06R/L a 24 R/L (EKOLA group, spol. s r.o., nedatováno). Samostatnou kapitolou přílohy č. 20 dokumentace EIA pak byla studie Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví (Potužníková, D., 11/2009), zahrnující kapitolu Synergické účinky hluku. V rámci uvedené kapitoly byla diskutována možnost případného posouzení synergických účinků současného působení dopravních zdrojů hluku (letecký, silniční a železniční). Bylo přitom konstatováno, že stanovení synergických účinků zatím nelze opřít o zdravotně podloženou platnou metodiku. Pokusy o stanovení účinků hluku z těchto různých zdrojů mají spíše technickou povahu a nejsou založeny na zkoumání odezvy lidského organismu. Posouzení současného působení dopravních zdrojů hluku podle platné legislativy není možné, protože každý z těchto zdrojů má stanoven jiný hygienický limit, který vychází ze skutečnosti, že každý z těchto zdrojů je exponovanými obyvateli jinak vnímán a také na ně jinak působí. Tyto závěry jsou stále platné i ve vztahu k aktuálnímu stavu poznání. V rámci studie bylo nicméně provedeno alespoň matematické vyjádření, které vychází sice z epidemiologickými studiemi potvrzeného, avšak obecného předpokladu, že hluk z leteckého provozu je více obtěžující než hluk ze silniční dopravy, a hluk z železniční dopravy méně obtěžující, než hluk ze silniční dopravy. Z provedeného zkoumání vyplynulo, že z hlediska obtěžování obyvatel je dominantní hluk z leteckého provozu. Hladina akustického tlaku z leteckého provozu je tak rozhodující pro pravděpodobný počet obtěžovaných obyvatel. Tyto závěry byly dále rozvedeny např. v souvisejících kapitolách D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů a D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky dokumentace EIA. Na str. 216 dokumentace EIA pak bylo např. v souvislosti s tím uvedeno, že: „Ve výhledovém roce 2013 dojde ke snížení zasažených objektů v denní době na 1093 a v noční době na 377. Dojde však k ovlivnění jiných částí Suchdola, které je dáno vedením severozápadní části silničního okruhu kolem Prahy ve variantě J.“ Tato varianta byla posuzována proto, že byla potenciálně vyhodnocena jako nejméně příznivá ve vztahu ke spolupůsobení dopravního a leteckého hluku v dané lokalitě, a tedy i ve vztahu k synergickým účinkům hluku na lidské zdraví v dané lokalitě pro řešený výhledový stav 2013.“

Již z výše uvedeného je tedy zřejmé, že kumulativním vlivům Záměru byla v rámci procesu EIA věnována náležitá pozornost, a to v rozsahu dostupných znalostí a informací o dalších relevantních záměrech, včetně stavby SOKP v jeho tehdejší, ještě neukotveném řešení. V praxi posuzování vlivů na životní prostředí přitom platí, že každý nový záměr se vypořádává s tzv. kumulativními a synergickými vlivy předchozích relevantních záměrů. Především u každého z těchto následných záměrů je proto třeba se nejprve vypořádat s tím, zda byly v rámci jeho hodnocení vlivů řádně zohledněny všechny předchozí známé záměry, zde včetně Záměru (paralelní dráhy). Jestliže tedy účastník poukazuje na možné kumulativní vlivy, přičemž nově zmiňuje prakticky pouze stavbu SOKP „D0 518, 519 Ruzyně

– Březiněves“, ke které MŽP vydalo souhlasné stanovisko EIA teprve 2. září 2024, tak rovněž v tomto případě se jedná o později předložený a posuzovaný záměr, který se kumulativními vlivy s předchozím Záměrem paralelní dráhy zabývá samostatně, viz zveřejněné dokumenty k tomuto záměru na Informačním systému EIA. Také k tomuto záměru v rámci jeho procesu EIA byly vzneseny četné připomínky, včetně obdobných námitek vůči hodnocení kumulativních vlivů, přičemž i s těmito námitkami byl proces EIA zakončen vydáním souhlasného stanoviska EIA.

Zda, jak a proč bylo či nebylo těmito námitkám v rámci pozdějších procesů EIA těchto záměrů vyhověno či nikoliv, nepřísluší posuzovat stavebnímu úřadu v rámci předmětného navazujícího řízení k Záměru. Z relevantních podkladů předmětného navazujícího řízení nicméně žádný z namítaných nedostatků nevyplývá. Žádná jiná povinnost na hodnocení kumulativních vlivů s ostatními uvedenými záměry v rámci navazujícího řízení z platné legislativy nevyplývá. Případné výhrady účastníka k zohlednění vlivů dalších záměrů v rámci ostatních stanovisek souhlasům jsou vypořádány přímo u těchto samostatných námitek. Námitky účastníka tak nejsou řádně podloženy a odůvodněny a jsou v tomto směru i věcně a procesně nesprávné.

XXIII. Požadavek přerušit územní řízení

Řízení o kasační stížnosti proti rozsudku Krajského soudu v Praze č.j. 54 A 68/2019-269 ze dne 30. června 2023 bylo ukončeno rozhodnutím 8 As 215/2023-109, ve kterém byla stížnost zamítnuta pro nedůvodnost. Záměr tedy je zcela v souladu se ZUR Středočeského kraje a není důvod pro přerušení řízení.

Absence ochranného hlukového pásma (OHP) není důvodem pro přerušení řízení o umístění stavby. OHP není předpokládaným (ani vyžadovaným) podkladem pro vydání územního rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ani jiného relevantního právního předpisu. OHP je předpokládáno jako ochrana stavby nebo ochrana před stavbou. Je tedy naopak nezbytné, aby byly parametry stavby dostatečně známy na to, aby bylo možné stanovit ochranné hlukové pásmo v takovém rozsahu, aby došlo k efektivní ochraně jejího okolí. Navíc, z rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 3. prosince 2019, č.j. 30 A 98/2018-34 vyplývá, že „*Ochranné pásmo (§ 83 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) musí svým rozsahem odpovídat stavbě, ke které se má vztahovat. Nelze proto o něm rozhodnout, dokud taková stavba nebude vymezena natolik, aby bylo zřejmé, na jakém pozemku má být umístěna a jaké bude mít stavebně technické uspořádání (parametry) – tedy dokud nebudou o stavbě známy údaje typické pro rozhodnutí o umístění stavby.*“

Vypořádání s vyjádřeními účastníků k podkladům rozhodnutí:

Vyjádření účastníků řízení k podkladům rozhodnutí je obsahově shodné či podobné. Účastníci řízení nesouhlasí se závěry Ministerstva životního prostředí uvedeném v závazném stanovisku k ověření změn záměru č.j. MZP/2025/710/1930 ze dne 24. 6. 2025 a požadují provést nové zjišťovací řízení EIA.

Stavební úřad k vyjádření účastníků řízení uvádí, že rozhodnutí o potřebě či nepotřebě zjišťovacího řízení pro významné změny záměrů je čistě na správní úvaze příslušného úřadu (zde MŽP), přičemž při svém

rozhodování musí nezbytně vycházet z postupů stanovených zákonem. Pro Záměr bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru, kterým byl Záměr posouzen z pohledu vlivů na životní prostředí.

Účastníci řízení namítají, že se nemohli seznámit s Akustickým posouzením, které zpracovala EKOLA group, spol. s r.o., IČO 639 81 378, se sídlem Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, v únoru 2016. V následném odstavci však účastníci řízení citují údaje uvedené v akustickém posouzení: „Provozovatelem oficiálně aktualizovaný počet pohybů na letišti (uplatněný jako podklad pro žádost o prodloužení a při verifikaci stanoviska EIA z r. 2011 - *pod názvem „Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha po úpravě dráhového systému“ (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2016) – 258 225 pohybů* použit jako stav provozu pro posouzení vlivů leteckého hluku.“ Z uvedeného vyplývá, že účastníci řízení byli seznámeni s obsahem akustického posouzení.

Účastníci řízení ve vztahu k doložené dopravní studii uvádějí, že nebyl aktualizován základní parametr pro hluk z navazující dopravy – počet cestujících na letišti za rok, nebyla zpracována či použita žádná aktuální prognóza. K vyjádření účastníků řízení stavební úřad uvádí, že 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. Jiný počet celkových přepravených cestujících za rok nebyl předmětem ani procesu EIA ani není předmětem probíhajícího územního řízení.

K doloženému inženýrskogeologickému průzkumu uvádějí, že je více jak 16 let starý průzkum nemůže být podkladem pro rozhodnutí. K vyjádření účastníků řízení stavební úřad uvádí, že předložený průzkum je dostačující, neboť od vypracování nedošlo ke změnám klimatických poměrů – záměr se stále nachází ve IV. větrové a v I. sněhové oblasti, ani ke změnám poměrů geologických, pedologických, hydrologických a hydrogeologických.

Územní rozhodnutí nezakládá žadateli právo k zahájení stavby, neboť předmětnou stavbu lze provést pouze na základě navazujícího povolení příslušného stavebního úřadu.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení. Odvolání se podává u zdejšího správního orgánu s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. Odvolání bude postoupeno Ministerstvu pro místní rozvoj ČR k rozhodnutí.

Ing. Karel Štufka
odborný referent
otisk úředního razítka

Příloha:

situační výkres širších vztahů

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích se nevyměřuje.

Rozhodnutí se doručuje podle § 25 správního řádu veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena nejméně po 15 dnů na úředních deskách následujících úřadů:

- Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská č. p. 11, Praha 5-Smíchov, 150 21 Praha
- Městský úřad Hostivice, Husovo náměstí č.p. 13, 253 01 Hostivice
- Obecní úřad Dobrovíz, Pražská č.p. 13, Dobrovíz, 252 61 Jeneč
- Úřad městské části Praha 6, Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
- Úřad městské části Praha-Přední Kopanina, Hokešovo náměstí č.p. 193, Praha 6-Přední Kopanina, 164 00 Praha 619

Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Krajského úřadu Středočeského kraje.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis:

Rozdělovník:

Žadatel a obce, na jejichž území má být záměr uskutečněn (jednotlivě do datové schránky):

METROPROJEKT Praha a.s., IDDS: ejde68g

sídlo: Argentinská č.p. 1621/36, 170 00 Praha 7-Holešovice

zastoupení pro: Letiště Praha, a. s., K letišti 1019/6, 161 00 Praha

Město Hostivice, IDDS: cdrb236

sídlo: Husovo náměstí č.p. 13, 253 01 Hostivice

Městská část Praha 6, IDDS: bmzbv7c

sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč

Městská část Praha-Přední Kopanina, IDDS: bndaktz

sídlo: Hokešovo náměstí č.p. 193, Praha 6-Přední Kopanina, 164 00 Praha 619

Obec Dobrovíz, IDDS: viaak9w

sídlo: Pražská č.p. 13, Dobrovíz, 252 61 Jeneč

Ve smyslu ustanovení § 25 odst. 1 a 2 správního řádu se dalším účastníkům řízení doručuje toto rozhodnutí veřejnou vyhláškou, vyvěšenou na úřední desce níže uvedeného úřadu:

Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská č. p. 11, Praha 5-Smíchov, 150 21 Praha 521

dotčené orgány

Městský úřad Hostivice, IDDS: cdrb236

sídlo: Husovo náměstí č.p. 13, 253 01 Hostivice

Obecní úřad Dobrovíz, IDDS: viaak9w

sídlo: Pražská č.p. 13, Dobrovíz, 252 61 Jeneč

Ministerstvo životního prostředí, IDDS: 9gsaax4

sídlo: Vršovická č.p. 1442/65, 100 00 Praha 10-Vršovice

Magistrát hlavního města Prahy, IDDS: 48ia97h

sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město

Ministerstvo dopravy, IDDS: n75aau3

sídlo: nábreží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město

Městský úřad Černošice, IDDS: u46bwy4

sídlo: Karlštejnská č.p. 259, 252 28 Černošice

Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, IDDS: 2dtai5u

sídlo: Na Baních č.p. 1535, Praha 5-Zbraslav, 156 00 Praha 516

Krajský úřad Středočeského kraje, IDDS: keebyyf

sídlo: Zborovská č.p. 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov

Úřad pro civilní letectví, IDDS: v8gaaz5

sídlo: K letišti č.p. 1149/23, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614

Ústav archeologické památkové péče středních Čech, příspěvková organizace, IDDS: eaig3gd

sídlo: Nad olšinami č.p. 448/3, 100 00 Praha 10-Strašnice

Obvodní báňský úřad pro území hl.m. Prahy a kraje Středočeského, IDDS: rn6aas6

sídlo: Kozí č.p. 748/4, 110 00 Praha 1-Staré Město

Drážní úřad, IDDS: 5mjaatd

sídlo: Wilsonova č.p. 300/8, Praha 2-Vinohrady, 110 00 Praha 1

Státní energetická inspekce, IDDS: hq2aev4

sídlo: Gorazdova č.p. 1969/24, 120 00 Praha 2-Nové Město

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i

sídlo: Rytířská č.p. 404/12, 110 00 Praha 1-Staré Město

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, IDDS: hhcai8e

sídlo: Dittrichova č.p. 329/17, 120 00 Praha 2-Nové Město

Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, IDDS: rkiai5y

sídlo: Kongresová č.p. 1666/2, 140 00 Praha 4-Nusle

Ministerstvo vnitra, generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, IDDS: 6bnaawp

sídlo: Nad štolou č.p. 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice

Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, IDDS: dz4aa73

sídlo: Jana Palacha č.p. 1970, 272 01 Kladno 1

Úřad městské části Praha 6, IDDS: bmzbv7c

sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč