

Praha dne 29. února 2024
Čj.: MZP/2024/710/1364
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pekárková
Tel.: 267 122 577
E-mail: katerina.pekarkova@mzp.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod č.j.: 68161/ENV/11 dne 26. 10. 2011)
(dále jen „stanovisko EIA“)

podle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „ZPV“) a podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále také jen „zákon č. 465/2023 Sb.“)

Identifikační údaje¹:

Název záměru:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně

Kapacita (rozsah) záměru:

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.

¹ Identifikační údaje v rozsahu částí „Název záměru“ a „Kapacita (rozsah) záměru“ jsou doslovně převzaty ze stanoviska EIA a nemohou reflektovat aktuální znalosti o záměru, jeho kategorizaci ani o jeho názvu, neboť předmětem tohoto dokumentu není aktualizace stanoviska EIA, nýbrž pouze prodloužení jeho platnosti.

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

Celkový počet pohybů letadel za rok: 274 500

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

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

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

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

Kapacita pro charakteristický letový den:

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

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

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

Výše uvedené kapacity se v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí považují za maximální a vyplývají:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu,
- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations – JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou,
- z upravené prognózy provozu letiště Praha Ruzyně do roku 2020.

Základní technické parametry dráhy (runway, dále také jen „RWY“):

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

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 %,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

- rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu Boeing 747, 777 a Airbus 340-600,
- vozovka se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj

obce: městská část Praha 6, městská část Praha – Přední Kopanina, městská část Praha – Nebušice, město Hostivice

k. ú.: Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice, Litovice

Obchodní firma oznamovatele:

Letiště Praha, a.s.

K Letišti 1019/6, 161 08 Praha 6

IČO: 28244532

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ naplnil dikci bodu 9.2 (Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více) kategorie I přílohy č. 1 k ZPV (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Stanovisko EIA bylo vydáno dne 26. 10. 2011 pod č.j.: 68161/ENV/11 s platností na 5 let, tedy do 26. 10. 2016. Na základě žádosti oznamovatele doručené dne 21. 7. 2016 byla platnost stanoviska EIA podle § 9a odst. 3 ZPV (ve znění účinném ke dni vydání prodloužení) prodloužena o 5 let, tedy do 26. 10. 2021, a to dokumentem č.j.: 50446/ENV/16 ze dne 27. 1. 2017. 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. Dle § 9a odst. 4 ZPV byla podána žádost o opakované prodloužení platnosti stanoviska EIA. Žádost oznamovatele záměru o opakované prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 18. 10. 2021 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“). Součástí podání je dokument s názvem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 ZPV“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT a zpracovatelský tým, září 2021). S ohledem na skutečnost, že žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA neměla předepsané náležitosti, vyžádalo si MŽP následně doplnění předložených podkladů a informací. Na základě první výzvy MŽP k odstranění nedostatků žádosti (ze dne 28. 2. 2022 pod č.j.: MZP/2022/710/879) bylo zpracováno první doplnění výše uvedeného podkladu, které bylo MŽP doručeno dne 4. 5. 2022 (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT a zpracovatelský tým, duben 2022). Na základě druhé výzvy MŽP k odstranění nedostatků žádosti (ze dne 6. 10. 2022 pod č.j.: MZP/2022/710/3499) bylo zpracováno druhé doplnění výše uvedeného podkladu, které bylo MŽP doručeno dne 26. 5. 2023 (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT a zpracovatelský tým, květen 2023).

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.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 18. 10. 2021 je dokument s názvem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 ZPV“, zpracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (držitelem autorizace dle § 19 ZPV) a řešitelským týmem v září 2021. Text dokumentu obsahuje základní popis záměru, popis změn poznatků a metod posuzování oproti procesu posouzení vlivů na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“), popis aktuálního stavu jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území a souhrn změn oproti stavu posouzenému v rámci procesu EIA a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Součástí dokumentu jsou samostatné odborné přílohy Doplněná rozptylová studie 2021 (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, září 2021), Aktualizované posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví (Ing. Dana Potužníková, Ph.D., Ing. Tomáš Hellmuth, CSc., srpen-září 2021), Vyhodnocení údajů doplněné rozptylové studie a podmínek v dotčeném území z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší (MUDr. Bohumil Havel, září 2021) a Aktualizovaný biologický průzkum (závěrečná zpráva) (RNDr. Milan Macháček, září 2021).

Dne 28. 2. 2022 pod č.j.: MZP/2022/710/879 si MŽP od oznamovatele záměru vyžádalo předložení doplňujících informací k podané žádosti, a to informací týkajících se aktualizace metod a poznatků mimo jiné v oblastech biologická rozmanitost a biodiverzita, změna klimatu (vliv záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost vůči klimatickým změnám), rámcová směrnice o vodách (útvary povrchových a podzemních vod) a světelné znečištění. Doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA oznamovatel předložil dne 4. 5. 2022. Součástí doplnění je dokument s názvem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 ZPV - Doplňující podklady“, zpracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. a zpracovatelským týmem v dubnu 2022. Součástí dokumentu jsou samostatné odborné přílohy Vlivy na biodiverzitu s biologickým průzkumem, aktualizace 2022 (RNDr. Milan Macháček, březen 2022), Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, březen 2022), Vlivy na útvary povrchových a podzemních vod (RNDr. Stanislav Fojtík, duben 2022), Světelné znečištění (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, březen 2022).

Dne 6. 10. 2022 pod č.j.: MZP/2022/710/3499 si MŽP od oznamovatele záměru vyžádalo předložení dalších doplňujících informací k podané žádosti, a to informací týkajících se prověření aktuálního stavu pozemní dopravy v hodnocené navazující dopravní síti (příp. se zohledněním v předložených hlukových výpočtech) a aktualizaci stavu a hodnocení obytné zástavby v dotčeném území, včetně porovnání s předpoklady dokumentace EIA. Druhé doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA oznamovatel předložil dne 26. 5. 2023. Součástí druhého doplnění je dokument s názvem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 ZPV - Doplňující podklady II“, zpracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. a zpracovatelským týmem v květnu 2023. Součástí dokumentu jsou samostatné odborné přílohy Aktualizovaný model dopravy, resp. Dopravní studie pro paralelní runway (dále také jen „pRWY“; AFRY CZ s.r.o., září 2022), Aktualizace části kapitoly 4.3. Hluk, vibrace, trhačí práce (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., květen 2023), Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví z pozemní dopravy – Aktualizace 2023 (EKOLA group, spol. s r.o., březen 2023), Aktualizace pětiletých průměrů dle ČHMÚ za období 2017 – 2021 a aktualizace bilance emisí z pozemní dopravy generované letištěm (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, květen 2023).

Výše uvedený podklad, jeho doplnění I, i doplnění II tak tvoří podklady pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Na základě těchto podkladů jsou pak níže uvedeny identifikované změny v dotčeném území a popis změn poznatků a metod posuzování oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA.

MŽP se v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 a 7 ZPV.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo a chráněná zástavba

Vlivy na veřejné zdraví – hluk

Od doby zpracování dokumentace EIA se změnily metodiky, resp. vztah dávka – účinek pro posuzování vlivu hluku na veřejné zdraví, což by mohlo vést k jiné interpretaci vlivu jednotlivých stavů, resp. rozdílů mezi jednotlivými stavy. Z tohoto důvodu bylo provedeno aktualizované posouzení vlivu na zdraví podle nejnovějších poznatků, tj. byly přepočítány možné vlivy na veřejné zdraví podle nových vztahů.

Demografická data použitá pro zpracování aktualizace zdravotních rizik z hlediska hlukové zátěže (dále také jen „HRA“) jsou rovněž zpracována formou přiřazení obyvatel do jednotlivých pětidecibellových pásem pro jednotlivé druhy dopravy (leteckou, silniční a železniční dopravu). Již zmíněné stavy (stav 2006 a stav 2020-B) byly doplněny pro porovnání ještě o stav v roce

2021 (což je stav 2020-B 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-B 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-B 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 vychází ze stejných izofon jako pro HRA k dokumentaci EIA z října - listopadu 2009. Rozdíl je tedy pouze v počtu exponovaných osob. V následujících tabulkách je znázorněna hluková zátěž, tj. přesuny počtů obyvatel v jednotlivých pětidecibellových pásmech v rámci jednotlivých stavů, a to pro všechny tři druhy dopravy. Jedná se o počty obyvatel vstupující do výpočtů HRA v jednotlivých zájmových lokalitách.

Počty osob v pětidecibellových pásmech pro hlukovou zátěž leteckým hlukem:

Letecký hluk	Ln [dB]									Celkem
	<i>dolní mez</i>	40	45	50	55	60	65	70	75	
	<i>horní mez</i>	45	50	55	60	65	70	75	80	
2006	počet osob	0	4 073	1 624	48	0	0	0	0	5 745
2020-B	počet osob	0	6 350	1 803	721	0	0	0	0	8 874
2021	počet osob	0	4 890	1 474	455	0	0	0	0	6 819
Ldvn [dB]										
2006	počet osob	0	0	0	3 922	1 388	39	0	0	5 349
2020-B	počet osob	0	4 955	6 296	10 168	2 312	21	0	0	23 752
2021	počet osob	0	3 603	4 048	8 651	1 470	21	0	0	17 793

Počty osob v pětidecibellových pásmech pro hlukovou zátěž silničním hlukem:

Silniční hluk	Ln [dB]									Celkem
	<i>dolní mez</i>	40	45	50	55	60	65	70	75	
	<i>horní mez</i>	45	50	55	60	65	70	75	80	
2006	počet osob	0	2 502	1 090	491	183	52	14	0	4 332
2020-B	počet osob	0	4 357	2 948	1 256	809	220	0	0	9 590
2021	počet osob	0	3 113	2 286	886	568	160	0	0	7 013
Ldvn [dB]										
2006	počet osob	0	0	0	1 235	861	253	75	0	2 424
2020-B	počet osob	0	7 945	6 539	3 611	2 628	1 104	755	65	22 647
2021	počet osob	0	6 024	4 519	2 680	2 013	761	525	46	16 568

Počty osob v pětidecibellových pásmech pro hlukovou zátěž železničním hlukem:

Železniční hluk	L _n [dB]									Celkem
	dolní mez	40	45	50	55	60	65	70	75	
	horní mez	45	50	55	60	65	70	75	80	
2006	počet osob	0	99	36	1	0	0	0	0	136
2020-B	počet osob	0	1 113	316	358	117	3	0	0	1 907
2021	počet osob	0	613	183	209	80	2	0	0	1 087
L _{dvn} [dB]										
2006	počet osob	0	0	0	36	1	0	0	0	37
2020-B	počet osob	0	3 203	1 300	676	236	108	30	0	5 553
2021	počet osob	0	1 595	700	367	137	77	17	0	2 893

Vysvětlivky:

2006 = stav v roce 2006, tj. výchozí (stávající, referenční) stav pro letecký, silniční a železniční hluk v zájmových lokalitách bez záměru

2020-B = stav v roce 2020, tj. v dokumentaci EIA předpokládaný cílový stav po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity a po realizaci podstatných protihlukových opatření dle strategického Akčního plánu letiště Praha – Ruzyň z roku 2008 (č. 20/Ing. DP/2009 z října - listopadu 2009)

2021 = stav 2020-B se zohledněním skutečného demografického vývoje a změn zástavby v době podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA

L_n = vážená dlouhodobá průměrná hladina akustického tlaku A stanovená pro celou noční dobu roku (8 hod); hladina L_n je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro rušení spánku

L_{dvn} = vážená dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A stanovená pro den-večer-noc (24 hod) roku; hladina L_{dvn} je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro celodenní obtěžování hlukem a kardiovaskulární onemocnění

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.

Pro zhodnocení vlivu hluku posuzovaného záměru na obyvatele stávající bytové zástavby v posuzovaných lokalitách z hlediska možných dopadů na lidské zdraví, resp. z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku, zvolil zpracovatel jako vhodné ukazatele pro posouzení změn vysoké obtěžování, vysoké rušení spánku a u vlivu hluku ze silniční dopravy i kardiovaskulární onemocnění (dále také jen „KVO“). Výsledky stanovené podle vztahů dávka – účinek publikovaných v Příloze III Směrnice 2002/49/EC a autorizačním návodem Státního zdravotního ústavu (SZÚ) AN 15/04, jsou prezentovány v následující tabulce.

Odhad počtu osob vysoce obtěžovaných (*Highly Annoyed* – HA) a vysoce rušených ve spánku (*Highly Sleep Disturbed* – HSD):

Letecký hluk	Počet obyvatel			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem	HA	Celkem	HSD
2006	4 018	1 396	4 494	869
2020-B	23 752	6 208	8 874	1 715
2021	17 793	4 707	6 819	1 311
Silniční hluk	Počet obyvatel			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem	HA	Celkem	HSD
2006	2 424	398	4 332	209
2020-B	22 647	2 743	9 590	512
2021	16 568	1 998	7 013	373
Železniční hluk	Počet obyvatel			
	Obtěžování hlukem		Rušení spánku hlukem	
	Celkem	HA	Celkem	HSD
2006	37	5	136	7
2020-B	5 553	458	1 907	150
2021	2 893	249	1 087	88

Odhad počtu osob s možným výskytem kardiovaskulárních onemocnění vlivem expozice silničnímu hluku:

Silniční hluk	Počet obyvatel		
	Celkem	KVO-celkem	KVO+
2006	2 424	22,5	1,3
2020-B	22 647	210,1	5,4
2021	16 568	153,7	3,9

Vysvětlivky:

2006 = stav v roce 2006, tj. výchozí (stávající, referenční) stav pro letecký, silniční a železniční hluk v zájmových lokalitách bez záměru

2020-B = stav v roce 2020, tj. předpokládaný cílový stav po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity a po realizaci podstatných protihlukových opatření dle strategického Akčního plánu letiště Praha – Ruzyně z roku 2008 (č. 20/Ing. DP/2009 z října - listopadu 2009)

2021 = stav 2020-B se zohledněním skutečného demografického vývoje a změn zástavby v době podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska

Celkem = celkový počet obyvatel exponovaných hlukem z příslušného druhu dopravy

KVO celkem = statistický odhad počtu osob z posuzovaného území, u kterých může dojít ke KVO ze všech možných příčin

KVO+ = odhad nárůstu počtu osob v posuzovaném území, u kterých může dojít na základě platnosti vztahů dávka – účinek k prevalenci KVO vlivem expozice hluku ze silniční dopravy

Z tabulek výše vyplývá, že u všech tří druhů dopravy (letecké, silniční i železniční) je ve variantě 2021 menší počet osob pravděpodobně silně obtěžovaných i vysoce rušených ve spánku

než ve variantě 2020-B. Ve variantě 2021 lze očekávat také nižší počet osob v riziku kardiovaskulárních onemocnění než ve variantě 2020-B. Což neznamená, že tyto osoby skutečně onemocní, ale že u nich může dojít k onemocnění.

Na základě vyhodnocení předložených podkladů lze při hodnocení změn vlivu expozice hluku ze záměru pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA (stav pro rok 2020-B) a pro stav aktuální k datu podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA (stav pro rok 2021), vyslovit následující závěry:

- Posuzovaný záměr bude stále zdrojem hluku z vlastního leteckého provozu a z vyvolané dopravy na pozemních komunikacích (silniční doprava) a drahách (železniční doprava).
- Posouzení vlivu na zdraví bylo pro všechny tři posuzované varianty aktualizováno podle nejnovějších poznatků, tj. možné vlivy na veřejné zdraví byly přepočítány podle nových vztahů.
- Potenciální negativní účinky hluku ze všech tří posuzovaných typů dopravy lze očekávat stále pouze v oblasti vysokého obtěžování a vysokého rušení spánku; u expozice hlukem ze silniční dopravy ještě v oblasti kardiovaskulárních onemocnění.
- Z hlediska odhadu počtu osob potenciálně vysoce obtěžovaných, osob potenciálně vysoce rušených ve spánku i z hlediska odhadu pravděpodobné možnosti nárůstu onemocnění KVO lze mezi stavem platným k datu vydání stanoviska EIA (stav pro rok 2020-B) a stavem aktuálním k datu podání žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA (stav pro rok 2021) očekávat nižší počty potenciálně negativně ovlivněných exponovaných obyvatel, tj. menší negativní účinky v aktualizovaném stavu 2021.
- Snížení počtu exponovaných obyvatel, resp. míry zdravotního rizika je z důvodu nahrazení odhadu počtu exponovaných osob v posuzovaném území ve stavu 2020-B reálným počtem exponovaných osob dle údajů ČSÚ.

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku lze tak vyslovit odborný závěr, že od doby zpracování dokumentace EIA došlo v porovnávaných stavech ke snížení míry všech potenciálních negativních účinků expozice hlukem, tj. snížení zdravotních rizik v posuzovaném území u stavu 2021 oproti stavu 2020-B.

V rámci následného doplnění podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z května 2023, obdrželo MŽP podklady obsahující vyhodnocení vlivu expozice hluku z pozemní dopravy (silniční a železniční) na veřejné zdraví na základě aktualizovaných dat.

Poznámka MŽP: Pro úplnost je třeba uvést, že obdobně jako v dokumentaci EIA, je již stávající letecký provoz letiště limitován ochranným hlukovým pásmem, které nesmí být překračováno, V případě letiště lze sloty jednotlivým letadlům přidělovat pouze do výše jeho možného naplnění, což je rozdíl oproti jiným dopravním stavbám (např. dálnice, železnice, ...), kde prakticky nelze omezit maximální počet projíždějících vozidel. Vzhledem k tomu, že hranice stávajícího

ochranného hlukového pásma zůstala ve stejné podobě od roku 2006 dosud, počáteční akustická situace pro stávající letecký hluk je také považována za shodnou, není třeba ji aktualizovat. Dále je třeba vzít v potaz i covidovou pandemii, která leteckou dopravu velmi utlumila, dle webových stránek oznamovatele se do dnešního dne počty pohybů ani počty přepravených cestujících stále ještě nedostaly na úroveň před jejím vypuknutím.

Byl vytvořen dopravní model současného stavu pozemní dopravy, který byl kalibrován na výsledky Celostátního sčítání ŘSD za rok 2020 a sčítání TSK 2021 (Intenzity dopravy na sledované síti). Výhledový model pro časový horizont 2031 pak byl zpracován na základě technických podmínek TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy s tím, že prognóza dále zohledňuje rozvoj silniční sítě podle předpokládaného harmonogramu výstavby. Doplněny tak jsou aktualizované stavy (počáteční akustická situace, tedy aktuální stav pozemní dopravy bez záměru vypočtený na základě stavu dopravy vztaženému k roku 2021, dále také jen „stav PAS“, a výhledový rok 2031, což je výhledový stav v roce 2031 po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity a po realizaci podstatných protihlukových opatření dle strategického Akčního plánu letiště Praha – Ruzyně z roku 2008 (č. 20/Ing. DP/2009 z října - listopadu 2009); dále také jen „stav 2031“) dále porovnány se stavem 2020-B, který byl uvažován i v předchozím posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví předloženém v říjnu 2021. Doplněný podklad vychází z aktualizovaného akustického posouzení, které je podrobněji komentované v kapitole Hluková situace a další fyzikální a biologické charakteristiky dále v textu tohoto sdělení. V provedených analýzách byla aktualizována zástavba chráněných i nechráněných staveb, byly zohledněny demolice objektů a také neuvažování některých staveb, o kterých se v době zpracování dokumentace EIA předpokládalo, že již budou ve výhledovém stavu zrealizovány, ale doposud se tak nestalo. V rámci doplnění informací byla zohledněna i změna zástavby, ke které došlo od roku 2021. V rámci aktualizace výpočtu byly dále aktualizovány počty obyvatel v řešených oblastech dle aktuálních dat ČSÚ (počet obyvatel v obcích ČR k 1. 1. 2022, počet obyvatel v městských částech Prahy, stav k 31. 12. 2021). V rámci porovnání stavu 2020-B (výhledový stav se záměrem z dokumentace EIA) s aktualizovaným stavem PAS bez záměru a aktualizovaným výhledovým stavem pro rok 2031 se záměrem byl posuzován shodný rozsah výpočtových oblastí. Vyhodnocení výsledků aktualizovaných podkladů z hlediska pozemní dopravy je následující.

Odhad počtu osob vysoce obtěžovaných (*Highly Annoyed* – HA) a vysoce rušených ve spánku (*Highly Sleep Disturbed* – HSD):

Silniční hluk	Počet obyvatel			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem	HA	Celkem	HSD
PAS	15 662	1 877	6 158	333
2020-B	22 647	2 743	9 590	512
2031	19 901	2 257	6 996	342
Železniční hluk	Počet obyvatel			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem	HA	Celkem	HSD
PAS	2 136	204	844	71
2020-B	5 553	458	1 907	150
2031	3 125	260	963	75

Procentuální podíl obyvatel vysoce obtěžovaných (HA) a vysoce rušených ve spánku (HSD) hlukem ze silniční a železniční dopravy na celkovém počtu posuzovaných obyvatel v daném hodnoceném stavu:

Silniční hluk	Procentuální podíl HA a HSD ve vztahu k celkovému počtu obyvatel posuzovaného stavu			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem obyvatel	HA (%)	Celkem obyvatel	HSD (%)
PAS	15 662	11,98	6 158	5,41
2020-B	22 647	12,11	9 590	5,34
2031	19 901	11,34	6 996	4,89
Železniční hluk	Procentuální podíl HA a HSD ve vztahu k celkovému počtu obyvatel posuzovaného stavu			
	Vysoké obtěžování hlukem		Vysoké rušení spánku hlukem	
	Celkem obyvatel	HA (%)	Celkem obyvatel	HSD (%)
PAS	2 136	9,55	844	8,41
2020-B	5 553	8,25	1 907	7,87
2031	3 125	8,32	963	7,79

Odhad počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy:

Silniční hluk	Počet obyvatel	Počet případů kardiovaskulárních onemocnění (KVO celkem)	Počet případů kardiovaskulárních onemocnění (KVO+)
PAS	15 662	3,635	0,0232
2020-B	22 647	5,352	0,0236
2031	19 901	3,716	0,0187

Vysvětlivky:

PAS – počáteční akustická situace – aktuální stav pozemní dopravy v řešených výpočtových oblastech bez záměru vypočtený na základě stavu dopravy vztaženému k roku 2021

2020-B – stav v roce 2020, tj. předpokládaný cílový stav po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity a po realizaci podstatných protihlukových opatření dle strategického Akčního plánu letiště Praha – Ruzyně z roku 2008 (č. 20/Ing. DP/2009 z října - listopadu 2009)

2031 – výhledový stav v roce 2031 po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity a po realizaci podstatných protihlukových opatření dle strategického Akčního plánu letiště Praha – Ruzyně z roku 2008 (č. 20/Ing. DP/2009 z října - listopadu 2009)

Celkem = celkový počet obyvatel exponovaných hlukem z příslušného druhu dopravy

KVO celkem = statistický odhad počtu osob z posuzovaného území, u kterých může dojít ke KVO ze všech možných příčin

KVO+ = odhad nárůstu počtu osob v posuzovaném území, u kterých může dojít na základě platnosti vztahů dávka – účinek k prevalenci KVO vlivem expozice hluku ze silniční dopravy/rok

Z hlediska silniční dopravy je vyhodnocení aktualizovaných výsledků následující:

Z procentuálního podílu vysoce obtěžovaných obyvatel na celkovém počtu hodnocených obyvatel v daném stavu je zřejmé, že ve výhledovém stavu v roce 2031 dochází k poklesu podílu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy oproti stavu v roce 2020-B se záměrem i oproti stavu PAS bez záměru. Lze tedy konstatovat, že výhledový stav v roce 2031 je z hlediska počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem příznivější než další hodnocené stavy PAS a 2020-B. Stav PAS je z hlediska počtu i podílu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy příznivější než stav 2020-B.

Z procentuálního podílu vysoce rušených obyvatel ve spánku hlukem na celkovém počtu hodnocených obyvatel v daném stavu je zřejmé, že ve výhledovém stavu v roce 2031 dochází k poklesu podílu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy oproti stavu v roce 2020-B se záměrem i oproti stavu PAS bez záměru. Lze tedy konstatovat, že výhledový stav v roce 2031 je z hlediska počtu obyvatel vysoce rušených ve spánku hlukem příznivější než další posuzované stavy PAS a 2020-B. Stav PAS je z hlediska absolutního počtu obyvatel rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy příznivější než stav 2020-B, z hlediska podílu obyvatel vysoce rušených ve spánku vůči celkovému počtu posuzovaných obyvatel v daném stavu je cca srovnatelný, ve stavu PAS je podíl vysoce rušených ve spánku mírně vyšší, rozdíl (navýšení) je ovšem v setinách procenta z celkového počtu posuzovaných obyvatel v daném stavu.

Z procentuálního podílu možného výskytu počtu případů KVO+ na celkovém počtu hodnocených obyvatel v daném stavu je zřejmé, že ve výhledovém stavu v roce 2031 dochází k mírnému poklesu podílu obyvatel ohrožených KVO v důsledku působení hluku ze silniční dopravy oproti stavu roku 2020-B se záměrem i oproti stavu PAS bez záměru. Lze tedy konstatovat, že výhledová varianta v roce 2031 se záměrem je z hlediska počtu případů KVO v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy (KVO+) příznivější než další posuzované stavy PAS a 2020-B. Z hlediska procentuálního podílu nových onemocnění se jedná o minimální rozdíly, vzhledem k závažnosti tohoto rizikového působení hluku je ovšem nutné i minimální změny (snížení) hodnotit pozitivně. Stav PAS je z hlediska počtu i podílu případů KVO v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy příznivější než stav 2020-B,

z hlediska změn podílů případů KVO (navýšení ve stavu 2020-B oproti stavu PAS) jsou ale rozdíly minimální (rozdíly v desetitisícinách procenta). Vzhledem k závažnosti tohoto negativního důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy je nutné i minimální snížení rizika hodnotit pozitivně.

Komentář MŽP: Z hlediska vyhodnocení zdravotních rizik expozice hluku ze silniční dopravy tak souhlasné stanovisko EIA předpokládalo (i při realizaci v něm navržených podmínek a opatření) následnou realizaci záměru jehož vlivy by ovlivnily větší počet exponovaných obyvatel (vysoce obtěžovaných (HA) a vysoce rušených ve spánku (HSD)), než tomu v aktuální době je (a to jak pro aktuální stav silniční dopravy v území bez záměru, tak pro výhledový stav v roce 2031 se záměrem). Nejedná se proto o významné změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska železniční dopravy je vyhodnocení aktualizovaných výsledků následující:

Z procentuálního podílu vysoce obtěžovaných obyvatel na celkovém počtu hodnocených obyvatel v daném stavu je zřejmé, že ve výhledovém stavu 2031 dochází k poklesu podílu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy oproti stavu PAS bez záměru. Oproti stavu 2020-B dochází v procentuálním podílu vůči celkovému počtu posuzovaných obyvatel daného stavu k mírnému navýšení, toto navýšení je ovšem v setinách procenta, stavy 2020-B a 2031 tak lze považovat za srovnatelné z hlediska podílu vysoce rušených obyvatel. Lze tedy konstatovat, že výhledová varianta 2031 je z hlediska počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem příznivější než další posuzovaný stav PAS a srovnatelná se stavem 2020-B. Stav PAS je z hlediska absolutního počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy příznivější než stav 2020-B, z hlediska podílu obyvatel vysoce obtěžovaných je cca srovnatelný, ve stavu PAS je podíl vysoce obtěžovaných mírně vyšší, rozdíl (navýšení) je v jednotce procenta z celkového počtu posuzovaných obyvatel v daném stavu.

Z procentuálního podílu vysoce rušených obyvatel ve spánku hlukem na celkovém počtu hodnocených obyvatel v daném stavu je zřejmé, že ve výhledovém stavu 2031 dochází k poklesu podílu obyvatel vysoce rušených ve spánku hlukem ze železniční dopravy oproti stavu PAS bez záměru, k mírnému poklesu dochází i oproti stavu 2020-B se záměrem. Lze tedy konstatovat, že výhledová varianta 2031 je z hlediska počtu obyvatel vysoce rušených ve spánku hlukem příznivější než další posuzované stavy PAS a 2020-B. Stav PAS je z hlediska absolutního počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze železniční dopravy příznivější než stav 2020-B, z hlediska podílu obyvatel vysoce rušených je cca srovnatelný, ve stavu PAS je podíl vysoce rušených mírně vyšší, rozdíl (navýšení) je v desetinách procenta z celkového počtu posuzovaných obyvatel v daném stavu.

Komentář MŽP: Z hlediska vyhodnocení zdravotních rizik expozice hluku ze železniční dopravy tak souhlasné stanovisko EIA předpokládalo (i při realizaci v něm navržených podmínek a opatření) následnou realizaci záměru jehož vlivy by ovlivnily větší počet exponovaných

obyvatel (vysoce obtěžovaných (HA) a vysoce rušených ve spánku (HSD)), než tomu v aktuální době je (a to jak pro aktuální stav železniční dopravy v území bez záměru, tak pro výhledový stav v roce 2031 se záměrem). Nejedná se proto o významné změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vlivy na veřejné zdraví – znečištění ovzduší

Předmětem hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší, které je součástí podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z října 2021, je aktualizace hodnocení zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší, zahrnutých do původní rozptylové studie z roku 2009 a nově hodnocení rizika suspendovaných částic frakce PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu, které do rozptylové studie z roku 2009 nebyly zahrnuty z důvodu, že pro ně nebyly stanoveny imisní limity. Konkrétní komentář k parametrům ovzduší, imisnímu zatížení zájmového území atd. je uveden v části Ovzduší a klima dále v textu tohoto sdělení. Podkladem k hodnocení rizika byly výstupy rozptylové studie včetně údajů o imisním pozadí s přihlédnutím k aktuálním výsledkům měření na nejbližší monitorovací stanici kvality ovzduší. Hodnocení zdravotních rizik je stejně jako v roce 2009 provedeno ve vztahu k nejbližším sídlům v okolí a možným nepříznivým účinkům na zdraví jejich obyvatel. Podkladem k hodnocení expozice obyvatel jsou původní výstupy rozptylové studie z roku 2009 a výstupy doplňkové rozptylové studie ze září 2021 včetně aktuálních údajů o imisním pozadí v dotčeném území. Předmětem hodnocení zdravotních rizik jsou stejně jako v roce 2009 především výsledky výpočtu imisních koncentrací pro stav 1 (který představuje referenční stav území vztažený k roku 2006, bez záměru) a pro stav 3 (který představuje výhledový stav v roce 2020, tj. v dokumentaci EIA předpokládaný cílový stav po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity uvedení dráhy do provozu) při zohlednění celkového imisního pozadí. Hodnocení je zaměřeno na imisní expozici obyvatel dotčeného území. Aktualizované hodnocení zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší je zpracováno v souladu s aktuálními odbornými poznatky a obecnými metodickými postupy Světové zdravotnické organizace (WHO) a autorizačním návodem Státního zdravotního ústavu (SZÚ) Praha AN 17/15 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle § 83e zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. 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) je obsahem aktualizovaného hodnocení vlivů imisí souvisejících se záměrem a aktuálních dat o imisním pozadí dotčeného území na veřejné zdraví rovněž vyhodnocení nových poznatků o nebezpečnosti hodnocených látek a aplikace současných metodických postupů hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví.

Z hlediska oxidu dusičitého (NO₂) je konstatováno, stejně jako v roce 2009 v hodnocení v dokumentaci EIA, že současné, i když podlimitní imisní zatížení touto znečišťující látkou může ovlivňovat zejména respirační nemocnost citlivé části populace. Podíl letecké dopravy letiště Ruzyně na celkovém imisním zatížení oxidem dusičitým je však podle výsledků rozptylové studie

velmi nízký a z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší nevýznamný. Pro kvantifikaci rizika chronických účinků oxidu dusičitého v ovzduší v současné době nejsou k dispozici spolehlivé podklady a jak WHO, tak SZÚ Praha proto hodnotí riziko znečištění ovzduší na základě vztahů pro suspendované částice, kde se předpokládá, že zahrnují i převážnou část vlivu dalších komponent znečištěného ovzduší včetně NO₂. Vliv znečištění ovzduší na nemocnost a úmrtnost obyvatel zájmového území záměru je proto hodnocen komplexně na základě expozice suspendovaným částicím PM₁₀ a PM_{2,5}.

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.

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. V kvantitativním odhadu rizika se teoreticky projevuje pouze v nejcitlivějších ukazatelích respirační nemocnosti u dětí v řádu setin dne s příznaky na jedno dítě a rok. Výsledek kvantitativní charakterizace rizika imisního vlivu provozu letiště Ruzyně je tedy prakticky shodný s výsledkem hodnocení v dokumentaci EIA v roce 2009.

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.

Nejvyšší vypočtený imisní příspěvek roční průměrné koncentrace benzeno(a)pyrenu (BaP) pro výchozí stav 1 (bez záměru) z automobilové a letecké dopravy se v cíleně umístěných 14 výpočtových bodech, zohledňujících obytnou zástavbu nejbližších okolních sídel, pohybuje v řádu setin ng/m³, příspěvek pouze z letecké dopravy v řádu desetitisícin ng/m³. Při použití jednotky karcinogenního rizika WHO celoživotní expozici imisnímu pozadí v rozmezí 0,8-1,5 ng/m³ odpovídá míra rizika ILCR² 7×10^{-5} – $1,3 \times 10^{-4}$. Obecně používaná hraniční úroveň rizika je tedy u imisí BaP překračována, což je však v dopravně a průmyslově exponovaných lokalitách v ČR běžná situace. Vypočtenému imisnímu příspěvku ve výpočtových bodech v zástavbě obcí pro výhledový cílový stav 3 (se záměrem) z automobilové a letecké dopravy do 0,06 ng/m³ odpovídá míra rizika ILCR do $0,5 \times 10^{-6}$, příspěvku pouze z letecké dopravy do 0,0002 ng/m³ odpovídá míra rizika ILCR do $1,7 \times 10^{-8}$. Navýšení imisní zátěže pouze vlivem hodnoceného záměru vypočtené

² Míra karcinogenního rizika se vyjadřuje jako individuální celoživotní pravděpodobnost zvýšení výskytu nádorového onemocnění nad běžný výskyt v populaci vlivem hodnocené škodliviny. Výpočet této míry pravděpodobnosti (v anglické literatuře nazývaná ILCR – Individual Lifetime Cancer Risk) se provádí pomocí tzv. jednotky karcinogenního rizika (UCR – Unit Cancer Risk), udávající karcinogenní potenciál dané látky při celoživotní inhalaci z ovzduší.

v doplňkové rozptylové studii jako rozdíl příspěvku ve variantách výchozího stavu 1 a výhledového stavu 3, vychází ve výpočtových bodech v zástavbě obcí nejvýše do 0,02 ng/m³, což představuje míru rizika ILCR do 1,7x10⁻⁶. 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 (1ng/m³ = ILCR 8,7x10⁻⁵).

V případě hodnocených škodlivin formaldehyd (CH₂O), acetaldehyd (C₂H₄O), 1,3-butadien (C₄H₆) je konstatováno, že imisní pozadí ve venkovním ovzduší v ČR není u těchto škodlivin známé, hodnocení nicméně uvádí alespoň obvyklé hodnoty dle zahraniční literatury. 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.

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. Výsledek kvantitativní charakterizace rizika imisního vlivu provozu letiště Ruzyně ve výchozím stavu 1 i cílovém stavu 3 po realizaci posuzovaného záměru je tedy prakticky shodný s výsledkem hodnocení v dokumentaci EIA v roce 2009.

Obecně lze říci, že uváděné současné počty obyvatel jsou nižší, než se predikovalo v podkladových datech pro zpracování dokumentace EIA pro výhledový stav. Z toho důvodu jsou i výsledné počty obyvatel v aktualizovaných stavech ve většině výpočtových oblastech nižší při porovnání s předpokládaným počtem obyvatel pro stav v roce 2020 v rámci dokumentace EIA. Současně nedošlo k významné změně z hlediska omezení dostupnosti a využití území a z hlediska obecné ochrany životního prostředí.

Na základě závěrů předložených hodnocení zdravotních rizik v rámci žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA lze konstatovat, že nedochází k takovým změnám podmínek v území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví a které by bylo nutné prověřit v novém procesu EIA.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Imisní pozadí zájmového území bylo v dokumentaci EIA hodnoceno na základě dat nejbližších stanic automatického imisního monitoringu (AIM) a modelu ATEM pro rok 2010. Aktuálně platná legislativa požaduje při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě vycházet

z map úrovní 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 je v předložených podkladech doložen na základě pětiletých aritmetických průměrů publikovaných ČHMÚ (a to ve vztahu k imisním limitům platným v době předložení podkladu) i částečně ve vztahu k nejbližší stanici AIM. Protože výpočtová oblast představuje plochu pokrytou 106 čtverci ve kterých je vyhodnocováno pozadí, jsou dále uvedeny souhrny minimálních a maximálních hodnot pětiletých průměrů z let 2010 – 2021.

	Imisní limit	2010–2014	2015–2019	2017–2021
oxid dusičitý NO ₂ – roční průměrná koncentrace	40 µg.m ⁻³	13,8 – 36,9 µg.m ⁻³	10,4 – 26,4 µg.m ⁻³	9,5 – 21,7 µg.m ⁻³
částice PM ₁₀ – roční průměrná koncentrace	40 µg.m ⁻³	24,3 – 30,6 µg.m ⁻³	20,3 – 25,7 µg.m ⁻³	18,7 – 22,7 µg.m ⁻³
částice PM ₁₀ – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v kalendářním roce	50 µg.m ⁻³	45,7 – 54,3 µg.m ⁻³	37,0 – 47,5 µg.m ⁻³	34,0 – 41,0 µg.m ⁻³
částice PM _{2,5} – roční průměrná koncentrace	25/20 µg.m ⁻³	16,7 – 18,8 µg.m ⁻³	15,4 – 19,3 µg.m ⁻³	13,6 – 16,5 µg.m ⁻³
benzen	5 µg.m ⁻³	1,0 – 1,3 µg.m ⁻³	0,8 – 1,2 µg.m ⁻³	0,8 – 1,1 µg.m ⁻³
benzo(a)pyren – roční průměrná koncentrace	1 ng.m ⁻³	1,0 – 1,9 ng.m ⁻³	0,8 – 1,5 ng.m ⁻³	0,6 – 1,2 ng.m ⁻³

U suspendovaných částic frakce PM_{2,5} od 1. 1. 2020 došlo ke zpřísnění imisního limitu pro průměrné roční koncentrace, a to z 25 na 20 µg/m³.

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 nejnvýrazněji 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.

Snižování ukazatelů imisního pozadí v zájmové lokalitě dokládají i výsledky měření nejbližší stanice AIM 2245 Letiště Praha, které jsou shrnuty v následujícím přehledu:

	2017	2021
NO ₂ – roční aritmetický průměr	17,1 µg.m ⁻³	12,6 µg.m ⁻³
PM ₁₀ – roční aritmetický průměr	29,1 µg.m ⁻³	19,9 µg.m ⁻³
PM _{2,5} – roční aritmetický průměr	17,1 µg.m ⁻³	12,6 µg.m ⁻³

Z porovnání imisního pozadí z období zpracování dokumentace EIA a aktuálního imisního pozadí vyplývá, že nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území (naopak došlo ke zpřesnění imisního pozadí na základě ČHMÚ prezentovaných pětiletých aritmetických průměrů), které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na kvalitu ovzduší.

V rámci dokumentace EIA nebylo uváděno pozadí benzo(a)pyrenu a frakce PM_{2,5}, protože pro tyto škodliviny nebyly v době vypracování dokumentace EIA stanoveny imisní limity. Pro výchozí i aktuální stav zájmového území bez záměru byla již výše uvedena porovnání pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek dle map úrovní znečištění zveřejňovaných ČHMÚ. V rámci doplňkové rozptylové studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, září 2021) jsou příspěvky benzo(a)pyrenu (u kterého na rozdíl od PM_{2,5} dochází k překračování stanoveného ročního imisního limitu) vyhodnoceny pro pozemní dopravu a leteckou dopravu (stav 3b) a samostatně pro leteckou dopravu (stav 3c), tj. ve stavech shodných s rozptylovou studií z dokumentace EIA z roku 2009 pro plošné a liniové zdroje znečištění ovzduší. Jedná se o výhledový stav v roce 2020, tj. v dokumentaci EIA předpokládaný cílový stav po realizaci paralelní RWY 06R/24L při dosažení cílové kapacity uvedení dráhy do provozu. Příspěvky pro PM_{2,5} a benzo(a)pyren z automobilové a letecké dopravy jsou řešeny v dílčím stavu 3b a příspěvky pro benzo(a)pyren pouze z letecké dopravy pak v dílčím stavu 3c. Vychází se z toho, že bodové zdroje znečišťování ovzduší se nemění a jsou zohledněny v aktuálním imisním pozadí.

Pro výpočet příspěvků k imisní zátěži benzo(a)pyrenu je použita metodika SYMOS'97, verze 2013. Emisní faktory hodnocených škodlivin jsou převzaty z programu MEFA v.13 (automobilová doprava) a z publikace EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook – 2019 (letecká doprava). Výsledky výpočtu rozptylové studie z roku 2009 včetně nově vyhodnocených škodlivin jsou v závěru doplňkové rozptylové studie porovnány s aktuálním imisním pozadím zájmového území.

V následující tabulce jsou pak uvedeny výsledky vypočítaných příspěvků záměru pro řešené znečišťující látky:

Stav	Znečišťující látka	body sítě		body mimo síť	
		min	max	min	max
stav 3b	B(a)P - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	0,0028	0,1194	0,0028	0,0568
stav 3c	B(a)P - Aritmetický průměr /1 rok (ng.m ⁻³)	0,00002	0,00216	0,00002	0,00018

Pro $PM_{2,5}$ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací $PM_{2,5}$ za roky 2017 až 2021 v zájmovém území pohybují v rozpětí 13,6 až $16,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na nejbližší stanici AIM (2245 letiště Praha) byla v roce 2020 naměřena roční průměrná koncentrace $PM_{2,5}$ $10,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené průměrné roční příspěvky $PM_{2,5}$ realizací záměrů v cílovém stavu dosahují řádů desetin až setin a lze je tak ve vztahu průměrným koncentracím za roky 2017 až 2021 a nepřekročenému imisnímu limitu této znečišťující látky v zájmové lokalitě označit jako malé a málo významné.

Pro benzo(a)pyren je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Podle hodnocení úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací benzo(a)pyrenu za roky 2017 až 2021 v zájmovém území pohybují v rozpětí $0,6 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ až $1,2 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní pozadí benzo(a)pyrenu není na stanici AIM (2245 letiště Praha) monitorováno. Stávající platná legislativa v oblasti ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu nových zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1 % limitu roční průměrné koncentrace. Jak je patrné z výše uvedených výsledků výpočtu, příspěvky záměru v cílové kapacitě jsou významně pod 1 % imisního limitu. Na základě všech výše uvedených skutečností lze konstatovat, že realizace předkládaného záměru nebude znamenat významnější změnu z hlediska imisní zátěže benzo(a)pyrenu v řešeném území.

V rámci doplnění podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, obdrželo MŽP doplňující informace k bilanci emisí na vybraném komunikačním systému, ve vazbě na aktualizované informace k pozemní dopravě. Bilance emisí jsou zpracovány na základě aktualizovaného dopravního modelu pro časové horizonty roku 2021 (stav bez pRWY) a roku 2031 (stav s předpokládaným provozem pRWY), a to jednak pro celkovou dopravu na vybraném komunikačním systému, jednak pro dopravu generovanou provozem letiště. Na vybraných úsecích komunikací byly nejprve bilancovány emise z celkové dopravy v letech 2021 a 2031, následně byly pro oba časové horizonty bilancovány emise pouze z dopravy (včetně MHD) generované letištěm, které tvoří letečtí cestující, jejich doprovod a zaměstnanci letiště a zaměstnanci ostatních firem na letišti. V závěrečné části je potom pro hodnocené škodliviny vyjádřen procentuální podíl emisí generované dopravy letištěm k celkové dopravě.

Podíl emisí dopravy na celkových emisích v rámci řešeného komunikačního systému pro rok 2021 je uveden v následující tabulce:

2021 – stávající stav – poměr bilancí						
	CO	PM ₁₀	NO ₂	Benzen	BaP	PM _{2.5}
suma celkových bilancí (Σ g/s/m)	2.1190E-02	1.4430E-03	1.6227E-03	1.5551E-04	2.0654E-07	1.0712E-03
suma indukovaných bilancí (Σ g/s/m)	5.2975E-03	3.4495E-04	4.1585E-04	3.9411E-05	5.0335E-08	2.5503E-04
podíl indukovaných bilancí k celkovým (%)	25 %	24 %	26 %	25 %	24 %	24 %

Z této tabulky vyplývá, že ve stávajícím stavu se emise hodnocených škodlivin z liniových zdrojů generovaných dopravou letiště podílí na celkových emisích z dopravy kolem 25 %.

Podíl emisí dopravy na celkových emisích v rámci řešeného komunikačního systému pro výhledový rok 2031 je uveden v následující tabulce:

2031 – výhledový stav						
	CO	PM ₁₀	NO ₂	Benzen	BaP	PM _{2.5}
Suma celkových bilancí (Σ g/s/m)	2.5403E-02	1.6365E-03	1.5276E-03	1.6887E-04	3.0398E-07	1.1791E-03
Suma indukovaných bilancí (Σ g/s/m)	4.7569E-03	2.9293E-04	2.8063E-04	3.5693E-05	5.8986E-08	2.0696E-04
Poměr indukovaných bilancí k celkovým (%)	19 %	18 %	18 %	21 %	19 %	18 %

Z této tabulky vyplývá, že ve výhledovém stavu se emise hodnocených škodlivin z liniových zdrojů generovaných dopravou letiště podílí na celkových emisích z dopravy kolem 19 %.

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.

Ze všech zmíněných výše uvedených dílčích závěrů vyplývá, že nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na kvalitu ovzduší.

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.

V rámci předložených podkladů je na základě jednotlivých charakteristik konstatováno, že v zájmovém území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat ani vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

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.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluková situace a další fyzikální a biologické charakteristiky (vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

V původní dokumentaci EIA byly pro posouzení akustické situace definovány výpočtové oblasti v lokalitách Pavlov, Jeneč, Hostivice, Na Padesátníku, Přední Kopanina, Liboc, Na Dědině, Tuchoměřice, Kněževes, Nebušice, Horoměřice a Suchdol. Pro výhledový stav v roce 2020 v rámci dokumentace EIA bylo vycházeno z podkladové predikce počtu obyvatel (Podklady pro studii vlivu letiště na rozvoj území dotčeného leteckým provozem, B.I.R.T. Group, duben 2009). Tato predikce zohledňovala některé předpokládané projekty a dále vývoj počtu obyvatel pro předkládaný výhled. V rámci analýz došlo k rozdělení obyvatel do 5 dB pásem a dále byl stav porovnáván se situací ve výchozím roce 2006.

V rámci podkladů žádosti o prodloužení stanoviska EIA předložených v říjnu 2021, je s odkazem na Metodický pokyn 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) vycházeno ze

skutečnosti, že vstupní podklady pro hodnocení hluku se nemění. Porovnání stavu v roce 2020 (stav předpokládaný v dokumentaci EIA) s aktuálním stavem v roce 2021 dle předložených podkladů z října 2021 proto vychází ze shodného rozsahu výpočtových oblastí. Porovnání počtů obyvatel zařazených do 5 dB pásem vychází z aktualizovaných demografických dat s rozpočtem obyvatel do budov dle aktuálních dat ČSÚ a doložených rozdílů v zástavbě. Toto porovnání je provedeno pro jednotlivé zdroje hluku pro deskriptory Ldn, resp. Ldvn, a pro Ln (tedy pro deskriptory vstupující do analýzy zdravotních rizik). Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně vstupů z hlediska letecké dopravy, nedochází ani ke změně limitních izofon, které jsou podkladem pro zřízení navrhovaného ochranného hlukového pásma (oproti návrhu v Příloze č. 16 dokumentace EIA z roku 2009 bude respektována podmínka č. 6 stanoviska EIA (ve znění závazného stanoviska k ověření souladu obsahu stanoviska EIA s požadavky právních předpisů, které zapracovávají Směrnici EIA podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. (ze dne 4. 8. 2017 pod č.j.: MZP/2017/710/120)), požadující návrh ochranného hlukového pásma v rozsahu limitní izofony). Tento rozsah ochranného hlukového pásma MŽP považuje za maximální projednaný.

V provedených analýzách byla aktualizována zástavba chráněných i nechráněných staveb, byly zohledněny demolice objektů a také neuvažování některých staveb, o kterých se v době zpracování původní dokumentace EIA předpokládalo, že již budou ve výhledovém stavu zrealizovány, ale doposud se tak nestalo (např. Obytný soubor Zahrady Pavlov). Změna zástavby (např. demolice nebo výstavba nových objektů) má na akustickou situaci vliv ve smyslu odstranění nebo vytvoření akustické bariéry, což může vést ke změně průběhu izofon. Tato skutečnost byla zohledněna ve výpočtu akustické situace. Stejně tak byl v matematickém 3D výpočtovém modelu aktualizován i rozsah a výška protihlukových stěn podle současné situace (lokalita Pavlov). Výše uvedené nové skutečnosti (změna zástavby, protihlukových stěn a použití aktuálních počtů obyvatel v posuzovaných oblastech) mají vliv na přerozdělení výsledného počtu zasažených obyvatel v jednotlivých 5 dB pásmech. Změna zástavby v posuzovaných výpočtových oblastech mezi původně uvažovaným výhledovým stavem v roce 2020 a současným stavem v roce 2021 je v rámci předložených podkladů doložena rovněž graficky.

Celkové počty zasažených obyvatel ve všech hlukových pásmech dle jednotlivých druhů dopravy a zhodnocení změn v rámci jednotlivých lokalit jsou následující:

Lokality	Celkový počet zasažených obyvatel ve všech hlukových pásmech (45 až 75 a více dB)											
	Silniční doprava				Železniční doprava				Letecká doprava			
	2020 (EIA)		2021		2020 (EIA)		2021		2020 (EIA)		2021	
	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn
Pavlov	360	1090	128	199	179	1016	128	199	411	1090	22	204
Jeneč	502	929	426	750	12	116	8	93	1218	1218	1045	1045
Hostivice	2383	6167	1398	3709	1716	4415	1008	2599	383	4161	195	2506
Na Padesátníku	72	72	72	72	0	6	0	6	0	72	0	72
Přední Kopanina	352	625	255	487	-	-	-	-	782	782	622	622

Liboc, Na Dědině	2166	3899	1910	3420	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuchoměřice, Kněžves	155	609	116	471	-	-	-	-	689	2540	456	2032
Nebušice	991	1824	565	1036	-	-	-	-	31	3432	29	2000
Horoměřice	1670	3646	1261	2840	-	-	-	-	3762	3762	2986	2985
Suchdol	939	3786	882	3584	-	-	-	-	1598	6695	1465	6327

Vysvětlivky:

L_n = vážená dlouhodobá průměrná hladina akustického tlaku A pro noční dobu (8 hod) roku; hladina L_n je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro rušení spánku

L_{dvn} = vážená dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro den-večer-noc (24 hod) roku; hladina L_{dvn} je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro celodenní obtěžování hlukem a kardiovaskulární onemocnění

V lokalitě Pavlov je u silniční a letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem neuvažování Obytného souboru Zahrady Pavlov (nižší celkový počet obyvatel) a v případě silniční dopravy některých dalších objektů, které ve stavu v původní EIA vytvářely hlukovou bariéru mezi dálnicí D6 a zástavbou obce. V případě železniční dopravy je v některých pásmech (např. 65-70 dB pro L_n) identifikován drobný nárůst obyvatel. Toto přerozdělení je způsobeno skutečností, že oproti původnímu stavu nebyly ve výpočtu uvažovány protihlukové stěny podél železniční tratě, které do současné doby nebyly realizovány.

V lokalitě Jeneč je u všech zdrojů hluku patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitě Hostivice je u všech zdrojů hluku patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitě Na Padesátníku jsou počty obyvatel v jednotlivých pásmech pro všechny zdroje hluku neměnné (v rámci provedené analýzy je u letecké dopravy marginální rozdíl způsoben odlišným zařazením jednoho objektu, který se nacházel na hranici hlukových pásem, do sousedního hlukového pásma). Počet obyvatel byl z důvodu metodické návaznosti pro tuto oblast stanoven stejným způsobem, jako v původní dokumentaci EIA – odhad byl proveden na základě průměrného počtu obyvatel v chráněných stavbách (3 obyvatel/objekt). Protože v lokalitě nedošlo k výstavbě nové chráněné zástavby, nemění se ani počet zasažených obyvatel.

V lokalitě Přední Kopanina je u silniční i letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitách Liboc a Na Dědině je u silniční dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitách Tuchoměřice a Kněžves je u silniční i letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitě Nebušice je u silniční i letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitě Horoměřice je u silniční i letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

V lokalitě Suchdol je u silniční i letecké dopravy patrný pokles obyvatel ve sledovaných 5 dB pásmech vlivem nižšího počtu obyvatel v současném stavu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA.

Výše uvedená změna v počtu obyvatel je způsobena změnou rozsahu zástavby v posuzovaném území (výstavba nové zástavby, demolice atd.) a změnou počtu obyvatel vstupujících do analýzy. V některých případech situaci ovlivňuje i jiný rozsah protihlukových stěn v současném stavu oproti rozsahu uvažovanému v původní dokumentaci EIA. Obecně lze říci, že současně uváděné počty obyvatel jsou nižší, než se predikovalo v podkladových datech pro zpracování dokumentace EIA. Z toho důvodu jsou i výsledné počty obyvatel v aktualizovaném stavu pro rok 2021 v jednotlivých 5 dB pásmech nižší při porovnání s předpokládaným počtem obyvatel pro stav v roce 2020 v rámci dokumentace EIA.

V rámci následného doplnění podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z května 2023 obdrželo MŽP podklady obsahující prověření aktuálního stavu pozemní dopravy v hodnocené navazující dopravní síti a jejich zohlednění v předložených hlukových výpočtech, spolu s aktualizací stavu a hodnocení obytné zástavby v dotčeném území, včetně porovnání s předpoklady dokumentace EIA. V rámci podkladů druhého doplnění byl aktualizován výpočet hluku pro počáteční akustickou situaci (PAS) – Aktuální stav pozemní dopravy v řešených výpočtových oblastech vypočtený na základě stavu dopravy vztaženému k roku 2021 a pro výhledový stav se záměrem v roce 2031 pro pozemní dopravu (silniční a železniční doprava). Výpočet akustické situace byl proveden na základě aktualizovaného dopravního modelu pro silniční dopravu (Dopravní studie pro pRWY, AFRY CZ s.r.o., září 2022). V rámci výpočtu byla zohledněna i městská hromadná doprava pro PAS a výhledový stav v roce 2030 na základě podkladu dodaného od TSK hl. m. Prahy. Aktualizovány byly i počty vlaků a další parametry železniční dopravy – vedení tratí, rychlosti, typy vlakových souprav, jejich délky a podíly kotoučových brzd pro PAS i výhledový stav.

Ve výhledovém stavu se záměrem byly zohledněny další stavby, které se předpokládají pro posuzovaný výhledový rok 2031. Jedná se například o stavby D0 518 Ruzyně – Suchdol, MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 1. a 2. etapa, stavba II/101 a II/240 Tuchoměřice – Tursko a další. Posouzení železniční dopravy bylo zpracováno pro výpočtové oblasti Hostivice, Jeneč a Pavlov pro počáteční akustickou situaci a pro výpočtové oblasti Hostivice, Jeneč, Pavlov a Na Padesátíku v rámci posuzovaného výhledového stavu v roce 2031. Ve výhledových stavech jsou oproti PAS zohledněny plánované protihlukové stěny převzaté z projektové dokumentace stavby Modernizace trati Praha – Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo). V provedených analýzách byla aktualizována zástavba chráněných i nechráněných staveb, byly zohledněny demolice objektů a také neuvažování některých staveb, o kterých se v době zpracování původní dokumentace EIA předpokládalo, že již budou ve výhledovém stavu zrealizovány, ale doposud se tak nestalo. V rámci doplnění informací byla zohledněna i změna zástavby, ke které došlo od roku 2021. V rámci aktualizace výpočtu byly dále aktualizovány počty obyvatel v řešených oblastech dle aktuálních dat ČSÚ. Počet obyvatel v Pavlově byl pro výhledový stav doplněn o předpokládaný počet obyvatel v plánovaném Obytném souboru Pavlov.

Dle souhrnného podkladu druhého doplnění (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., květen 2023), vývoj dopravy a komunikačního systému v rámci hl. m. Prahy a Středočeského kraje v nejbližším okolí letiště dozal od podání dokumentace EIA do stávajícího časového horizontu a nyní předpokládaného uvedení záměru do provozu v roce 2031 určitých změn. Z rozdílu zatížení silniční sítě mezi roky 2031 oproti roku 2021 je patrný nárůst na dálnicích a pokles na silnicích do Prahy a na silnicích okolních obcí jako Lichoceves, Tuchoměřice, Statenice, Středokluky atd. Z rozdílu zatížení pouze pro cesty z/na letiště je patrný přenos zatížení především na nové silnice (D0, II/240) a odlehčení stávajících komunikací, a to hlavně ulice Evropská z důvodu přesunu na severní část silničního okruhu. Na dálnici D7 narůstají intenzity především v úseku mezi MÚK Aviatická – D0 (ul. Lipská) z důvodu pokračování po severní části silničního okruhu a potom nepatrně na úseku MÚK Aviatická – nová MÚK Středokluky z důvodu pokračování po nové II/240. Dálnici D6, D5 a západní část silničního okruhu přitěžuje letiště minimálně. Rozvojem letiště je dále přitížena ulice K Letišti, ale intenzity na ulicích Drnovská a Karlovarská letiště nepřitěžuje. V Kněževsi, Kněžívce, Tuchoměřicích, Přední Kopanině a v Horoměřicích vliv letiště klesá, v Hostivici, Jenci a Pavlově je téměř nulový. Z rozdílu základní varianty a varianty bez zprovoznění železnice na letiště vyplývá snížení intenzit osobních vozidel, způsobené přesunem cestujících na železnici. Z rozdílu základní varianty a varianty bez vlivu zprovoznění D0 úseků 518 a 519 vyplývá, že zprovozněním úseků 518 a 519 dojde k odlehčení silnic v blízkosti letiště směrem na Přední Kopaninu, Tuchoměřice, Lichoceves, Horoměřice, Nebušice a ulici Evropská. Zprovoznění úseků zatíží D6 a D7 dále od letiště, protože přetáhne zatížení širšího okolí. Pro samotné letiště (ulice Aviatická) nemá zprovoznění vliv, lze jen předpokládat zvýšení komfortu jízdy těchto cestujících (zvýšení rychlosti a snížení doby dosažení cíle).

Doprava indukovaná provozem letiště je možná komunikacemi Aviatická a K letišti (obsluhující Terminál 3). Celková bilance indukované dopravy při dosažení cílové kapacity

k původně předpokládanému roku 2020 dle dokumentace EIA činila 53 990 jízd. Dle aktuálního modelu dopravy tato bilance při dosažení cílové kapacity v aktuálně předpokládaném výhledovém roce 2031 činí 54 953 jízd. Podrobnější porovnání vyplývá z následující tabulky:

	Aviatická		K letišti	
	2020 (EIA)	2031	2020 (EIA)	2031
OA + LNA:	45 092	41 833	5 530	10 572
TNA:	2 378	1 149	230	529
BUS:	420	315	340	555
Σ jízd:	47 890	43 297	6 100	11 656

Vysvětlivky:

- OA + LNA = osobní a lehké nákladní automobily
- TNA = těžké nákladní automobily

Z porovnání výsledků dopravních modelů dle dokumentace EIA a předložených podkladů prodloužení platnosti stanoviska EIA je patrné, že modely indukované dopravy letišťem se v podstatě shodují, protože absolutní rozdíl pohybů dopravy generované letišťem v porovnání s dokumentací EIA pro cílový stav, který činí absolutně + 963 jízd, lze označit za zcela zanedbatelný. Lze tedy konstatovat, že doprava generovaná záměrem při dosažení cílové kapacity se mezi dokumentací EIA a stávajícím aktuálním modelem cílové dopravy pro rok 2031 v zásadě nemění. MŽP současně konstatuje, že i s ohledem na letišťem prezentované dosavadní maximální kapacity počtu cestujících v roce 2019 a počtu pohybů např. v roce 2008 (oboje nižší oproti původním prognózám dokumentace EIA), není v aktuálně uvažovaném výhledovém roce 2031 rozlišení vlastního záměru v rámci celkového příspěvku indukované pozemní dopravy letiště podstatné, a to vlivem plynulého nárůstu výkonů letiště a rostoucí obsazenosti letadel. Z pohledu aktuálně porovnávaných ukazatelů hlukové zátěže s údaji původního hodnocení dokumentace EIA je tak relevantním zejména porovnání počtů dotčených obyvatel v 5 dB pásmech a z toho odvozené hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné počty ovlivněných obyvatel ze silniční dopravy pro všechna hodnocená území:

Interval (dB)	Silniční doprava					
	PAS		2020 (původní EIA)		Aktuální výhled 2031	
	Počet obyvatel					
	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn	Ln	Ldvn
45 - 50	2 443	6 160	4 357	7 945	3 551	7 720
50 - 55	2 066	4 129	2 948	6 539	2 191	6 225
55 - 60	1 058	2 070	1 256	3 611	841	2 730
60 - 65	551	1 955	809	2 628	412	2 067
65 - 70	39	884	220	1 104	0	742
70 - 75	0	433	0	755	0	398
75 a více	0	31	0	65	0	20
Celkem	6 157	15 662	9 590	22 647	6 995	19 902

Vysvětlivky:

L_n = vážená dlouhodobá průměrná hladina akustického tlaku A pro noční dobu (8 hod) roku; hladina L_n je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro rušení spánku

L_{dvn} = vážená dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro den-večer-noc (24 hod) roku; hladina L_{dvn} je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro celodenní obtěžování hlukem a kardiovaskulární onemocnění

Z tabulky výše vyplývá, že v aktuálním výhledu 2031 dochází k poklesu počtu ovlivněných obyvatel ve všech pásmech oproti původní dokumentaci EIA.

V následující tabulce jsou uvedeny souhrnné počty ovlivněných obyvatel z železniční dopravy pro všechna hodnocená území:

Interval (dB)	Železniční doprava					
	PAS		2020 (původní EIA)		Aktuální výhled 2031	
	Počet obyvatel					
	L_n	L_{dvn}	L_n	L_{dvn}	L_n	L_{dvn}
45 - 50	339	1 096	1 113	3 203	444	1 887
50 - 55	320	441	316	1 300	378	639
55 - 60	138	308	358	676	81	327
60 - 65	37	222	117	236	48	185
65 - 70	12	45	3	108	11	61
70 - 75	0	23	0	30	0	27
75 a více	0	0	0	0	0	0
Celkem	846	2 135	1 907	5 553	962	3 126

Vysvětlivky:

L_n = vážená dlouhodobá průměrná hladina akustického tlaku A pro noční dobu (8 hod) roku; hladina L_n je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro rušení spánku

L_{dvn} = vážená dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro den-večer-noc (24 hod) roku; hladina L_{dvn} je hlukovým ukazatelem (deskriptorem) pro celodenní obtěžování hlukem a kardiovaskulární onemocnění

Z tabulky výše vyplývá, že v aktuálním výhledu 2031 dochází pro ukazatel L_{dvn} k poklesu počtu ovlivněných obyvatel ve všech pásmech oproti původní dokumentaci EIA. Pro deskriptor L_n dochází k mírnému nárůstu v pásmu 65–70 dB, v ostatních pásmech (vyjma pásma 50–55 dB) dochází k poklesu obyvatel.

Porovnání hlukové zátěže ze silniční a železniční dopravy z hlediska jednotlivých lokalit je následující:

V lokalitě Pavlov dochází u silniční dopravy k poklesu ovlivněných obyvatel ve vyšších pásmech v roce 2031 oproti původnímu stavu v dokumentaci EIA. V pásmu 45–50 dB a 50–55 dB je počet ovlivněných obyvatel vyšší. V rámci výpočtu byla zohledněna i aktuální podoba PHS u dálnice D6 (oproti stavu v původní EIA došlo k jejímu navýšení). V případě železniční dopravy dochází k velice mírnému poklesu v nejvyšších pásmech. Ve středních

pásmech jsou počty ovlivněných obyvatel vyšší, v nejnižším sledovaném pásmu 45–50 dB dochází k poklesu. Při výpočtu ve výhledovém stavu byl stejně jako v původním stavu EIA zohledněn i plánovaný Obytný soubor Zahrady Pavlov včetně navrhovaných protihlukových opatření v podobě protihlukových stěn a zemního valu. Celkově s přičtením stávajícího počtu obyvatel bylo uvažováno s více obyvateli (1291 obyvatel) oproti původní dokumentaci EIA, kde byl předpoklad 1090 obyvatel.

V lokalitě Jeneč je u silniční dopravy v nejvyšších pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA. U železniční dopravy dochází ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA v nejvyšších pásmech k mírnému nárůstu počtu obyvatel.

V lokalitě Hostivice je u silniční dopravy v nejvyšších pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA. U železniční dopravy dochází pro ukazatel L_n k mírnému nárůstu obyvatel v pásmu 65–70 dB, pro deskriptor L_{dvn} je počet obyvatel v nejvyšším pásmu stejný. V ostatních pásmech dochází pro oba ukazatele k poklesu počtu obyvatel oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA. Ve výhledových stavech jsou oproti PAS zohledněny plánované protihlukové stěny převzaté z projektové dokumentace stavby Modernizace trati Praha – Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo).

V lokalitě Na Padesátníku dochází u hluku ze silniční dopravy v aktualizovaném výhledovém stavu pro rok 2031 oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA k výraznému poklesu počtu ovlivněných obyvatel ve všech pásmech. Tento rozdíl je způsoben zohledněním rozsáhlých demolic v oblasti Na Padesátníku, které jsou plánovány v rámci stavby D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně. V rámci železniční dopravy v této oblasti v současné době není vedena železniční trať. Ve výhledovém stavu byl zohledněn hluk z plánovaného železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla.

V lokalitě Přední Kopanina je u silniční dopravy v nejvyšších pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA.

V lokalitách Liboc a Na Dědině je u silniční dopravy v nejvyšších pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA.

V lokalitách Tuchoměřice a Kněžves je z porovnání počtu ovlivněných obyvatel patrné, že v aktualizovaném výhledovém stavu v roce 2031 dochází ve všech pásmech k mírnému nárůstu oproti predikci v době zpracování původní dokumentace EIA. Tento nárůst je způsoben větším podílem nákladní dopravy v aktuálním dopravním modelu pro výhledový rok 2031.

V lokalitě Nebušice je u silniční dopravy ve vyšších a středních pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA.

V lokalitě Horoměřice je u silniční dopravy téměř ve všech pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA.

V lokalitě Suchdol je u silniční dopravy ve vyšších a středních pásmech patrný pokles počtu ovlivněných obyvatel ve výhledovém stavu v roce 2031 oproti původní predikci v EIA. Pro ukazatel L_{dvn} dochází k nárůstu obyvatel v nejnižších pásmech 45–50 dB a 50–55 dB, i zde však dochází k poklesu počtu obyvatel v nejvyšších a středních pásmech.

Na základě porovnání aktualizovaného výhledového stavu s předpoklady v rámci původní dokumentace EIA lze konstatovat, že ve většině posuzovaných výpočtových oblastí bylo zjištěno snížení počtu ovlivněných obyvatel v jednotlivých 5 dB pásmech oproti původní predikci. Tato skutečnost je dokladována v rámci aktuálního akustického posouzení a hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska počtu ovlivněných obyvatel. Na základě doloženého porovnání zástavby v době zpracování původní dokumentace EIA se současným stavem zástavby a na základě provedených výpočtů lze dále konstatovat, že v řešeném území nedošlo od doby vydání stanoviska EIA k takovým významným změnám z hlediska umístění chráněné zástavby, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na akustickou situaci v posuzovaných oblastech. Dílčí změny v rozsahu a podmínkách hodnocení oproti hodnocení dokumentace EIA, tj. zejména hodnocené výhledové stavy, zohlednění souvisejících opatření dalších staveb aj., lze v důsledku považovat za zohlednění současného stavu poznatků.

MŽP v rámci následného doplnění podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z května 2022 obdrželo doplňující informace k světelnému záření v rámci samostatné přílohy Světelné znečištění (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, březen 2022). 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 hlediska ostatních fyzikálních a biologických charakteristik bylo v dokumentaci EIA pouze konstatováno, že záměr není zdrojem vibrací ani zápachu a jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky. Z hlediska výše uvedeného smyslu

nejsou případné změny v dotčeném území relevantní, resp. nemají dopad na závěry dokumentace EIA.

K výše uvedenému MŽP doplňuje, že dne 1. 3. 2023 vešla v účinnost nová česká technická norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. V návaznosti na to byl vydán Aktualizovaný metodický pokyn MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 23. 9. 2023, odkazující na cit. normu s tím, že je považováno za vhodné, aby záměry ve smyslu ZPV, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění (jsou-li rozpracovány v takové úrovni podrobnosti), byly předkládány v souladu s požadavky této normy. U ostatních je pak doporučeno vycházet z ponechaných doporučení v rámci pokynu. V tomto smyslu MŽP nespatřuje významný dopad na závěry předloženého materiálu, ani na celkové hodnocení vlivů záměru v rámci dokumentace EIA. V případném nedodržení požadavků na bezpečnost leteckého provozu a bezpečnost zdraví při práci lze spatřovat rovněž potenciál významného negativního vlivu na veřejné zdraví, u kterého jde porovnání míry veřejného zájmu ve prospěch záměru. Současně lze konstatovat, že tyto požadavky se týkají rovněž stávající letecké infrastruktury. Příp. plnění požadavků nové normy alespoň ve zbývajících částech záměru, kde to bezpečnost leteckého provozu umožňuje, bude předmětem podrobného technického řešení záměru v rámci projektové dokumentace pro navazující řízení.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Povrchové a podzemní vody

V rámci podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z října 2021 je konstatováno, že popisy podzemních vod a vodohospodářské poměry se oproti projednané dokumentaci EIA nezměnily. V rámci doplněných podkladů žádosti z dubna 2022 je rozsah původní kapitoly dokumentace EIA dále rozšířen o popis a hodnocení samostatného podkladu Vlivy na útvary povrchových a podzemních vod (RNDr. Stanislav Fojtík, duben 2022), s odkazem na vyhlášky č. 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajonů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu (aktuálně ve znění vyhlášky č. 349/2016 Sb.) a vyhlášky č. 49/2011 Sb., o vymezení útvarů povrchových vod (aktuálně ve znění vyhlášky č. 44/2021 Sb.), kterými Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zemědělství nově vymezily útvary podzemních a povrchových vod. Jedná se o vymezení dotčeného území a identifikaci dotčených vodních útvarů z pohledu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhláškou Ministerstva zemědělství č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí).

Předmětem podkladu je popis a zhodnocení hydrologických a hydrogeologických poměrů, dotčených útvarů povrchových a podzemních vod, nakládání s vodami a potenciálních aspektů

vlivů na útvary podzemních a povrchových vod včetně hodnocení, zda došlo k podstatným změnám oproti projednané dokumentaci EIA. Vzhledem k lokalizaci záměru jsou jako dotčené identifikovány vodní útvary povrchových vod Dolní Vltava od Berounky po ústí (DVL-0820, správce povodí: Povodí Vltavy, a.s.) a podzemních vod Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID VÚ: 625000, správce povodí: Povodí Vltavy, a.s.). Celkově jsou stavy obou dotčených útvarů hodnoceny jejich správcem jako nevyhovující a jsou navržena opatření ke zlepšení stavu. V případě povrchových vod se jedná zejména o opatření ke snižování obsahu AOX (absorbovatelné organicky vázané halogeny) a PBDE (bromované difenylethery) a dále pesticidů. V případě podzemních vod se jedná zejména o sanační práce pro odstranění starých ekologických zátěží s rizikem ovlivnění kvality podzemních vod v konkrétních lokalitách. Tato opatření se hodnoceného záměru bezprostředně nedotýkají.

Dle předloženého hodnocení nedošlo z hlediska hydrologických poměrů a stavu záměrem dotčených útvarů povrchových vod oproti stavu popisovanému v dokumentaci EIA k významnějším kvalitativním ani kvantitativním změnám, které by měly vliv na provedené hodnocení vlivů. Popisovaný aktuální stav území a útvarů povrchových vod tedy odpovídá stavu uvažovanému při hodnocení vlivů. Podobně lze charakterizovat v rámci studie popsany systém nakládání s vodami. Jako nejvýznamnější vliv záměru lze považovat odvedení srážkových vod z plochy dráhy a souvisejících ploch, a to jak v oblasti zvýšení hydraulické zátěže, tak potenciálního vlivu na kvalitu vody v recipientu. Tyto vody budou odváděny na ČKV + ČOV JIH, kde budou přečištěny a regulovaně vypouštěny do Kopaninského potoka. Přívalové srážky budou zachyceny a eliminovány tzv. Kopaninským poldrem s postačující retenční kapacitou. Odtok z poldru je regulován na max. 1,1 m³/s, který nezpůsobí negativní ovlivnění toku. Nárůst produkce splaškových vod je minimální a budou odvedeny na ČOV SEVER s postačující kapacitou.

Z hlediska geologických a hydrogeologických poměrů a stavu záměrem dotčených útvarů podzemních vod nedošlo oproti stavu popisovanému v dokumentaci EIA k významnějším kvalitativním ani kvantitativním změnám, které by měly vliv na provedené hodnocení vlivů. Popisovaný aktuální stav území a útvarů podzemních vod tedy odpovídá stavu uvažovanému při hodnocení vlivů. Záměr není spojen s přímým ovlivněním saturované zóny, nepředpokládá odběry (čerpání) podzemní vody ani přímý zásah do kolektoru.

V rámci předložené studie je proto v závěru konstatováno, že ve vztahu k hydrologickým a hydrogeologickým poměrům a útvarům povrchových a podzemních vod nedošlo ke kvalitativním ani kvantitativním změnám posuzovaného záměru. Současně nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území, které by mohly zapříčinit vznik nových či agregovat již dříve identifikované vlivy a nedošlo k objevení nových podstatných poznatků s dopadem na řešení záměr oproti době, kdy probíhal proces EIA.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Situace aktuálního stavu v porovnání s původním stavem území v dokumentaci EIA se z hlediska půd nezměnila.

Z úřední činnosti MŽP uvádí, že v roce 2001 byl pro zájmové území již udělen souhlas k trvalému a dočasnému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu pro stavby „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha/Ruzyně“ a „Dostavba tunelu Jeneček v km 3,618-4,080 dálnice D6“. Rebonitace půdních jednotek, které by mohly generovat neposouzené významné vlivy záměru MŽP v zájmovém území neneviduje ani nepředpokládá.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v zájmovém území nedochází ke změnám podmínek, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na půdy.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Přírodní zdroje

V rámci dokumentace EIA byly v rámci geofaktorů životního prostředí uvedeny zejména geomorfologické a geologické charakteristiky a informace k seismicitě a absenci dobývacích prostorů a ložisek nerostných surovin.

V rámci podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je konstatováno, že z hlediska geofaktorů životního prostředí nedošlo k žádným změnám. Protože technické řešení záměru zůstává nezměněno, nemění se ani vyhodnocení vlivů záměru na geofaktory životního prostředí. Větší zábory přírodních zdrojů ani takové změny v jejich lokalizaci, které by mohly generovat neposouzené významné vlivy záměru MŽP v zájmovém území neneviduje ani nepředpokládá.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Biologická rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy)

Charakteristika stavu fauny a flory včetně porostů dřevin a ekosystémů v dokumentaci EIA vycházela z podkladových biologických průzkumů v rámci vegetačních období let 2006 a 2007, se zpracováním vstupních šetření pro potřeby předchozího oznámení ze srpna až října 2004. Další průzkumy byly provedeny ve vegetačním období roku 2008 a v první polovině vegetačního období roku 2009. Obecně bylo přírodní prostředí širšího zájmového území označeno za krajinu až silně urbanizovanou, případně za krajinu příměstského charakteru, charakterizovanou především velkými celky orné půdy a rozsáhlými soubory staveb s vysokým podílem zpevněných ploch. Vlastní zájmové území navrhované výstavby nové letištní dráhy představovalo většinou zemědělsky využívané pozemky – intenzivní agrocenózou. Z hlediska flory představovalo vlastní

staveniště dráhy především intenzivní agroceózy s výrazně ochuzeným spektrem druhů (kromě pěstovaných plodin bylo zjištěno pouze ochuzené spektrum plevelů). Z hlediska fauny byly zjištěny většinou běžné druhy otevřené, urbanizované kulturní krajiny. Ze zvláště chráněných druhů živočichů byl dokladován zejména výskyt koroptve polní, tuhýka obecného a sporadické výskyty čmeláků a zlatohlávka. Přelety byly zaznamenány u vlaštovky, otakárka, v návazných plochách byl evidován výskyt slepýše a jiných, méně významných druhů. Regionálně významné či celostátně vzácné druhy nebyly nalezeny. Vyžádaným prošetřením AOPK ČR nebyl potvrzen výskyt sysla obecného.

V rámci podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA předložených v říjnu 2021 je konstatováno, že vzhledem ke skutečnosti, mezi vypracováním dokumentace EIA a předkládanou žádostí uplynulo 12 let, byl proveden Aktualizovaný biologický průzkum (RNDr. Milan Macháček, září 2021), doložený v samostatné příloze žádosti. MŽP v rámci následného doplnění podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z května 2022 obdrželo doplňující informace k biologické rozmanitosti v rámci samostatné přílohy Vlivy na biodiverzitu – Doplnění odborného podkladu pro prodloužení stanoviska EIA (RNDr. Milan Macháček, březen 2022), s přílohou Biologický průzkum, aktualizace 2022 (závěrečná zpráva) – Příloha k vyhodnocení stavu a ovlivnění biodiverzity (RNDr. Milan Macháček, březen 2022). Doplněný podklad obsahuje aktualizované údaje týkající se biologické rozmanitosti a biodiverzity na biotopové/stanovištní úrovni, jako základního podkladu pro vyhodnocení biodiverzity v zájmovém území, a to ve vazbě na Směrnici č. 92/43/EHS o stanovištích, týkající se evropsky významných přírodních stanovišť. Dále obsahuje informace o obecně a zvláště chráněných zájmech ochrany přírody v řešeném území a údaje k biodiverzitě na druhové úrovni na podkladu aktualizovaného biologického průzkumu z roku 2022, který shrnuje výstupy terénních šetření zájmového území v průběhu vegetačních sezón v letech 2019, 2020 a 2021, včetně zjištění dřívějších průzkumů v rámci podkladové literatury.

Závěry aktualizovaného botanického průzkumu

Na lokalitě zájmového území záměru bylo nalezeno celkem 214 druhů rostlin včetně dřevin. Nebyl ani opakovanými průzkumy zjištěn žádný druh rostliny zvláště chráněný podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny (Příloha II). Celkem bylo zjištěno 11 druhů obsažených v Červených seznamech cévnatých rostlin České republiky, z toho 1 zranitelný v kategorii ohrožených a 1 téměř ohrožený (původně ohrožený), ostatní jsou evidovány jako běžné druhy v nižších kategoriích ohrožení. Uvedené druhy se vyskytují na vhodných plochách teplých ruderalů nebo v lemech cest relativně běžně i mimo zájmové území záměru.

Získané údaje svědčí o okolnosti, že i přes relativně pestré složení a vyšší biodiverzitu (mimo celky orné půdy, které v území dominují), danou přechodovými stadii mozaiky pestrých ruderalních lad, dochází k postupné degradaci dané především nástupem euryvalentnějších, konkurenčně silnějších druhů rostlin na úkor druhů přechodových sukcesních stadií. Přírodní

biotopy se vyskytují jen jako prvky v rámci antropogenních biotopů, jde o prvky vysokých mezofilních křovin biotopu K3 v mozaice keřových porostů na elevaci a v pásu dřevin podél JZ oplocení letiště, částečně i v západních až JZ lemech polí jižně až JZ od dálnice D6. Z floristického a botanického hlediska lze záměr pokládat za nekolizní, je účelné ponechat některé přechodové plochy mimo přímé terénní zásahy přirozené sukcesi s tím, že je účelné pouze provést sukcesní zmlazení formou jemného odstranění vegetačního pokryvu na podloží, protože nejpestřejší ruderalní lada v méně zapojených porostech vznikla analogicky.

Závěry aktualizovaného zoologického průzkumu

Zoologicky je možno dokladovat pro vlastní zájmové území záměru relativně pestré spektrum charakteristických živočišných druhů, včetně některých druhů zvláště chráněných, vázaných především na teplé ruderály, porosty dřevin a zemědělskou krajinu s intenzivnějším využitím. Byly dokladovány i běžnější synantropní druhy živočichů. V dotčeném krajinném prostoru, s převahou intenzivně využívané orné půdy, plochy s mozaikou porostů dřevin a různorodých relativně bohatých ruderalních lad představují určitá refugia.

Byly potvrzeny nereprezentativní výskyty několika zvláště chráněných druhů živočichů s těžištěm výskytu v ruderálech a dřevinných porostech, jinak i podél okrajů polí s přesahem do ploch s plodinami. Nebyl potvrzen přímý výskyt žádného kriticky ohroženého druhu. V kategorii druhů silně ohrožených druhů obratlovců byly potvrzeny nečetné výskyty celkem 2 druhů plazů s možnou biotopovou vazbou i na zájmové území výstavby (ještěrka obecná, slepýš křehký), analogie pro křepelku polní, zaznamenanou zatím jen akusticky poblíž navážky a z travnatých ploch letiště. U křečka polního i přes historicky doložené výskyty západně až JZ od letiště zatím v zájmovém území mimo letiště takový výskyt zaznamenaný nebyl, z výstupů biologického monitoringu letiště za roky 2020/2021 nicméně vplynuly nálezy nor křečka v počtu jednotek až prvních desítek na některých travnatých plochách uvnitř areálu letiště. U ropuchy zelené byla i aktuálně potvrzena vazba na periodické louže, v roce 2021 i na temeni navážky, případná reprodukce nebyla následně prokázána. Nebyl zjištěn žádný druh bezobratlých živočichů této kategorie zvláštní ochrany.

Z celkem 4 zaznamenaných ohrožených druhů obratlovců pro koroptev polní i tuháka obecného půjde o zásah do biotopu s pravděpodobnou reprodukcí, takže je účelné výhledové zásahy v rámci přípravy území orientovat do mimoreprodukčního období. U rorýse obecného a vlašťovky obecné šlo o přelety bez vazby na řešené území. Dále byl aktuálně potvrzen zatímní výskyt celkem 8 běžných ohrožených druhů hmyzu, i s možnou biotopovou vazbou i na zájmové území záměru (zlatohlávek *Oxythyrea funesta*, nejméně 5 druhů čmeláků rodu *Bombus*, nektaring na květech; otakárek ovocný – možný vývoj na slivoních, prskavec větší při okrajích polí a navážky, dále přelety otakárka fenyklového). Nelze vyloučit přítomnost mravenců rodu *Formica* i na navážce, zatím jen sporadicky z monitoringu pro letiště.

Na základě předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA lze proto konstatovat, že oproti stavu dokladované dokumentací EIA došlo k určitému posílení biodiverzity včetně potvrzení nereprezentativních výskytů vícera zvláště chráněných druhů živočichů. Tato okolnost je zapříčiněna především rozvojem pestrých ruderních lad z důvodu postupu sekundární sukcese v prostorech, ve kterých buď neprobíhá průběžná údržba (jde tak i o klidová území), případně kde již v mezidobí z jiných důvodů došlo k dílčím zásahům (plocha v SV části areálu letiště), přičemž plochy ruderních lad představují určité refugium v urbanizované nebo intenzivně zemědělsky využívané krajině. Z tohoto důvodu stoupá význam stanovených podmínek k ochraně bioty a ekosystémů.

Na základě aktualizovaného biologického průzkumu lze konstatovat, že nebyly zjištěny takové údaje, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy na biologickou rozmanitost.

Poznámka MŽP: Zájmové území jak v době zpracování dokumentace EIA, tak v současné době představuje stále krajinu typu agrocenóza. Z úřední činnosti je MŽP dále známo, že oba dva dotčené orgány ochrany přírody již pro realizaci záměru (výstavba 3 100 m dlouhé nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L), 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 na Letišti Václava Havla Praha) vydaly pro zvláště chráněné živočichy druhové výjimky ze zákazů stanovených v zákonu o ochraně přírody a krajiny, které současně již nabyly právní moci.

Z dalších ekosystémů uvedených v dokumentaci EIA je v rámci předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA konstatováno, že z hlediska skladebných prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) nedošlo k žádné změně oproti hodnocení v roce 2009. Z hlediska zvláště chráněných území, přírodních parků a významných krajinných prvků (VKP) ani charakteru krajiny rovněž nedochází ke změnám oproti hodnocení v rámci dokumentace EIA. Nadále tak nejsou dotčeny žádné VKP tzv. „ze zákona“, ani VKP registrované, není dotčen žádný skladebný či podpůrný prvek ÚSES.

NATURA 2000

V rámci dokumentace EIA nebyly významné vlivy na soustavu Natura 2000 předpokládány s tím, že zájmové území není lokalitou soustavy Natura 2000 a ani s takovými lokalitami není v územním či zprostředkovaném kontaktu, včetně územního rozsahu izofon předpokládané hlukové zátěže záměru. Významné vlivy záměru na tyto lokality byly vyloučeny v květnu 2009 jak stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, tak stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, jakožto příslušných orgánů ochrany přírody. Obdobně se příslušné orgány vyjádřily rovněž v rámci podkladů předchozího prodloužení platnosti stanoviska EIA (v roce 2016).

V rámci předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je konstatováno, že v zájmovém území nedošlo ke změnám z hlediska vyhlášení případných nových evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, které by mohl posuzovaný záměr ovlivnit. Toto konstatování je současně doloženo aktuálními stanovisky příslušných orgánů ochrany přírody, tj. stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí (ze dne 28. 6. 2021 pod č.j.: MHMP 930615/2021), dle kterého „záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti“, a stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (ze dne 28. 6. 2021 pod č.j.: 078227/2021/KUSK), dle kterého „na základě hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti zůstává nadále v platnosti naše dřívější stanovisko v této věci (ze dne 26. 4. 2016 pod č.j. 050470/2016/KUSK-Čížková), kterým byl již významný vliv vyloučen.“.

Lze konstatovat, že v zájmovém území nedochází ke změnám podmínek, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na lokality soustavy NATURA 2000.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina a krajinný ráz

V rámci dokumentace EIA bylo širší zájmové území zhodnoceno jako výrazně urbanizovaná příměstská až zastavěná krajina, s tím, že přírodní a přírodě blízké prvky jsou spíše fragmentární nebo větší, ale izolované, s výjimkou některých významných geomorfologických jevů. Z urbanistického hlediska jsou určující liniové stavby, velkoplošné objekty s převážně horizontální dominancí a rozsáhlejší celky orné půdy. Rozhodující část zájmového území představuje komplex objektů a dráhového systému letiště Praha Ruzyně.

Dle podkladu žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA se tato charakteristika území od doby projednání dokumentace EIA nezměnila. Lze tedy konstatovat, že k výraznějším změnám přírodních, kulturních a historických charakteristik území z hlediska ochrany krajinného rázu dle zákona o ochraně přírody a krajiny od doby zpracování dokumentace EIA nedošlo.

Na základě provedených porovnání lze konstatovat, že v zájmovém území nedochází ke změnám podmínek, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na krajinný ráz.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hmotný majetek a kulturní dědictví

V rámci dokumentace EIA bylo konstatováno, že realizace záměru může vyvolat změnu ve využívání staveb stávajících nejbližších obytných objektů (Na Padesátku, tři objekty na okraji Hostivice). Ovlivnění zájmů památkové péče ani dopady na kulturní tradice či jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy v zájmovém území nebyly předpokládány, s ohledem na dlouhodobé historické osídlení území pouze nebyly vyloučeny ojedinělé archeologické nálezy.

Dle podkladu žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA nedošlo ke změnám technického řešení záměru, nedochází proto ani ke změnám z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní památky.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v zájmovém území nedochází ke změnám podmínek, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kumulativní a synergické vlivy

Součástí dokumentace EIA v roce 2009 bylo 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. Předmětem přílohy č. 27 dokumentace EIA bylo dokladování finální akustické situace v rozložení hlukové zátěže v denní a noční době při předpokladu realizace paralelní RWY 06R/24 L a plánovaného rozšíření provozu letiště Vodochody. Z výstupu jednoznačně vyplynulo, že provozem na dráhových systémech obou letišť, který bude řízen z jednoho centra Řízení letového provozu ČR, nedojde k průniku relevantních hlukových zón, a tedy nemůže dojít ani k relevantním kumulativním účinkům provozu obou letišť v území. V rámci dokumentace EIA byla dále diskutována také možnost případného posouzení synergických účinků současného působení dopravních zdrojů hluku (letecký, silniční, železniční) s tím, že 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. Stanovení synergických účinků zatím nebylo možné opřít o zdravotně podloženou platnou metodiku. 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. V tomto smyslu byla pozornost věnována zejména městské části Praha - Suchdol, kde byla jižní varianta vedení silničního okruhu 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.

V rámci předložené žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla sestavena tabulka předpokládaných vlivů, a to ve dvou oblastech – západně a východně od paralelního dráhového systému letiště Praha Ruzyně (dále také jen „LKPR“). Při určení kumulativních vlivů byly vzaty v úvahu možné zdroje silniční a železniční dopravy, které se vyskytují v blízkosti predikovaných hlukových pásem z letecké dopravy a u nichž lze předpokládat, že by mohly mít srovnatelné hladiny akustického tlaku. Aktualizované posouzení možných kumulativních vlivů hluku z leteckého, silničního a železničního provozu na obytnou zástavbu bylo provedeno na základě těchto předpokladů a byly stanoveny lokality a části lokalit, kde je předpoklad možnosti vzniku kumulativních vlivů, a to při uplatnění rozdílů spolupůsobících hladin o 6 a více dB, tj. s předpokladem tzv. hodnotitelné změny o více než 0,9 dB. Vzhledem k tomu, že letecký hluk byl sledován v hladinách od 55 dB v denní době a od 45 dB v noční době, byly kumulativní účinky předpokládány také od srovnatelných hladin.

Předpokládaná možnost kumulativních vlivů východně od dráhového systému LKPR:

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
Kněžves	+	V jižní části obce bude dominantním zdrojem hluku především letecký hluk – provoz na stávající dráze 06L/24R. K relevantním kumulativním vlivům s provozem na dráze 06L/24R může docházet především ve východní části obce, v blízkosti dálnice D7, která je v této části obce také dominantním zdrojem hluku.	+	Dtto jako v denní době
Přední Kopanina	+	V určitých částech obce lze předpokládat kumulativní vliv zdroje hluku z letecké dopravy na obou paralelních drahách a také ze silniční dopravy na hlavních dopravních tazích obcí, především v okolí ulice K Tuchoměřicům.	+	Dtto jako v denní době
Tuchoměřice	+	V JZ části obce v blízkosti dálnice D7 a v okolí ulic např. Ke Kopanině a V Kněžívce lze předpokládat kumulativní vliv leteckého hluku z provozu na dráze 06L/24R a silničního hluku.	+	Dtto jako v denní době
Statenice	+	Ve Statenicích lze předpokládat možný kumulativní vliv především v jižní části obce z provozu na dráze 06L/24R a silničního hluku především v okolí ulice K Chotolu.	+	Dtto jako v denní době

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
Horoměřice	+	V Horoměřicích lze předpokládat silnější kumulativní vliv především z provozu na dráze 06L/24R a silničního hluku především z provozu na ulici Velvarská a ve východní části obce i v okolí ulice Suchdolská. Dále může ke kumulativním vlivům docházet i v okolí spojovacích komunikací např. ulic Hrdinů, Revoluční a Spojovací - K Chotolu.	+	Dtto jako v denní době
Únětice	-	Nepředpokládá se	+	V Úněticích lze předpokládat kumulativní vliv především v jižní části z provozu na dráze 06L/24R a silničního hluku především v okolí ulice Rýznerova.
Suchdol	+	Z provozu na dráze 06L/24R může docházet ke kumulativním vlivům v malé míře v severní části Suchdola, a to spolu se silničním hlukem v okolí ulice Kamýcká. Větší kumulativní vliv se silniční dopravou bude možné zaznamenat z provozu na dráze 06R/24L, ale i v okolí hlavních komunikací v Suchdolu, a to nejen v okolí ulic Kamýcká, ale např. i Internacionální, Suchdolská, Sídlištní, K Roztokům, Na Rybářce.	+	Z provozu na dráze 06L/24R může docházet ke kumulativním vlivům se silničním hlukem v severní části Suchdola v okolí ulice Kamýcká a Suchdolská.
Roztoky	-	Nepředpokládá se	+	V obci Roztoky může dojít ke kumulativním vlivům všech tří zdrojů hluku, a to jak leteckého (dráha 06L/24R), tak i železničního a silničního, především v okolí ulic Za Potokem, Nádražní, Riegerova, Lidická
Zdíby	-	Nepředpokládá se	+	V obci Zdíby může dojít ke kumulativním vlivům provozu na 06L/24R a silničního hluku především v okolí ulic Ústecká a Průběžná.
Sedlec	+	V obci Sedlec může dojít ke kumulativním vlivům všech tří zdrojů hluku, a to jak leteckého (dráha 06R/24L), tak i železničního a silničního.	-	Nepředpokládá se
Dolní Chabry	+	V lokalitě Dolní Chabry může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L především se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Ústecká, Měděnecká, Spořická.	-	Nepředpokládá se

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
Čimice	+	V lokalitě Čimice může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L především v severní části se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděné komunikace Čimická.	-	Nepředpokládá se
Bohnice	+	V lokalitě Bohnice může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L především v severní a severozápadní části se silniční dopravou, a to v okolí komunikace Bohnická.	-	Nepředpokládá se
Lysolaje	+	V lokalitě Lysolaje může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L se silniční dopravou, a to v okolí ulic Štěpnice a Lysolajské údolí.	-	Nepředpokládá se
Nebušice	+	V lokalitě Nebušice může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L spolu se silniční dopravou, a to v okolí ulic Tuchoměřická a Nebušická.	+	Při uvažování nestandardních stavů provozu na dráze 06R/24L může v lokalitě Nebušice dojít k minimálním kumulativním vlivům i v noční době spolu se silniční dopravou v okolí ulic Tuchoměřická a Nebušická. Za standardního nočního provozu by k této kumulaci nemělo docházet.
Na Padesátníku	+	V lokalitě Na Padesátníku bude docházet ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L s hlukem ze silniční dopravy na D7 a v ulici K Horoměřicům, a v budoucnu i s hlukem ze železniční dopravy (plánovaná rychlodráha na letišti).	-	Nepředpokládá se. Dominantní vliv D7

Předpokládaná možnost kumulativních vlivů západně od dráhového systému LKPR:

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
Dobrovíz	+	V lokalitě Dobrovíz může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06L/24R především se silniční dopravou a železniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Pražská a Kladenská.	+	Dtto jako v denní době
Hostouň	+	V lokalitě Hostouň může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06L/24R především se silniční a železniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Jenečská.	+	Dtto jako v denní době

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
Pavlov	+	V obci Pavlov může dojít ke kumulativním vlivům všech tří zdrojů hluku, a to jak leteckého (dráha 06L/24R), tak i železničního a silničního (D6). Kumulativní vlivy lze předpokládat v závislosti na vzdálenosti jednotlivých zdrojů hluku prakticky v celém území Pavlova.	+	V obci Pavlov může dojít ke kumulativním vlivům všech tří zdrojů hluku, a to jak leteckého (dráha 06L/24R), tak i železničního a silničního. Kumulativní vlivy lze předpokládat v závislosti na vzdálenosti jednotlivých zdrojů hluku spíše jen v jižní části území Pavlova.
Unhošť	+	V lokalitě Unhošť může dojít v jižní části obce ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06L/24R především se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic V Topolech, Hájecká a částečně širší okolí ulice Pražská, Křivoklátská.	+	Dtto jako v denní době, ale jen v jižní části obce.
Malé Kyšice		V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na obou drahách především se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Unhošťská, Hlavní.	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na 06L/24R se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Unhošťská, Hlavní.
Svárov	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na obou drahách především se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Hlavní a Svárovská.	-	Nepředpokládá se.
Červený Újezd	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na obou drahách především se silniční dopravou, a to v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Unhošťská, Svárovská, Hájecká, Pavlovská.	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na 06L/24R se silniční dopravou, a to v především v severní části obce, v okolí více pojížděných komunikací typu ulic Unhošťská, Hlavní.
Jeneč	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na obou drahách, a to jak se silniční, tak i železniční dopravou, a to v okolí ulic např. Úhonická, Lidická, Karlovarská	+	Dtto jako v denní době
Hostivice	+	V lokalitě může dojít ke kumulativním vlivům z provozu na dráze 06R/24L, a to jak se silniční, tak i železniční dopravou. Předpokládá se možnost kumulativního vlivu spíše v severní části Hostivice, a to v okolí ulic např. Čsl. Armády, 9. května, Novotného, Za mlýnem, Komenského	+	Při uvažování nestandardních stavů provozu na dráze 06R/24L může v lokalitě Hostivice dojít k minimálním kumulativním vlivům i v noční době spolu se silniční, tak i železniční

Lokalita	Den	Bližší rozbor	Noc	Bližší rozbor
				dopravou. Předpokládá se možnost kumulativního vlivu spíše v severozápadní části Hostivice, a to v okolí ulic např. Čsl. Armády, Novotného. Za standardního nočního provozu by k této kumulaci nemělo docházet.

Předložené hodnocení kumulativních vlivů aktualizuje předchozí podklad především ve smyslu uplatnění novějšího metodického přístupu, založeném mimo jiné na tzv. nehodnotitelné změně (rozdíl v intervalu od 0,1 do 0,9 dB), která byla definována nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, účinném až v době po vydání stanoviska EIA. Obdobný přístup byl uplatněn rovněž v rámci podkladů předchozí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA z roku 2016. Jiné závazné metody vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů stávající legislativa neukládá a nadále platí, že každý zdroj hluku se hodnotí zvlášť a není stanoven hygienický limit pro spolupůsobení více zdrojů hluku v území. Lze se jím nicméně zabývat pomocí hodnocení zdravotních rizik, a to v 5 dB pásmech, což je zohledněno v rámci předchozích uvedených hodnocení.

Způsob nahlížení na kumulativní, resp. synergické vlivy tak vychází z obdobných podmínek, jako v době zpracování dokumentace EIA. V důsledku uplatnění novějšího metodického přístupu je však rozšířen a více konkretizován výčet lokalit s potenciálem těchto vlivů. K tomuto upřesnění došlo také na základě upřesněného řešení dalších jednotlivých připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, tj. na základě aktuálně dostupných znalostí o těchto záměrech. V případě městské části Praha – Suchdol například ve vazbě na vedení trasy silničního okruhu. V důsledku provedeného upřesnění a konkretizace kumulativních a synergických vlivů nicméně nevznikla potřeba posouzení nových významných negativních vlivů. V tomto smyslu nedošlo od doby vydání stanoviska EIA k významnější změně metodiky ani legislativních požadavků. Doplnující opatření pro snížení nebo eliminaci předpokládaných kumulativních a synergických vlivů nejsou požadována ani navrhována.

V řešeném území nedošlo od doby vydání stanoviska EIA k takovým významným změnám z hlediska umístění chráněné zástavby, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na tyto aspekty – tato skutečnost je dokladována v rámci aktuálního hodnocení vlivů na veřejné zdraví ve vztahu k hlukové zátěži z hlediska aktuálního počtu dotčených obyvatel.

Z hlediska MŽP se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Dle předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA včetně jejich doplnění a dle dalších dosavadních informací MŽP, došlo od doby zpracování dokumentace EIA k některým změnám v související legislativě a k aktualizaci metod a poznatků v následujících nejvíce relevantních oblastech:

- Změny v rozsahu porovnávání – 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 (tzv. coherence stamp) 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 aktuálně předložené podklady, i celé toto sdělení, nepředpokládají 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 týkají se nezměněné podoby záměru tak, jak byl předmětem původního procesu EIA. Změny v rozsahu porovnání změn oproti podkladům předchozího prodloužení z roku 2016 proto 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. Z požadavků cit. metodického podkladu vychází rozsah popisovaných a hodnocených charakteristik v rámci aktuálně předložených podkladů pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.
- Doplnění oblastí biologická rozmanitost a biodiverzita, změna klimatu a světelné znečištění – spolu s výše uvedeným metodickým pokynem došlo od doby zpracování dokumentace EIA dále k vydání Metodického výkladu k aplikaci vybraných pojmů (biologická rozmanitost a změna klimatu) a požadavků ZPV (ze dne 20. 10. 2017 pod č.j.: MZP/2017/710/1985) a 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). Rozšíření požadavků zákona přineslo větší důraz na posuzování vlivů na biologickou rozmanitost a klimatických vlivů a omezování světelného znečištění. Uvedenými metodickými dokumenty došlo k aktualizaci metod a poznatků v uvedených

oblastech, spolu s upřesněním rozsahu nově požadovaných charakteristik a hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci dokumentací EIA. Na základě doplnění také těchto informací v rámci předložených podkladů žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA lze konstatovat, že tyto nepředstavují významnější dopady na závěry původního hodnocení dokumentace EIA, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadavky na omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení jsou aktuálně předmětem také platné technické normy ČSN 36 0459 (Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení), která tuto problematiku řeší nezávisle na procesu EIA.

- **Ovzduší** – v rámci dokumentace EIA nebyly hodnoceny škodliviny benzo(a)pyrenu a frakce $PM_{2,5}$, protože pro ně nebyly v době vypracování dokumentace EIA stanoveny imisní limity. Ty již v současné době stanoveny jsou, přičemž od 1. 1. 2020 došlo ke změně imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $PM_{2,5}$, a to z $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (důvodem zavedení přísnějšího limitu bylo uvedení legislativy ČR do souladu s právem EU i skutečnost, že jemné prachové částice jsou významným rizikovým faktorem s mnohočetným efektem na lidské zdraví). V dokumentaci EIA bylo dále imisní pozadí zájmového území hodnoceno na základě dat nejbližších stanic AIM a modelu ATEM pro rok 2010. Aktuálně platná legislativa požaduje při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě vycházet z map úrovní znečištění ČHMÚ, konstruovaných v síti 1×1 km, a to za předchozích 5 kalendářních let. Tyto změny jsou v rámci předložených podkladů zohledněny. Pro aktuální výpočet příspěvků k imisní zátěži $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyrenu je použita metodika SYMOS'97, verze 2013. Emisní faktory hodnocených škodlivin jsou převzaty z programu MEFA v.13 (automobilová doprava) a z publikace EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook – 2019 (letecká doprava). Doplnující výpočty pak vychází také z aktualizovaných dopravně-inženýrských podkladů. Celkově lze konstatovat, že závěry uvedené v dokumentaci EIA postihují celou oblast vlivů na ovzduší a identifikované změny v související legislativě a metodice nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti, které by vyžadovaly nové posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
- **Hluk** – z hlediska relevantních porovnávaných ukazatelů došlo od doby zpracování akustických posouzení v roce 2009 ke změně způsobu hodnocení hlukové zátěže, kdy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, se nyní v chráněném venkovním prostoru staveb ekvivalentní hladina akustického tlaku A stanoví pro dopadající zvukovou vlnu. Pro účely porovnání změn v rozložení zasažených obyvatel ve sledovaných 5 dB hlukových pásmech bylo v rámci vyhodnocení ponecháno zařazení těchto obyvatel na základě výpočtu při uvažování odrazu akustické energie od fasád za výpočtovými body, tedy stejně, jak tomu bylo při vyhodnocení v době zpracování původní EIA. Zachováním akustického odrazu od fasád jednotlivých objektů jsou zachovány shodné podmínky výpočtu pro porovnávané stavy. Výpočet včetně odrazů akustické energie od fasád za výpočtovými body generuje vyšší hodnoty, z tohoto

důvodu je výpočet akustické situace v současném stavu na straně bezpečnosti. V aktuálních podkladech byly rovněž zohledněny aktualizace použitých metodik a softwarového produktu CadnaA, verze 2023, oproti původní verzi 3.7 v rámci akustické studie z roku 2009, akustické parametry provozu železniční dopravy byly generovány v souladu s novější metodikou Schall03 2014. Aktuální výpočty pak vychází z aktualizovaných dopravně-inženýrských podkladů se zohledněním výsledků Celostátního sčítání dopravy ŘSD 2020 a sčítání TSK hl. m. Prahy 2021, včetně dat městské hromadné dopravy dle podkladů TSK hl. m. Prahy. Z dalších legislativních změn souvisejících s hlukovou problematikou vede MŽP v patrnosti např. změny zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, ve vazbě na účinnost změnového zákona č. 267/2015 Sb., v jejichž důsledku může být upuštěno od potřeby hodnocení počtů budoucích potenciálně dotčených obyvatel např. v dosud neobsazených plochách, navrhovaných k bydlení v rámci územně plánovacích dokumentací – tak, jak to bylo řešeno v rámci dokumentace EIA, z důvodu, že povinnost zajištění ochrany před hlukem přešla na stavebníky těchto samotných staveb, a to za podmínek uvedených v cit. zákoně. V rámci předloženého porovnání je nicméně vycházeno z původně predikovaných (hodnocených) a aktuálně doložených počtů dotčených obyvatel. Z hlediska metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení akustické situace nedošlo, i přes výše uvedené, od doby zpracování dokumentace EIA k významným změnám, které by způsobily, že vlivy záměru na akustickou situaci, by mohly nebo měly být hodnoceny jinak, s potenciálně významně jinými výsledky.

- Veřejné zdraví – obecně lze konstatovat, že používané metody hodnocení zdravotních rizik stále vycházejí ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Dle předložených podkladů prodloužení platnosti stanoviska EIA se základní obecné principy metodiky hodnocení zdravotních rizik od roku 2009, kdy bylo zpracováno hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví v dokumentaci EIA, nezměnily. Významným krokem v aplikaci této metodiky při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší v ČR však bylo vydání autorizačního návodu SZÚ AN 17/15 v roce 2015. Tento autorizační návod upřesňuje a sjednocuje základní zásady a pravidla a uvádí doporučené vztahy expozice a účinku k charakterizaci rizika a jejich publikační zdroje. Při hodnocení expozice je např. zásadou nehodnotit pouze příspěvek hodnoceného záměru, ale celkovou expozici i s imisním pozadím a významnost změny, kterou nový zdroj přinese. Problém v minulosti často představovalo získání věrohodných údajů o imisním pozadí. V autorizačním návodu jsou jako zdroj první volby uvedeny pětileté průměry základních škodlivin z mapových podkladů ČHMÚ. V posouzení vlivů na zdraví obyvatel z hlediska ovzduší je významné využití novějších postupů pro hodnocení účinků suspendovaných částic obou frakcí a oxidu dusičitého, publikované Světovou zdravotnickou organizací v rámci projektu Health risks of airpollution in Europe (HRAPIE). Projekt HRAPIE rozšiřuje spektrum kvantitativně hodnocených zdravotních a obtěžujících účinků. Z hlediska hluku došlo ke

změně postupů a výpočtových vztahů pro posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví. Ve vazbě na provedené výpočty imisí benzo(a)pyrenu a frakce PM_{2,5}, které nebyly předmětem předchozího hodnocení, protože pro ně nebyly v době vypracování dokumentace EIA stanoveny imisní limity, bylo hodnocení vlivů na veřejné zdraví doplněno rovněž o tyto škodliviny. V roce 2020 byl dále vydán aktualizovaný autorizační návod AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku“, který shrnul nové poznatky v oblasti vlivu hluku na veřejné zdraví. Došlo ke změně výpočtových vztahů pro stanovení obyvatel obtěžovaných hlukem z dopravy i obyvatel rušených ve spánku hlukem z dopravy. Oproti dokumentaci EIA došlo ke změně (významnému snížení) prahové hodnoty pro zvyšující se riziko kardiovaskulárních onemocnění. Tyto změny jsou v rámci předložených podkladů zohledněny. Z hlediska metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů na veřejné zdraví nicméně nedošlo i přes výše uvedené od doby zpracování dokumentace EIA k významným změnám, které by způsobily, že vlivy záměru na veřejné zdraví, by mohly nebo měly být hodnoceny jinak, s potenciálně významně jinými výsledky.

- Fauna, flóra a ekosystémy – od doby vydání stanoviska EIA došlo k několika novelizacím jak samotného zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, tak jeho prováděcích vyhlášek. Předložené hodnocení v rámci Aktualizovaného biologického průzkumu (závěrečná zpráva) (RNDr. Milan Macháček, září 2021), doplněné následně samostatnou přílohou Vlivy na biodiverzitu s Biologickým průzkumem, aktualizace 2022 (RNDr. Milan Macháček, březen 2022), vychází ze závěrů původního průzkumu pro účely dokumentace EIA, které dále aktualizuje z hlediska stávajícího stavu dotčeného území i platného znění související legislativy, včetně upřesňující metodiky z hlediska biologické rozmanitosti, biodiverzity aj. Obecně lze konstatovat, že metody biologických průzkumů se zásadně nezměnily, zlepšila se však dostupnost využitelných technologií a prostředků pro jejich provádění (např. fotopasti, detektory a echolokátory, apod.), v důsledku zpřesňující a rozšiřující dřívější průzkumy. Závěry dosud provedených biologických průzkumů a hodnocení, doložené rovněž dalšími výše v textu uvedenými informacemi potvrzují, že z hlediska aktuálních metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, nedošlo i přes výše uvedená nová zjištění k významným změnám závěrů od doby zpracování dokumentace EIA, které by způsobily, že vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, by mohly nebo měly být hodnoceny jinak, s potenciálně významně jinými výsledky.
- Povrchové a podzemní vody – z hlediska vod lze konstatovat, že od doby vydání stanoviska EIA došlo k legislativním změnám zákona o vodách a souvisejících vyhlášek, zčásti v důsledku implementace požadavků Rámcové směrnice o vodách. I přes změny v legislativě a doplňující informace zejména k hodnocení vlivu na dotčené útvary povrchových a podzemních vod postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA oblast vlivů na vody dostatečně a aktualizace hodnocení nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

- Půda – z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu lze konstatovat, že od doby vydání stanoviska EIA došlo k několika novelizacím příslušného právního předpisu, v důsledku však bez významného dopadu na závěry původního hodnocení dokumentace EIA. Ochrana pozemků určených k plnění funkcí lesa není záměrem dotčena, novelizace lesního zákona není v daném případě relevantní.

Podobně v případě ostatních výše neuvedených souvisejících předpisů, které byly od doby zpracování dokumentace EIA pouze novelizovány, nejsou spatřovány významnější dopady na závěry původního hodnocení dokumentace EIA.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry dokumentace EIA. Obecně došlo spíše k aktualizaci a zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

V rámci předkládané žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA platí, že od doby vydání stanoviska EIA (dne 26. 10. 2011 pod č.j.: 68161/ENV/11) došlo k dílčím změnám poznatků a metod posuzování. Tyto změny však nejsou takového charakteru, který by ovlivnil posuzování záměru a jeho výsledky. Z hlediska MŽP se tedy nejedná o změny poznatků a metod posuzování, které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 ZPV oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA s podklady včetně jejich vyžádaného doplnění písemně prokázal, 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. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že oproti procesu EIA nedošlo k takovým změnám stavu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území bez záměru, které by vzhledem k jejich charakteru mohly jednotlivě nebo v kumulaci všech výše popsanych změn generovat nové neposouzené vlivy jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek.

Stanovisko EIA bylo vydáno dne 26. 10. 2011 s platností na pět let, tedy do 26. 10. 2016. Na základě žádosti doručené dne 21. 7. 2016 (tedy v době platnosti stanoviska EIA) byla platnost stanoviska EIA dne 27. 1. 2017 prodloužena o 5 let, tedy do 26. 10. 2021. Aktuální žádost byla doručena rovněž v době platnosti stanoviska EIA dne 18. 10. 2021, a jedná se tedy o v pořadí druhé prodloužení platnosti předmětného stanoviska EIA. Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti zákon č. 465/2023 Sb., který v § 9a odst. 4 ZPV obecně omezil počet možných prodloužení platnosti

stanovisek EIA na jedno. Nicméně podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb. se toto omezení netýká stanovisek vydaných do 31. 12. 2023 (včetně) mj. k záměrům vzletové a přistávací dráhy letiště; platnost takových stanovisek EIA lze podle tohoto ustanovení i nadále prodloužovat (v případě splnění dalších požadavků § 9a odst. 4 ZPV) opakovaně. Předmětné stanovisko EIA uvedená kritéria naplňuje, a proto je možné toto, v pořadí již druhé, prodloužení platnosti vydat.

Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 ZPV a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. o 5 let ode dne konce jeho předchozí prodloužené platnosti, tj. do 26. 10. 2026.

Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti rovněž zákon č. 149/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů, který do § 9a odst. 4 ZPV zavádí změnu spočívající v tom, že se platnost stanovisek EIA nově prodloužuje závazným stanoviskem a že se podklad zpracovaný oznamovatelem, který je součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, nově zveřejňuje v Informačním systému EIA spolu s případným prodloužením platnosti. Přechodné ustanovení v části páté čl. VII bodu 1 zákona č. 149/2023 Sb. ovšem stanoví, že se posuzování vlivů záměrů (kam dle uvedeného přechodného ustanovení patří i vyřizování žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) zahájená před nabytím účinnosti tohoto zákona (tedy před 1. 1. 2024) dokončí podle dosavadních právních předpisů, přičemž v písm. g) tohoto ustanovení je stanovena výjimka pro zveřejnění uvedeného podkladu v Informačním systému EIA. Postupy, které do ZPV (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u zahájených posuzování (tedy i u vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodném ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespécifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.

Toto vyjádření nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů. Toto vyjádření není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele opakovaně prodloužena v souladu s ustanovením § 9a odst. 4 ZPV a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

Rozdělovník k č.j.: MZP/2024/710/1364

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

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

- **Hlavní město Praha**, primátor, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
- **Středočeský kraj**, hejtmanka, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Městská část Praha 4**, starosta, Táborská 32/350, 140 45 Praha 4
- **Městská část Praha 5**, starosta, nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5
- **Městská část Praha – Zličín**, starosta, Tylovická 207, 155 21 Praha – Zličín
- **Městská část Praha 6**, starosta, Čs. armády 23, 160 52 Praha 6
- **Městská část Praha – Přední Kopanina**, starosta,
K Padesátníku 10, 164 00 Praha – Přední Kopanina
- **Městská část Praha – Nebušice**, starosta, Nebušická 128, 164 00 Praha – Nebušice
- **Městská část Praha – Lysolaje**, starosta, Kovářenská 8/5, 165 00 Praha – Lysolaje
- **Městská část Praha – Suchdol**, starosta,
Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha – Suchdol
- **Městská část Praha 8**, starosta, Zenklova 35, 180 48 Praha 8
- **Městská část Praha – Dolní Chabry**, starostka,
Hrušovanské náměstí 253/5, 184 00 Praha 8
- **Městská část Praha 12**, starosta, Písková 830/25, 143 12 Praha 4 - Modřany
- **Městská část Praha 13**, starosta, Sluneční náměstí 13/2580, 158 00 Praha

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

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

- **Obec Lužce**, starosta, Lužce 1, 267 18 Lužce
- **Obec Makotřasy**, starosta, Makotřasy 35, 273 54 Makotřasy
- **Obec Malé Kyšice**, starosta, Míru 72, 273 51 Unhošť
- **Obec Malé Přítočno**, starosta, Kladenská 10, 273 51 Unhošť
- **Obec Mezouň**, starosta, Mezouň 72, 267 18 Karlštejn
- **Obec Nenačovice**, starosta, Nenačovice 59, 266 01 Nenačovice
- **Obec Nučice**, starosta, Kubrova 31, 252 16 Nučice
- **Obec Okoř**, starosta, Okoř 13, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Ořech**, starosta, Baarovo náměstí 20, 252 25 Jinočany
- **Obec Otvovice**, starosta, Otvovice 34, 273 27 Otvovice
- **Obec Pavlov**, starosta, Lidická 65, 273 51 Unhošť
- **Obec Pchery**, starosta, Pchery 333, 273 08 Pchery
- **Obec Pletený Újezd**, starosta, Kladenská 39, 273 51 Unhošť
- **Obec Ptice**, starosta, Ptice 140, 252 18 Úhonice
- **Město Roztoky**, starosta, náměstí 5. května 2, 252 63 Roztoky u Prahy
- **Město Rudná**, starosta, Masarykova 94/53, 252 19 Rudná u Prahy
- **Obec Statenice**, starosta, Statenická 23, 252 62 Horoměřice
- **Obec Stehelčevy**, starosta, Hlavní 43, 273 42 Stehelčevy
- **Obec Středokluky**, starosta, Lidická 61, 252 68 Středokluky
- **Obec Svárov**, starosta, Svárov 1, 273 51 Unhošť
- **Obec Svrkyně**, starosta, Svrkyně 94, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Tachlovice**, starosta, Tachlovice 8, 252 17 Tachlovice
- **Obec Třebusice**, starosta, Třebusice 11, 273 41 Brandýsek
- **Obec Tuchoměřice**, starosta, V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice
- **Obec Tursko**, starosta, Čestmírovo náměstí 59, 252 65 Tursko
- **Obec Úholičky**, starosta, Náves 10, 252 64 Úholičky
- **Obec Úhonice**, starosta, Na Návsí 24, 252 18 Úhonice
- **Obec Únětice**, starosta, Náves 17/4, 252 62 Horoměřice
- **Město Unhošť**, starosta, Václavské nám. 44, 273 51 Unhošť
- **Obec Velká Dobrá**, starosta, Karlovarská 15, 273 61 Velká Dobrá
- **Obec Velké Přílepy**, starosta, Pražská 162, 252 64 Velké Přílepy
- **Obec Velké Přítočno**, starosta, Vítězná 16, 273 51 Unhošť
- **Obec Vinařice**, starosta, V. ulice 250, 273 07 Vinařice u Kladna
- **Obec Vysoký Újezd**, starosta, Vysoký Újezd 4, 267 16 Vysoký Újezd u Berouna
- **Obec Zájezd**, starosta, Zájezd 26, 273 43 Buštěhrad
- **Obec Zákolany**, starosta, Zákolany 55, 273 28 Zákolany
- **Obec Zbuzany**, starosta, Na Návsí 1, 252 25 Jinočany
- **Obec Zdiby**, starosta, Průběžná 11, 250 66 Zdiby
- **Obec Želenice**, starosta, Dolní Ulice 75, 273 41 Brandýsek

Dotčené územní samosprávné celky (kategorie C):

- **Městská část Praha 1**, starosta, Vodičkova 18, 115 68 Praha 1
- **Městská část Praha 2**, starosta, náměstí Míru 20, 120 39 Praha 2
- **Městská část Praha 3**, starosta, Havlíčkovo náměstí 9/700, 130 85 Praha 3
- **Městská část Praha – Kunratice**, starosta, K Libuši 10, 148 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Libuš**, starosta, Libušská 35, 142 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Slivenec**, starosta, K Lochkovu 6, 154 00 Praha – Slivenec
- **Městská část Praha 7**, starosta, nábr. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7
- **Městská část Praha – Troja**, starosta, Trojská 230/96, 171 00 Praha 7 – Troja
- **Městská část Praha – Ďáblice**, starosta, Květnová 553/52, 182 02 Praha 8 – Ďáblice
- **Městská část Praha – Březiněves**, starosta, U Parku 140, 182 00 Praha 8
- **Městská část Praha 9**, starosta, Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9
- **Městská část Praha 10**, starosta, Vršovická 68, 101 38 Praha 10
- **Městská část Praha 11**, starosta, Ocelíkova 672, 149 41 Praha 4
- **Městská část Praha – Řeporyje**, starosta, Nad Náměstím 84, 155 00 Praha – Řeporyje
- **Městská část Praha 16, starosta**, Václava Balého 23, 153 00 Praha 5 – Radotín
- **Městská část Praha – Lipence**, starosta, K Obci 47, 155 31 Praha
- **Městská část Praha – Zbraslav**, starosta,
Zbraslavské náměstí 464, 156 00 Praha – Zbraslav
- **Městská část Praha – Lochkov**, starosta, Za Ovčínem 1, 154 00 Praha
- **Městská část Praha – Velká Chuchle**, starosta,
U Skály 262/2, 159 00 Praha – Velká Chuchle
- **Městská část Praha 18**, starosta, Bechyňská 639, 199 00 Praha – Letňany
- **Obec Bořanovice**, starosta, Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice
- **Obec Bratronice**, starosta, Bratronice 35, 273 63 Bratronice
- **Obec Bubovice**, starosta, Bubovice 27, 267 18 Karlštejn
- **Město Černošice**, starosta, Riegrova 1209, 252 28 Černošice
- **Obec Doksy**, starosta, Sokolská 305, 273 64 Doksy u Kladna
- **Obec Dolany**, starosta, Dolany 95, 278 01 Dolany nad Vltavou
- **Obec Hrdlív**, starosta, Hrdlív 79, 273 06 Hrdlív
- **Obec Choteč**, starosta, Choteč 40, 252 26 Třebotov
- **Obec Chvatěruby**, starosta, Chvatěruby 230, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1
- **Obec Jemníky**, starosta, Jemníky 97, 274 01 Slaný 1
- **Obec Kamenné Žehrovice**, starosta, Karlovarská třída 6, 273 01 Kamenné Žehrovice
- **Obec Kamenný Most**, starosta, Kamenný Most 80, 273 26 Olovnice
- **Obec Karlík**, starosta, Karlická 1, 252 29 Dobřichovice
- **Obec Klíčany**, starosta, Ke Školce 8, 250 69 Vodochody
- **Obec Kosoř**, starosta, Průběžná 260, 252 26 Kosoř
- **Obec Kozomín**, starosta, Kozomín 28, 277 45 Úžice u Kralup nad Vltavou

- **Město Kralupy nad Vltavou**, starosta, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- **Město Libušín**, starosta, Hálkova 140, 273 06 Libušín
- **Obec Máslovice**, starosta, Pražská 18, 250 69 Vodochody
- **Obec Mořina**, starosta, Mořina 81, 267 17 Mořina
- **Obec Mořinka**, starosta, Mořinka 28, 267 18 Karlštejn
- **Obec Nelahozeves**, starosta, Školní 3, 277 51 Nelahozeves
- **Obec Neuměřice**, starosta, Neuměřice 21, 273 26 Olovnice
- **Město Odolena Voda**, starosta, Dolní náměstí 14, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Olovnice**, starosta, U Rybníka 45, 273 26 Olovnice
- **Obec Panenské Břežany**, starosta, Hlavní 17, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Podlešín**, starosta, Podlešín 43, 273 25 Zvoleněves
- **Obec Postřižín**, starosta, Pražská 42, 250 70 Odolena Voda
- **Obec Roblín**, starosta, Karlštejnská 50, 252 26 Třebotov
- **Obec Sedlec**, starosta, Sedlec 60, 250 65 Líbeznice
- **Obec Slatina**, starosta, Slatina 87, 273 26 Olovnice
- **Město Smečno**, starosta, náměstí T. G. Masaryka 12, 273 05 Smečno
- **Obec Svatý Jan pod Skalou**, starosta, Svatý Jan pod Skalou 11, 66 01 Beroun 1
- **Obec Svinařov**, starosta, U Výboru 176, 273 05 Smečno
- **Obec Třebotov**, starosta, Klidná 69, 252 26 Třebotov
- **Obec Třebichovice**, starosta, Třebichovice 89, 273 06 Libušín
- **Město Velvary**, starosta, náměstí Krále Vladislava 1, 273 24 Velvary
- **Obec Větrušice**, starosta, Větrušice 14, 250 67 Klecany
- **Obec Vodochody**, starosta, Průběžná 50, 250 69 Vodochody
- **Obec Vonoklasy**, starosta, Na Návsí 4, 252 28 Černošice
- **Obec Vráž**, starosta, Školní 259, 267 11 Vráž u Berouna
- **Obec Zlončice**, starosta, Zlončice 40, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1
- **Obec Zvoleněves**, starosta, Zvoleněves 274, 273 25 Zvoleněves
- **Obec Železná**, starosta, Železná 28, 266 01 Beroun 1
- **Obec Žižice**, starosta, Žižice 31, 274 01 Slaný 1

Dotčené správní úřady:

- **Magistrát hl. m. Prahy**, ředitel, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- **Krajský úřad Středočeského kraje**, ředitel, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Městský úřad Beroun**, tajemník, Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun-Centrum
- **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**, tajemník, Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
- **Městský úřad Černošice**, tajemník, Riegrova 1209, 252 28 Černošice
- **Magistrát města Kladna**, tajemník, nám. Starosty Pavla 44, 272 01 Kladno
- **Městský úřad Slaný**, tajemník, Velvarská 136, 274 53 Slaný

- **Ministerstvo zdravotnictví**, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2
- **Hygienická stanice hlavního města Prahy**, Rytířská 12, 110 01 Praha 1
- **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2

Oznamovatel:

- **Letiště Praha, a.s.**, Ing. Jiří Pos, předseda představenstva, K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6

Zpracovatel oznámení + dokumentace EIA:

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

Zpracovatel posudku:

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

Na vědomí:

- **Magistrát hlavního města Prahy**, OOP, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- **Krajský úřad Středočeského kraje**, OŽPaZ, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
- **Městský úřad Kralupy nad Vltavou**, OŽP, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- **Česká inspekce životního prostředí**, ředitelství, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany
- **Česká inspekce životního prostředí**, OI Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
- **Ministerstvo dopravy**, odbor strategie, nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- **Ministerstvo zemědělství**, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů, Těšnov 17, 117 05 Praha 1
- **Povodí Vltavy**, státní podnik, Holečkova 8, 150 24 Praha 5
- **Povodí Labe**, státní podnik, Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
- **AOPK ČR**, Kaplanova 1, 148 00 Praha 4
- **AOPK ČR**, RP Střední Čechy, Podbabská 30, 160 00 Praha 6
- **Obec Hovorčovice**, starosta, Revoluční 33, 250 64 Měšice u Prahy
- **Obec Líbeznice**, starosta, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice
- **Obec Mratín**, starosta, Kostelecká 131, 250 63 Mratín
- **Městská část Praha – Šeberov**, starosta, K Hrnčířům 160, 149 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Újezd**, starosta, Kateřinské náměstí 465/1, 149 00 Praha 4
- **Městská část Praha – Čakovice**, starosta, náměstí 25. března 121, 196 00 Praha 9
- **Městská část Praha 19**, starosta, Semilská 43/1, 197 00 Praha 9 – Kbely

- Odbory MŽP:

- 210 – odbor výkonu státní správy I., odd. Praha (211)
- 610 – odbor adaptace na změnu klimatu
- 630 – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- 640 – odbor ochrany vod
- 740 – odbor cirkulární ekonomiky a odpadů
- 810 – odbor energetiky a ochrany klimatu
- 820 – odbor ochrany ovzduší
- 840 – odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje