

Arnika – Centrum pro podporu občanů

Seifertova 327/85, 130 00 Praha 3, Česká republika

e-mail: cepo@arnika.org

web: <http://arnika.org>

telefon: +420 774 406 825



Ministerstvo pro místní rozvoj
prostřednictvím

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

k č.j. 1369a36/2025/KUSK
k sp.zn. SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št

Název: Arnika – Centrum pro podporu občanů

Sídlo: Seifertova 327/85, 130 00 Praha 3-Žižkov

IČO: 709 472 61

V Praze dne 22. 12. 2025

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

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a krajského stavebního úřadu (dále jen „stavební úřad“), oznámil pod č.j. 126881/2024/KUSK ze dne 30.9.2024 zahájení řízení o žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby dopravní infrastruktury uvedené v § 1 odst. 2 písm. c) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále též „liniový zákon“), pro stavbu nazvanou „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně (dále jen „záměr“ nebo „stavba“).

Proti předmětné stavbě shora nadepsaný účastník uplatnil námitky.

Stavební úřad vydal pod č.j. 136936/2025/KUSK ze dne 3.12.2025 rozhodnutí, kterým předmětný záměr umístil.

Proti rozhodnutí stavebního úřadu ze dne 3.12.2025 podává tímto shora nadepsaný účastník

o d v o l á n í.

II. Napadené výroky

Odvolatel podává odvolání proti výrokové části napadeného rozhodnutí v plném rozsahu.

III. Odvolací důvody

Napadené rozhodnutí odvocatel považuje za nezákonné a věcně nesprávné, a to z následujících konkrétních důvodů.

1. Porušení principu dobré správy

Napadené rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zákonem již s ohledem na to, že bylo vydáno tak, že odvolací lhůta se plně kryje s vánočními a novoročními svátky. Toto působí rozpor rozhodnutí s § 2 odst. 3 a § 4 odst. 1, 3 a 4 správního řádu, podle nichž:

- správní orgán šetří práva oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká (dotčené osoby),
- veřejná správa je službou veřejnosti; každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, má povinnost podle možností vycházet dotčeným osobám vstříc,
- správní orgán s dostatečným předstihem uvědomí dotčené osoby o úkonu, který učiní, je-li to potřebné k hájení jejich práv a neohrozí-li to účel úkonu,
- správní orgán umožní dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Řízení je vedeno již od roku 2019 a není tedy jediného důvodu, proč musí být rozhodnutí vydáno, resp. doručováno tak, že odvolací lhůta běží ve dvou týdnech, kdy jsou vánoční a novoroční svátky a kdy úřadu musí být jasné, že řada osob není přítomna či má jiné aktivity a této obsáhlé věci (s takto rozsáhlým rozhodnutím) se nemůže adekvátně v tuto dobu věnovat, a tedy ani nemůže plně uplatňovat svá procesní práva.

Jedná se o jednu z největších investic na území hl. m. Prahy, rozhodnutí má 150 stran (o podkladech pro rozhodnutí nemluvě), a tedy je zcela neakceptovatelné a rozporné se zákonem, pokud je toto doručováno (zvláště v řízení trvajícím řadu let) tak, aby odvolací lhůta běžela přes vánoční a novoroční svátky. Tímto správní orgán neumožňuje dotčeným osobám (včetně mě) adekvátně k rozsahu, významu a složitosti věci uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

Jedná se zde tedy nepochybně o porušení uvedených ustanovení správního řádu, a je tedy nutno napadené rozhodnutí zrušit a nové rozhodnutí vydat při respektování možnosti adekvátního uplatňování procesních práv dotčených osob - účastníků řízení.

2. Chybějící údaje o kapacitě

Rozhodnutí neobsahuje náležitosti předepsané právním předpisem a je neurčité.

Dle § 9 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 503/2006 Sb. musí územní rozhodnutí o umístění stavby obsahovat mj. určení prostorového řešení stavby, zejména půdorysnou velikost, maximální výšku a tvar a základní údaje o její kapacitě.

V rozporu s tímto výrok napadeného územního rozhodnutí o umístění stavby tyto údaje neobsahuje – ve výroku územního rozhodnutí chybí základní údaje o kapacitě daného záměru, a tedy vydané rozhodnutí je i z tohoto důvodu rozporné správními předpisy.

Uvedené není jen akademickým pochybením, neboť absence údaje o kapacitě stavby ve výroku územního rozhodnutí by měla zajišťovat totožnost záměru se záměrem posouzeným v procesu EIA, kdy je třeba připomenout, že ve stanovisku Ministerstva životního prostředí ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/ENV/11 (i v následných prodlouženích jeho platnosti) je záměr jasně kapacitně ohraničen, jako:

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

Význam počtu přepravených cestujících akcentuje i samo napadené rozhodnutí, když uvádí: *„Z hlediska kapacitních charakteristik záměru pak lze odkázat na vydané závazné stanovisko k ověření změn záměru, ve kterém jsou též detailněji popsány výše uvedené změny technického řešení záměru a vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí. **Zásadním parametrem**, který vychází z procesu EIA a je promítnut v DUR, tak zůstává celkový počet přepravených cestujících za rok, který činí 21,2 mil.“*

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

Napadené rozhodnutí je vydáno v rozporu s § 9 odst. 1 vyhlášky č. 503/2006 Sb., § 68 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Výrok napadeného rozhodnutí je neurčitý a neúplný.

3. Poškození zdravého rozvoje města, overturismus

Odvolatel podal níže uvedenou námitku. Tato námitka nebyla v napadeném rozhodnutí rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu vůbec vypořádána.

Cestovní ruch přináší městu a jeho rezidentům mnoho finančních i nefinančních přínosů, zároveň ale může vést ke snížení kvality života obyvatel a je spojen s rizikem ohrožení výjimečné světové hodnoty a jedinečného genia loci Pražské památkové rezervace

Do Prahy přijelo v prvním kvartále 2024 celkem 1 570 172 hostů, což je nejvíce ve srovnatelné časové řadě prvních čtvrtletí od roku 2012. Zahraničních hostů meziročně přibýlo více než 200 tisíc a jejich počet tak těsně atakoval hranici 1,2 mil. V hlavním městě bylo ve sledovaném období realizováno takřka 3,5 mil. přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních, tj. druhý nejvyšší výsledek za srovnatelná období v posledních 13 letech. Meziročně přibýlo více než půl milionu přenocování.

První čtvrtletí 2024 přineslo další výrazné oživení cestovního ruchu v Praze. Do hromadných ubytovacích zařízení v hlavním městě přijelo od ledna do března 2024 celkem 1 570 172 hostů. Více než tříčtvrtinovou většinu z nich tvořili nerezidenti (76,3 %), kterých do Prahy zavítalo 1 197 860. Rezidentů se zde ubytovalo 372 312 (23,7 %). V porovnání počtu hostů za období leden až březen od roku 2012 do současnosti jde o nejvyšší celkový počet hostů i o nejvyšší počet rezidentů v celé této časové řadě. Z pohledu nerezidentů bylo dosaženo třetího nejvyššího výsledku za srovnatelné období (oproti nejvyšší návštěvnosti v prvním čtvrtletí roku 2018 zaostával letošní počet zahraničních hostů jen o 64,2 tis.).

V roce 2019 Letiště odbavilo 17,8 milionu cestujících. Pracovně do zahraničí létá jen úzká skupina občanů ČR. Z dat o cestování občanů ČR ve volném čase vyplývá, že v roce 2019 cestovalo do zahraničí více jak 700 tisíc občanů ČR. Je tedy zřejmé, že naprostou většinu odbavených cestujících představují turisté ze zahraničí. Nadměrný turismus umrtvuje život města. Přeplněná místa nejsou pohodlná pro život. Díky převaze turistů nad občany města se nabídka služeb přizpůsobuje rytmu a poptávce turistů. Nadměrný turismus rovněž akceleruje bytovou krizi a je spoluzodpovědný za trvalý růst nájmu a cen bytů.

V roce 2019 Praha registruje více bytů ke krátkodobému pronájmu na platformě airbnb než je nabídek k dlouhodobému pronájmu. Tato nabídka představuje více jak ¼ všech nabídek na platformě airbnb, kde jsou i soukromé pokoje, sdílené pokoje i hotelové pokoje s tím, že většina nabídky se koncentruje v centru města a jeho blízkém okolí.

Turismus je pro Prahu nesporný přínos. Pokud však přesáhne únosnou mez, vede k nepohodlí návštěvníků i obyvatel města a přispívá k jejich odlivu za město. V současné době Letiště prezentuje, že každý den zaznamená průměrně 400 pohybů letadel za den. Při tomto počtu pohybů Letiště plánuje 15,5 milionů přepravených cestujících.

K záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ bylo dne 26. 10. 2011 vydáno souhlasné stanovisko EIA č. j. 68161/ENV/11, jehož platnost byla prodloužena stanoviskem Ministerstva životního prostředí dne 27. 1. 2017, č. j. 50446/ENV/16, a to do 26. 10. 2021, a stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 29. 2. 2024, č. j. MZP/2024/710/1364, a to do 26. 10. 2026. Toto stanovisko je nezbytným podkladem pro realizaci záměru, zejména pro územní a stavební řízení.

Dokumentace EIA stanoví limity pro realizaci záměru, která vytváří předpoklady pro nepřiměřené zatížení města: „*Kapacita (rozsah) záměru: Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně Výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním letišti Praha Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště a rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.*

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

Celkový počet pohybů letadel za rok: 274 500

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

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

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

Počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období: 7 360

Kapacita pro charakteristický letový den

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

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

• *z toho počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40 “*

Z výše uvedeného je zřejmé, že EIA připouští více než dvojnásobný nárůst počtu pohybů letadel, a to na 820 pohybů za den. Prostým přenásobením lze dovodit, že takový počet pohybů při obdobné skladbě letadel umožní přepravit **přibližně 31,5 milionu cestujících**, a to tím spíše, že napadené rozhodnutí nijak závazně počet přepravených cestujících nelimituje (viz k tomu samostatný odvolací bod). Dokumentace EIA však uvádí maximální kapacitu 21,2 milionu cestujících. Vzhledem k tomu, že již téměř 18 milionů cestujících představovalo pro Prahu překročení únosné míry zátěže turistickým ruchem, není ani takový nárůst z pohledu Prahy žádoucí. Pokud by k němu mělo dojít, pak by to nepochybně vedlo k protestům občanů města a regulacím tak, jak se to již děje v jiných turistických destinacích. Z uvedeného je zřejmé, že nadměrný turismus přispívá více k vyhrocení stávajících problémů hlavního města Prahy. Ekonomický přínos turismu není distribuován rovnoměrně ke všem občanům a nerozvíjí práci s vysokou přidanou hodnotou. Typy služeb a množství příležitostí malého prodeje a nabídka služeb “jednorázovým” zákazníkům je také živnou půdou pro šedou

ekonomiku. Nadměrný turismus nenabízí dlouhodobě udržitelnou perspektivu rozvoje města. Není proto možné navyšování kapacity nad únosné limity hlavního města Prahy označovat za investici, která je v souladu s potřebami veřejného zájmu.

4. Stanovisko EIA

Odvolatel podal níže uvedenou námitku. Tato námitka nebyla v napadeném rozhodnutí rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu vůbec vypořádána.

Prodloužení stanoviska vydaného v procesu posouzení vlivů na životní prostředí na záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ (kód záměru MZP090) pod č.j. 50446/ENV/16 dne 27. ledna 2017 jsou podle odvolatele nezákonné a věcně nesprávné z následujících konkrétních důvodů:

Podle ustanovení § 9a odst. 3 ZoEIA: *„Platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud oznamovatel písemně prokáže, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru.“*

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

Prodloužení platnosti stanoviska EIA přesto ve svém odůvodnění uvádí: *„Dle příslušného úřadu z komplexního posouzení všech údajů o hodnocených změnách záměru vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem vyplývá, že hodnocené změny záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ z hlediska vlivu na životní prostředí nejsou významné a nevyžadují další posouzení vlivů na životní prostředí. Nejedná se ani o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.“* Prodloužení platnosti stanoviska EIA tedy jednak volně zaměňuje podstatné a významné změny, posuzuje významnost změny ke kritériu, které ZoEIA neupravuje (tj. jaké bude mít změna vlivy na životní prostředí) a navíc posuzuje vliv změny při nižším rozsahu provozu na letišti.

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

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

Výše uvedený postup považujeme za rozporný se zněním ZoEIA.

Tento postup považujeme i za věcně nesprávný. V žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA byly předloženy zejména následující změny:

1. **zrušení dráhy** RWY 12/30, její částečná **demolice** a využívání zbytku jako pojezdové dráhy
2. **zkrácení délky dráhy**, která byla předmětem posouzení, z 3 550 m na 3 100 m
3. **přerozdělení distribuce letadel** v důsledku výše uvedeného
4. **snížení celkového objemu ročních pohybů**

K dalším změnám patří úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky, zrušení odmrzovacích stání u prahu THR 24L, optimalizace pohybových a provozních ploch.

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

K bodu 2 – Předmětem posuzovaného záměru je také zkrácení délky dráhy, která byla předmětem posouzení, z 3 550 m na 3 100 m. Jedná se o zkrácení o 450 m, což je změna o téměř 13% z původní délky dráhy. Změna délky dráhy má opět vliv na její budoucí využití z hlediska jednotlivých typů letadel, na rozložení leteckého provozu a v konečném důsledku i na intenzitu hlukové zátěže v okolí.

K bodu 3 – Přerozdělení distribuce letadel.

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

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

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

K bodu 4- Snížení celkového objemu ročních pohybů.

Původní stanovisko bylo vydáno na provozní parametry, které byly deklarovány jako závazné, na jejich základě byly schváleny ZÚR Prahy a má být podle nich vyhlašováno ochranné hlukové pásmo. Nepodstatnost změn záměru je ale **v žádosti** dokladována studiemi, které vycházejí z jiných, a to **snížených celkových počtů pohybů**, které **neodpovídají maximálním hodnotám ve vydaném a nyní prodlouženém stanovisku.** Nové parametry byly stanoveny účelově nebo náhodně tak, aby hluková zátěž byla po rozdělení provozu na paralelní dráhy zdánlivě stejná jako u původního záměru. I přes snížení počtu pohybů se toho ale ani graficky nepodařilo dosáhnout, viz příloha 4, Akustického posouzení a komentář k bodu 3. Podklady pro „přehodnocení vývoje provozu“ nejsou v žádosti uvedeny, není uveden rok dosažení přehodnocené nové cílové kapacity, není zdůvodněno, proč nejsou v žádosti posouzeny nejen skutečné cílové parametry ale dokonce ani max. závazné parametry ze stanoviska EIA. V prodloužení platnosti stanoviska EIA se tyto údaje nazývají „nově uvažované cílové kapacity záměru“.

Jedná se o dlouhodobý problém ve stanovení posuzovaných kapacit záměru, parametry a prognózy provozu v původním procesu EIA vycházeli z údajů v roce 2006 a byly postupně přejmenovávány, např. na výhledové, cílové, cílové v době uvedení dráhy do

provozu.¹ V prodloužení platnosti stanoviska EIA se nazývají „nově uvažované cílové kapacity záměru“.

Z odpovědi na žádost o informace vyplývá, že MŽP nemělo při vydávání prodloužení platnosti stanoviska EIA podkladové studie, ze kterých tyto nově uvažované cílové kapacity vycházejí. Z prodloužení platnosti stanoviska není zřejmé, zda se tyto cílové kapacity považují za maximální, zda se jimi mění původní stanovisko a ke kterému roku se vztahují. Vzhledem k roku vydání prodloužení stanoviska (2017) a jeho prodloužení do roku 2022 je zcela zřejmé, že záměr nebude k tomuto roku realizován a že **cílová kapacita k roku 2020 je zcela nerealistická (téměř dvojnásobná než skutečný dlouhodobý počet pohybů letadel).**

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet pohybů	109 913	122 649	145 454	160 365	166 532	174 947	179 011	164 120
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Počet pohybů	156 220	151 028	131 611	127 881	123 861	128 018	136 766	

Tvrdíme, že výše uvedené lze považovat i za nové znalosti související s věcným obsahem dokumentace a tedy i důvod pro neprodloužení stanoviska.

S výše uvedenými změnami záměru jsou v rozporu zcela klíčové podmínky původního

¹V oznámení záměru EIA – výstavby paralelní dráhy – v roce 2005 nebylo o kapacitě záměru sděleno vůbec nic (B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru - Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně vč. potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.). V textu byl pouze uveden odhad provozu v roce 2010 (16,3 mil cest., 227 570 tis pohybů). Návrh stavu provozu v roce 2020 poprvé vznikl v roce 2006 v dokumentaci EIA (verze z roku 2007) jako pouhý odhad provozu, navržený provozovatelem letiště. V příloze dokumentace EIA - Akustické studii se objevuje prognóza vývoje a pojem „cílový stav s paralelní RWY 06R/24L: rok 2012“ (15,6 mil, 216 500 pohybů) a také již „Výhledový stav s paralelní RWY 06R/24L: rok 2020“ (21,2 mil, 274 000 pohybů). V roce 2011 dopracovaná a projednávaná dokumentace EIA uvádí v části B I.2: Kapacita (rozsah) záměru: Oznámovatelem byly stanoveny následující cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020 ... celkový počet pohybů letadel za rok 274,5 tis. Výhledový stav byl tedy přejmenován na cílový, byl určen čistě oznamovatelem a numericky je shodný s odhadem z roku 2006. Kapacita záměru také uvádí počty pohybů (denních a nočních) v charakteristickém letovém dni, které jsou zcela shodné s počty pohybů v napadeném OOP. Posudek k dokumentaci EIA z roku 2011 na str. 1 obsahuje stejné údaje jako dokumentace EIA doplněné o text (Uvažované kapacity se v rámci procesu EIA považují za maximální a vyplývají ... z upravené prognózy letiště Praha/Ruzyně do roku 2020).

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

Formální upozornění Evropské komise ze dne 25. 4. 2013, č.j. C(2013) 2228 final uvádí, že za nejpodstatnější pochybení Komise považuje: nedostatečnou závaznost výstupů z procesu EIA a možné změny záměru během navazujících povolovacích řízení (typicky územní a stavební řízení), resp. mezi procesem EIA a navazujícími řízeními. Konkrétně: *„Záměr může být v řízeních podle stavebního zákona pozměněn. Schválený záměr, pro nějž bylo vydáno stavební povolení, se od záměru posuzovaného stanoviskem EIA z hlediska jeho vlivů na životní prostředí může lišit a konečný záměr může mít jiný vliv než záměr posuzovaný v souladu se Směrnicí EIA. Podle názoru Komise se mohou vyskytnout před vydáním povolení významné změny záměru, přičemž provádění změn, jež by mohly mít významný vliv na životní prostředí v již posuzovaných záměrech, aniž by se na změny vztahovaly požadavky Směrnice EIA, by tento právní akt zbavovalo jeho účelu.“* Tvrdíme, že při **prodloužení platnosti stanoviska EIA se podařilo tyto výhrady Komise předčít, když záměr byl změněn dříve, než se vůbec stal předmětem navazujícího řízení.**

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

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

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

Závěry pak neodpovídají těmto dílčím zjištěním, když vlivy změny na životní prostředí **bagatelizují, ignorují zvýšení akustické zátěže na části území** a dokonce uvádí, že se jedná o **změny nehodnotitelné a hlukové zátěže z obou variant jsou srovnatelné** (str. 40 Posouzení vlivů

hluku na veřejné zdraví) nebo *nepředstavují významnější změny v příspěvcích leteckého provozu k imisní zátěži a nebyly zjištěny žádné podstatnější rozdíly* (str. 131 Srovnávací rozptylové studie 2016). Prodloužení platnosti stanoviska EIA pak přebírá pouze tyto závěry.

Upozorňujeme, že pokud by byl ve studiích posuzován počet pohybů uvedený ve stanovisku, byla by výše uvedená zhoršení ještě významnější.

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

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

Tvrdíme proto, že v průběhu prodloužování platnosti stanoviska EIA byly porušeny výše uvedené základní zásady činnosti správních orgánů, které se povinně vztahují i na procesy, které nejsou správními řízeními (jako je například prodloužení platnosti stanoviska EIA).

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

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

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

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

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

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

- RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,

- RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),

- RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,

- vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:

– kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,

– kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,

– pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tuto povinnost potvrzuje i judikatura Soudního dvora EU. „Rozsah této povinnosti posouzení vlivu na životní prostředí vyplývá z článku 3 pozměněné směrnice 85/337, podle něhož posouzení vlivu na životní prostředí **vhodným způsobem určí, popíše a posoudí** v každém jednotlivém případě a v souladu s články 4 až 11 této směrnice přímé a nepřímé vlivy záměru na člověka, faunu a flóru, půdu, vodu, ovzduší, podnebí a krajinu, hmotný majetek a kulturní dědictví, jakož i na vzájemné působení mezi těmito faktory. ... Tento článek je tudíž nutno chápat v tom smyslu, že jelikož posouzení vlivu na životní prostředí musí zejména vhodně identifikovat, popsat a posoudit nepřímé vlivy záměru, musí toto posouzení zahrnovat i analýzu kumulativních vlivů na životní prostředí, které může mít tento záměr, je-li posuzován společně s ostatními záměry, neboť takováto analýza je nezbytná pro zajištění toho, aby posouzení zahrnulo přezkum všech významných vlivů dotčeného záměru na životní prostředí.“ (C-404/09, Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 24. listopadu 2011 — Evropská komise v. Španělské království).

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

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

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

5. Neodůvodněné závazné stanovisko orgánu územního plánování

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy v bodě 6.4.1 Letiště Václava Havla Praha uvádí:
„Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

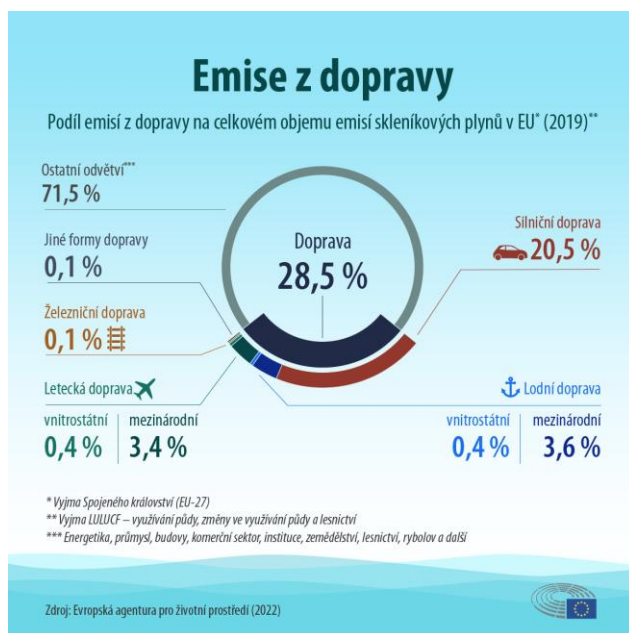
- a) zajištění kapacitního kolejového spojení s celoměstským centrem,*
- b) maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé Letiště Václava Havla Praha po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L: 820 pohybů letadel, z toho v denní době (06.00 – 22.00) 780 pohybů letadel, v noční době (22.00 – 6.00) 40 pohybů letadel,*
- c) zastavení leteckého provozu na celém Letišti Václava Havla Praha v noční době po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L: od 24.00 do 05.29. Poslední koordinace na 23.30, doba mezi 23.30 až 23.59 pouze pro opožděné přílety nebo odlety,*
- d) preference drah pro vzlety a přistání v rámci denního provozu: Využití RWY 06L/24R v denní době primárně pro vzlety, RWY 06R/24L v denní době pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací). Při využití RWY 06L/24R pro vzlety a přistání, uzavření RWY 06R/24L pro vzlety a přistání, z důvodu bezpečného provedení letu,*
- e) pro omezení hluku z nočního provozu uplatnit následující opatření: uzavření RWY 12/30 a RWY 06R/24L pro noční provoz s výjimkou situace při uzavření RWY 06L/24R pro RWY 06R/24L, uzavření obou drah RWY 06L/24R a RWY 06R/24L pro RWY 12/30 nebo z důvodu nutnosti bezpečného provedení letu,“*

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 30. 10. 2024, č.j.: MHMP 2058889/2023, sp.zn.: S-MHMP 1898341/2023 tyto podmínky vůbec neuvádí, jejich splnění nijak nehodnotí.

Napadené rozhodnutí tuto námitku odvolatele v rozporu s ustanovením § 68 odst. 3 správního řádu vůbec nehodnotí.

6. Posouzení vlivů na klima

Letecká doprava tvoří zhruba 4 % celkových emisí skleníkových plynů v EU a představuje nejrychleji rostoucí zdroje emisí, které přispívají ke změně klimatu.



Ustanovení § 96b odst. 3 stavebního zákona stanoví: „V závazném stanovisku orgán územního plánování určí, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, či nikoliv.“

Bod (7) Vazby Politiky územního rozvoje České republiky na mezinárodní smlouvy, na dokumenty mezinárodních organizací a sousedních států uvádí: „Politika územního rozvoje ČR s ohledem na jedinečnost charakteru území a struktury osídlení České republiky zohledňuje požadavky na udržitelný rozvoj území a územní soudržnost, které pro Českou republiku vyplývají z členství v EU, z mezinárodních smluv, z členství v mezinárodních organizacích (OSN, OECD, Rada Evropy) a dalších mezinárodních dohod, 1 Viz § 18, § 19 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavebního zákona). 2 Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona. 3 Viz § 2 odst. 1 písm. a), písm. k) bod 1a bod 2 a § 31 odst. 2 stavebního zákona. 8 smluv a úmluv, vztahujících se k územnímu rozvoji, ve kterých je Česká republika jednou ze smluvních stran.“ Poznámka pod čarou č. 4 pak mezi těmito mezinárodními dohodami výslovně uvádí: Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu. Obdobně viz bod 12 Politiky územního rozvoje.

V roce 1992 byla na tzv. Summitu Země OSN v Rio de Janeiro přijata Rámcová úmluva OSN o změně klimatu (United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC), která se stala základem mezinárodní klimatické politiky. Od roku 1995 OSN pořádá každoroční klimatický summit, tzv. Konferenci smluvních stran (Conference of the Parties - COP), který slouží jako formální setkání smluvních stran UNFCCC k hodnocení pokroku v řešení změny klimatu. V rámci těchto vyjednávání vznikl v roce 1997 Kjótský protokol, jenž pro průmyslově

vyspělé země stanovuje limity emisí skleníkových plynů. Česká republika se ke Kjótskému protokolu připojila v roce 1998 a ratifikovala jej v roce 2001.

Pařížská dohoda je dohoda v rámci Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu, která má omezit emise skleníkových plynů po roku 2020. Česká republika ji ratifikovala dne 4. listopadu 2017.

Pařížská dohoda neobsahuje žádné konkrétní závazky pro jednotlivé státy nebo odvětví, ale formuluje dlouhodobý cíl ochrany klimatu, jímž je přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranici 2°C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5°C a přináší významnou změnu, pokud jde o závazky snižování emisí skleníkových plynů. Dohoda totiž ukládá nejen rozvinutým, ale i rozvojovým státům povinnost stanovit si vnitrostátní redukční příspěvky k dosažení jejich cílů.

V rámci Pařížské dohody se ČR jako člen EU přihlásila s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990.

Hlavní město Praha se v textu usnesení zastupitelstva ze dne 20.6.2019 přihlásilo k závěrům zprávy Mezivládního panelu pro klimatickou změnu (IPCC) při OSN z října 2018 a v návaznosti na zveřejněné údaje vyhlásilo vlastní Klimatický závazek.

V bodu III. odst. 1 Klimatického závazku pak schvaluje: „*Klimatický závazek hl. m. Prahy, tj. cíl snížit emise CO₂ v hl. m. Praze o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050.*“

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 30. 10. 2024, č.j.: MHMP 2058889/2023, sp.zn.: S-MHMP 1898341/2023 splnění tyto mezinárodní závazky vůbec neuvádí, jejich splnění nijak nehodnotí. Závěr o souladu stavby s územním plánem je proto nedostatečně odůvodněný.

Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí od svého přijetí obsahuje povinnost posuzovat vlivy na klima, viz:

- ustanovení § 2: „*Rozsah posuzování - Posuzují se vlivy na ... klima ...*“
- příloha č. 4 - Náležitosti dokumentace
 - část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území – bod 2 - *Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území (například ... klima ...)* a
 - část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí bod I. 2. – *Vlivy na ovzduší a klima.*

Evropská unie vypracovala **Metodiku k posuzování vlivů na klima**.² Tato metodika obsahuje zajímavá doporučení typu posuzovat dlouhodobé vlivy záměru. Z metodiky vyplývá povinnost:

- posouzení vlivů letiště, a nikoliv pouze letadel
- posouzení vlivů dlouhodobého provozu (tj. i situace v roce 2050, kdy má být ekonomika uhlíkově neutrální)

Novelizací zákonem č. 326/2017 Sb. s účinností od 1. 11. 2017 (tj. až po prodloužení stanoviska) pak byly doplněny požadavky k posouzení klimatu:

- ustanovení § 2: „*Rozsah posuzování - Posuzují se vlivy na ... klima ...*.“
- v příloha č. 2 – Kritéria pro zjišťovací řízení – bod I Charakteristika záměru – bod 6. *rizika závažných nehod nebo katastrof relevantních pro záměr, včetně nehod a katastrof způsobených změnou klimatu, v souladu s vědeckými poznatky;*
- příloha č. 4 - Náležitosti dokumentace
 - část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území – bod 2 - *Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. ... klimatu (např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu);*
 - část D - Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí bod I. 2. – *Vlivy na ovzduší a klima (např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu).*

Velmi zkrácenou **metodiku**³ přijalo i Ministerstvo životního prostředí. Tato metodika mimo jiné uvádí: „Údaje o záměru v popisové části oznámení záměru dle přílohy č. 3 a dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. (např. kapitoly B.I.5., B.I.6. a relevantní části kapitol B.II. a B.III.) by měly obsahovat zejména údaje o tom, jak ...

- je v rámci návrhu provedení záměru řešena jeho energetická náročnost a účinnost, mimo jiné s ohledem na přímé či nepřímé emise skleníkových plynů (CO₂, N₂O, CH₄)

² Veřejně dostupná zde: <https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA%20Guidance.pdf>

³ Metodický výklad k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků 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 a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“) ze dne 20. 10. 2017, č.j.: MZP/2017/710/1985.

či jakékoliv jiné skleníkové plyny ve smyslu Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu),

...

- *Za nepřímé emise skleníkových plynů je třeba považovat emise související se zvýšenou poptávkou po dodávané energii i zvýšení poptávky na cestování a přepravu, ...*
- *Údaje o stavu životního prostředí (kapitoly C.2.) by měly obsahovat zejména údaje o stavu klimatu v dotčené části zájmového území včetně dosavadních výskytů a četnosti klimatických a povětrnostních extrémů a přírodních katastrof a dále údaje o trendu a prognózách dalšího vývoje změny klimatu, v relevantním časovém výhledu dle předpokládané životnosti či trvání záměru, příp. další.*

Napadené rozhodnutí námítku v rozporu s jejím obsahem. Odvolatel uvádí několik různých předpisů (včetně unijní úrovně), ze kterých vyplývá povinnost hodnotit vliv záměru na klima. Napadené rozhodnutí však uvádí: „Námítkou uváděnou údajnou povinností zajištění chybějícího prověření záměru z hlediska klimatického dopadu námítka blíže nedokládá a není z ní zřejmé, co konkrétně v předložených podkladech absentuje a na základě jaké konkrétní legislativní dílky 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) ... Mimo tento metodický výklad MŽP žádný jiný závazný právní předpis jinak povinnosti a postupy z hlediska stanovení a hodnocení uhlíkové stopy neupravuje.“

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo zahájeno dne 1. 9. 2005. K tomuto datu bylo dle zákona o posouzení vlivů na životní prostředí vyžadováno i posouzení vlivů na klima (byť v jednodušší podobě do novely č. 326/2017 Sb.). Dokumentace k posouzení vlivů na životní prostředí je z 2009 a problematika ochrany klimatu v ní není vůbec zpracována, obdobné platí pro posudek i stanovisko z roku 2011. **Proces posouzení vlivů je proto v rozporu s požadavky zákona, když neposuzuje vlivy záměru na klima.** V námítkách v rámci územního řízení bude nezbytné zdůraznit, že posuzovány musí být vlivy nejen jednotlivých letadel, ale i letiště jako takového (obdobně viz hluk nebo znečištění ovzduší).

Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 27. 1. 2017, č.j. 50446/ENV/16: „Na základě předložené žádosti dospělo Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 zákona k závěru, že u záměru

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

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

Prodloužení platnosti stanoviska na str. 12 v bodě 4 pak uvádí: „*nedošlo k objevení nových znalostí souvisejících s věcným obsahem záměru, které v době, kdy probíhal proces EIA, nebyly známy ...*“.

Přechodná ustanovení zavedena zákonem č. 326/2017 Sb. stanoví: „7. Platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného více než 5 let před dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, která byla prodloužena na dobu, která uplyne po dni nabytí účinnosti tohoto zákona, se posuzuje podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, s výjimkou ustanovení § 9a odst. 4 věty první; stanovisko, jehož platnost má uplynout dříve než 1. ledna 2019, se považuje za platné do 31. prosince 2018.“

Platnost stanoviska EIA se tak v územním řízení posuzuje dle novelizovaného znění zákona. Na prodloužení platnosti stanoviska se tak napříště vztahuje i ustanovení § 9a odst. 4 zákona EIA, který stanoví: „Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. ... Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.“ Územní i stavební řízení je řízením navazujícím (viz § 3 písm. g) zákona EIA).

Prodloužení platnosti stanoviska z roku 2024 na str. 21 uvádí: „*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.*“

Prodloužení platnosti stanoviska EIA tak ani jediným slovem nehodnotí vliv provozu rozšíření letiště na klima, ale hodnotí pouze vliv změny klimatu na letiště.

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

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

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

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

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

IV. Závěr

S ohledem na výše uvedené odvolatel žádá, aby Ministerstvo pro místní rozvoj jako odvolací orgán územní rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru územního plánování a krajského stavebního úřadu, č.j. 136936/2025/KUSK ze dne 3.12.2025 pro stavbu „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně, zrušilo a věc vrátilo prvostupňovému stavebnímu úřadu.