

Ministerstvo pro místní rozvoj
Staroměstské náměstí 6
110 00 Praha 1

Prostřednictvím

Hlavního města Praha
Magistrátu Hlavního města Praha
Odbor stavebního řádu
Oddělení stavebního řádu
Mariánské náměstí 2/2
110 00 Praha 1

Sp. zn. S-MHMP 1333702/2023/STR
Č. j. MHMP 974714/2025

Odvolatel:

Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, sídlem U druhé baterie 889/33, Břevnov,
162 00 Praha 6, IČO: 085 02 366

Odvolání proti územnímu rozhodnutí ve věci stavby
„APN D2+TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha,
Ruzyně“

Přílohy:

- *Dle textu*

I. Úvod

Magistrát Hlavního města Praha, odbor stavebního řádu, oddělení stavebního řádu („**stavební úřad**“), vydal dne 14. 10. 2025 pod č. j. MHMP 974714/2025, sp. zn. S-MHMP 1333702/2023/STR, územní rozhodnutí („**rozhodnutí**“), o umístění stavby „APN D2+TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha, Ruzyně“ („**záměr**“ či „**stavba**“). Předmětem řízení je výstavba veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury sloužící k zajištění leteckého provozu Letiště Václava Havla. Stavba je součástí dráhového systému letiště a tvoří spojení severního a jižního odbavovacího areálu, související stavební objekty doplňují infrastrukturu letiště a zajišťují vyšší bezpečnost provozu. Součástí stavby jsou letištní pohybové plochy značené TWY M1, M2, APND2, K15 a K16, obslužné komunikace, transformační stanice, nové sítě a zařízení technické infrastruktury včetně dráhového systému, přeložky stávajících sítí, železniční a silniční tunel v úseku pod novou letištní plochou, kolektory a kabelovody, oplocení a dočasné stavby pro dopravní obslužnost a zařízení staveniště, a to v rozsahu dále uvedených provozních souborů a stavebních objektů.

Stavební úřad zároveň poučil účastníky, že se proti rozhodnutí stavebního úřadu mohou odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení. Rozhodnutí stavebního úřadu bylo na úřední desce vyvěšeno dne 15. 10. 2025, k jeho doručení tedy došlo dne 30. 10. 2025. Konec lhůty pro podání odvolání připadá na den **14. 11. 2025**.

Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova (dále jen „spolek“), ačkoli byl správním orgánem po přihlášení k zahájenému řízení vyloučen jako účastník takto zahájeného řízení o umístění stavby a do tohoto rozhodnutí stavebního úřadu podal 17.9. 2025 odvolání, o kterém nebylo dosud rozhodnuto má i tak postavení účastníka řízení dle § 9c odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů („**zákon EIA**“), který stanoví, že odvolání proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení může podat i spolek zastupující obyvatele lokality v níž má spolek místní vymezení ve Stanovách, a to i v případě, že nebyl účastníkem řízení v prvním stupni. Odvolatel je právnickou osobou soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí ve smyslu § 3 písm. i) bod 2 zákona EIA, jeho hlavní činností není podnikání a vznikl alespoň tři roky přede dnem zveřejnění informace o navazujícím řízení.

Příloha: výpis ze spolkového rejstříku

Odvolatel s vydaným rozhodnutím stavebního úřadu nesouhlasí a považuje ho za nesprávné a nezákonné. Tímto proto proti němu ve stanovené lhůtě podává své níže odůvodněné odvolání.

II. Odůvodnění odvolání

II.1. Vztah záměru a paralelní dráhy

Odvolatel předně uvádí, že stavba „APN D2+ TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, Letiště Praha Ruzyně“ je řešena souběžně s již projednávaným záměrem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ („**paralelní dráha**“). Záměr výstavby nové paralelní dráhy se nachází ve fázi územního řízení. Ačkoliv tyto dva záměry měly být projednávány společně, dle odůvodnění uvedeného v rozhodnutí stavebního úřadu vzhledem ke skutečnosti, že příprava záměru paralelní dráhy měla časové zpoždění a bylo možné očekávat významné administrativní prodlení, ukázalo se jako nezbytné záměr rozdělit na několik provozně a stavebně funkčních celků a řešit jejich realizaci v předstihu. **S tímto závěrem a postupem stavebních úřadů odvolatel zásadně nesouhlasí.**

Stavební úřad posuzující jednotlivé záměry na jednu stranu uvádí, že se jedná o dvě propojené a související stavby, na druhou stranu je však pro účely řízení o umístění záměru odděluje. Tento postup považuje odvolatel za **zcela účelovou snahu o zjednodušení povolovacích procesů**, a tedy i jednodušší prosazení obou záměrů. Odvolatel je přesvědčen, že tyto záměry měly být řešeny v rámci jednoho řízení tak, aby mohly být posouzeny komplexní dopady realizace záměrů, včetně jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, například i vliv na hlukovou zátěž. Stavební úřad i dotčené orgány tak na jednu stranu se záměry zacházejí jako se dvěma nesouvisejícími stavbami, na druhou stranu tam, kde se to správním orgánům hodí, argumentují veřejným zájmem na rozšíření mezinárodního letiště (např. v případě povolení kácení dřevin). O propojenosti obou záměrů svědčí mimo jiné skutečnost, že některá podkladová závazná stanoviska, například stanovisko EIA, bylo podkladem nejen pro řízení o umístění nyní řešené stavby, ale i pro umístění paralelní dráhy.

Dle odvolatele se jedná o nepřipustnou tzv. salámovou metodu, kdy dochází k účelovému rozdělení jinak souvisejících záměrů za účelem jejich snadnějšího prosazení. Jak vyplývá z ustálené judikatury správních soudů, tato metoda je obecně nepřipustná: *„komplexní ochranu životního prostředí tedy musí zajišťovat především územní rozhodnutí. Pokud má stěžovatel za to, že ve vztahu k dané koncepci nebyla komplexní ochrana veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny poskytnuta v dostatečné míře, může tyto námitky vznést v územním řízení, případně v navazujícím řízení o správní žalobě proti územnímu rozhodnutí, v jehož rámci může správní soud posuzovat i zákonnost stanoviska EIA a tedy nezákonnost posouzení požadavků na ochranu životního prostředí ke koncepci jako celku. Právě ze shora uvedených důvodů je u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. „salámová“ metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně.“* (rozsudek NSS ze dne 1. 8. 2012, č. j. 1 As 47/2012-386, nebo rozsudek NSS ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301). Praktika účelového rozdělování záměrů je přitom správními soudy vnímána jako nežádoucí, a to i ve vztahu k postupnému umísťování staveb, které samy sice nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již existující nadlimitní zátěži v území (viz rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011-246). Účelové dělení záměrů je podle ustálených závěrů nejen nežádoucí, ale také nezákonnou praktikou (viz např. rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526).

Pokud tedy bylo upuštěno od původního záměru, oba záměry posuzovat v rámci jediného řízení, považuje odvolatel tento postup za nezákonný a nesprávný. Již z tohoto důvodu by mělo být rozhodnutí stavebního úřadu zrušeno.

II.2. Problematika nakládání s dešťovými vodami a kontaminovanou půdou

Jedním z klíčových témat souvisejících se záměrem je pro odvolatele problematika nakládání (hospodaření) s dešťovými vodami. Již při výstavbě stávající přistávací a vzletové dráhy a kolmé dráhy letiště došlo k významnému ovlivnění hydrologických a hydrogeologických poměrů v okolí stavby.

Z projektové dokumentace, konkrétně ze strany 15 Souhrnné technické zprávy vyplývá, že v souvislosti se záměrem má dojít k razantnímu navýšení množství zastavěných ploch. Celková zastavěná plocha má činit:

- u APN D2 a souvisejících pojezdových ploch 289 383 m²,

- u komunikací a ostatních objektů 18 465 m².

Hospodaření s dešťovými vodami je navrhováno tak, že srážkové i kontaminované vody budou svedeny do ČOV + ČKV Jih, menší část do ČOV + ČKV Sever s tím, že v současnosti se usiluje o rozšíření stávajících ČOV. Nadměrné průtoky mají být odváděny do Kopaninského poldru a po přečištění do Kopaninské potoka. Na str. 82 Souhrnné technické zprávy je dále uvedeno, že profily hlavních stok svou kapacitou vyhovují současným potřebám a zajišťují i určitou rezervu pro nárůst zpevněných ploch a tomu odpovídajícího množství srážkových vod. Odvolatel namítá, že toto tvrzení bylo minimálně v době zpracování projektové dokumentace (rok 2019) nepravdivé, což dokazuje i aktuálně prováděná stavební akce spočívající v posílení dešťové stoky S_L¹, která se sice nachází v severní části areálu letiště, nicméně z celkového hlediska zpochybňuje uvedené tvrzení o dostatečnosti kapacity dokumentace. Tím je dle odvolatele zpochybněna i věrohodnost celé dokumentace předložené stavebníkem v územním řízení.

Realizací záměru v kombinaci s plánovanou paralelní dráhou však **dojde k natolik masivnímu nárůstu zpevněných ploch, že je dle odvolatele vysoce pravděpodobné, že současný systém nakládání s dešťovými vodami bude zcela nedostatečný**. Odvolatel dále připomíná, že paralelní dráha a společně s nyní posuzovaným záměrem nejsou jedinými stavbami, které mají v řešené oblasti vzniknout.

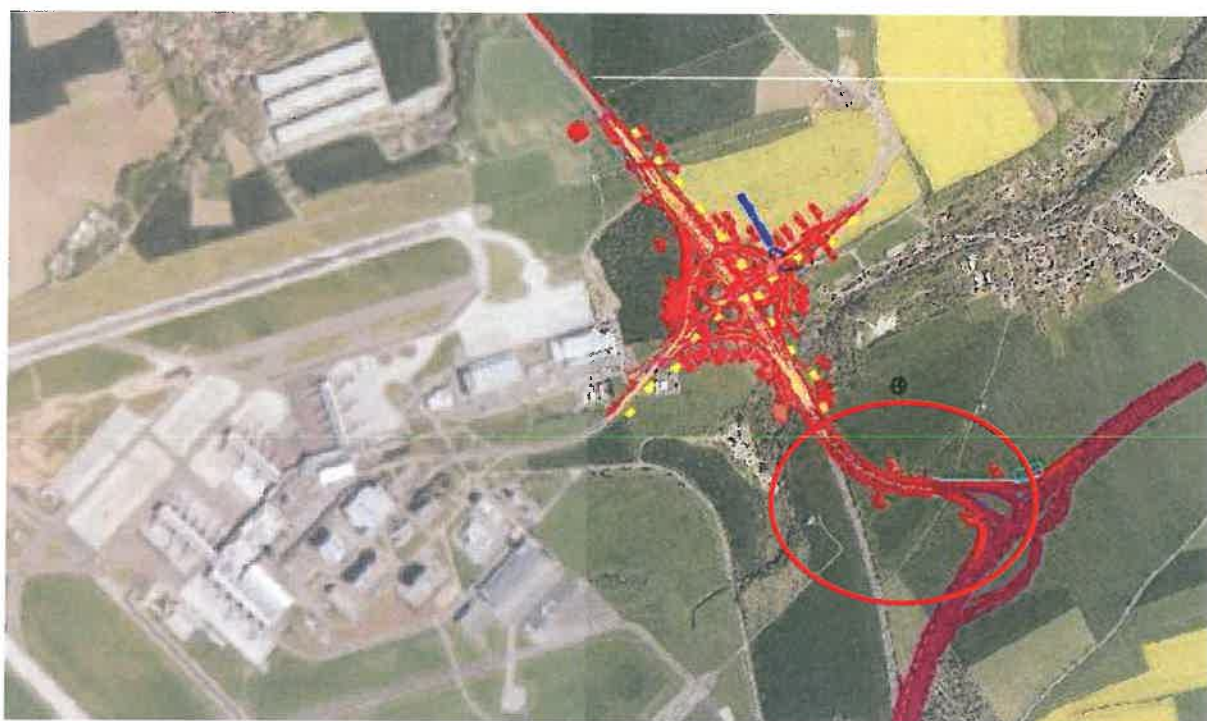
Předně má být poblíž letiště realizován záměr „MÚK Aviatická“, v jehož rámci má dojít ke zkapacitnění a rekonstrukci mimoúrovňové křižovatky pro napojení na letiště.



¹ Informace o tomto záměru dostupné například z: <https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatele/detail/Z0005204/zakazka/721907>

Úpravou křižovatky má rovněž dojít ke **zvětšení odtoku z prostoru křižovatky z důvodu vytvoření dalších těles komunikací a zvýšení zpevnění ploch vozovek**. V celkovém zhodnocení je v dokumentaci k tomuto záměru (dostupné zde: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP275?lang=cs) uvedeno, že „Z hlediska únosného zatížení prostředí je nutno zmínit vysoký poměr zpevněných ploch v území, které v případě dešťů z hlediska kvantitativního vysocí zatěžují malé vodní toky v lokalitě. Infiltrační schopnost území je značně snížena a srážky jsou umělými systémy sváděny přímo do koryt toků.“ (viz str. 71 dokumentace). V dokumentaci je rovněž počítáno s tím, že po realizaci nové křižovatky bude z dotčeného území odtékat v celoročním objemu o 9 992 m³ více srážkových vod než v současném stavu a při návrhovém dešti bude odtok dešťových vod opět vyšší o 292 l/s. Dle dokumentace pak mají být dešťové vody z tohoto záměru odváděny do retenční nádrže a poté většinou do recipientu Kopaninského potoka (viz str. 28 či 53 dokumentace), v menší míře pak do potoka Únětického nebo Horoměřického. Prakticky celé zájmové území však spadá do povodí Kopaninského potoka, kteréžto území má odvolatel ve svých Stanovách územím zájmu a činnosti.

V okolí záměru má nově vzniknout i další stavba dopravní infrastruktury, a to provizorní přeložka silnice I/7.



I realizaci tohoto záměru dojde ke zvětšení odtoku z prostoru silnice I/7 z důvodu zvětšení zpevněných ploch. Z oznámení k přeložce silnice (dostupné zde: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1027?lang=cs) vyplývá, že z tělesa nové komunikace bude v průměrném roce odtékat 49 580 m³ dešťových vod, což je o 25 340 m³ více oproti současnému stavu. Situace má být řešena tak, že srážkové vody mají být přečerpávány do retenční nádrže letiště a následně vypouštěny rovněž do Kopaninského potoka. V oznámení je rovněž připuštěno, že záměr bude mít vliv na povrchové toky, při dodržení všech opatření by však měl být akceptovatelný.

Konečně se v okolí záměru plánuje i výstavba stavby „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ jakožto součástí Pražského okruhu. Záměr představuje šestipruhovou dálnici kategorie D34/100, tedy další významnou stavbu v okolí letiště, která bude mít významný vliv na povrchové a podzemní vody v okolí letiště. Veškeré podklady k tomuto záměru jsou dostupné zde: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP520?lang=cs.



Jelikož do Kopaninské poldru a Kopaninského potoka má být odvedena srážková voda z celé řady nově vznikajících záměrů, zejména dopravní infrastruktury v blízkosti letiště, včetně paralelní dráhy a záměru, který každý samostatně i ve svém souhrnu ovlivní povrchové i podzemní vody v okolí, měly být v podkladech k záměru pečlivě vyhodnoceny veškeré kumulativní a synergické vlivy záměrů, a to zejména ve stanovisku Ministerstva životního prostředí („**MŽP**“) ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/ENV/11 („**stanovisko EIA**“). **Již ze samotné existence velkého množství objektů** v blízkém okolí je totiž zřejmé, že vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů mělo být provedeno. Odvolatel považuje za nezbytné podrobně posoudit zejména:

- kumulativní (hromadný) vliv, který je dán součtem vlivů stejného druhu,
- synergický (společný) vliv, který vzniká působením vlivů různého druhu na danou složku životního prostředí,
- provést identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů a posouzení těchto vlivů a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné a za jakých podmínek,
- vymezení kompenzačních opatření,
- stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

Jelikož toto nebylo v žádném z podkladů pro záměr, zejména pak ve stanovisku EIA ani v jeho prodloužení provedeno, je třeba toto stanovisko EIA a jeho prodloužení považovat na neúplné, nepřezkoumatelné a tedy i nezákonné.

Odvolatel v souvislosti s nakládáním s dešťovými vodami dále uvádí, že v dokumentaci pro vydání stanoviska EIA, které je podkladovým závazným stanoviskem pro posouzení záměru, i v dokumentaci pro jeho prodloužení, je při posouzení kapacity Kopaninského potoka a Kopaninského poldru pracováno s celou řadou **neaktuálních dat a podkladů**, jak uvádí odvolatel příkladmo níže.

V podkladu pro prodloužení stanoviska EIA – Vlivy na útvary povrchových a podzemních vod byla uvedena mimo jiné tato základní hydrografická data pro Kopaninský potok:

Tabulka 2: Základní hydrografická data pro Kopaninský potok

Název:	Kopaninský potok
Číslo hydrologického pořadí:	1-12-02-011
Identifikační číslo vypouštění vody:	124120
Hodnota Q_{355} :	1,5 l.s ⁻¹
Říční kilometr vypouštění:	3,4
Správce toku:	Povodí Vltavy

V dokumentaci k záměru „MÚK Aviatická“ jsou na str. 54 uvedeny hydrologické charakteristiky Kopaninského potoka takto:

Tab. 17 Hydrologické charakteristiky (dle ČHMÚ)

Tok	Kopaninský potok
Hydrologické číslo pořadí	1-12-02-011
Profil	Křížení se silnicí R7 Praha - Slaný
Plocha povodí v km ²	3,919
Průměrná dlouhodobá roční srážka v mm	549
Průměrný roční průtok l/s	10

Tab. 18 N-leté průtoky

N-let	1	5	10	50	100
Q_{24} (m ³ /s)	0,5	1,2	1,7	4,1	5,6

Tab. 19 m-denní průtoky

N-let	30	60	120	180	210	270	330	355
Q_m (l/s)	23,0	16,0	10,0	7,0	6,0	4,0	2,5	1,5

Odvolávající spolky si od Českého hydrometeorologického ústavu nechaly obstarat výpis obsahující hydrologické údaje povrchových vod pro Kopaninský potok s těmito závěry:

Vodní tok	Kopaninský potok	
Číslo hydrologického pořadí	1-12-02-0110-0-00	
Profil	Přední Kopanina, křížení s D7	
Souřadnice v S JTSK	x = -751847 m	y = -1038947 m
Plocha povodí A ^{a)}	3,62 km ²	

N-leté průtoky Q_N			$m^3 \cdot s^{-1}$			Třída IV	
N	1	2	5	10	20	50	100
Q	0,700	1,00	1,70	2,40	3,80	5,80	7,90

Příloha: hydrologické údaje povrchových vod ze dne 3. 1. 2025

Z porovnání výše uvedených údajů N-letých průtoků, které jsou údaji nezbytnými zejména při řešení protipovodňových opatření a důležitými podkladovými hodnotami, ze kterých je vycházeno při určení, zda kapacita Kopaninského potoka bude pro odvodnění záměru dostatečná, je zřejmé, že **v podkladu pro prodloužení stanoviště EIA nebylo při posouzení kapacit tohoto potoka pracováno s aktuálními údaji**. S aktuálními údaji nebylo pracováno ani u dalších záměrů v okolí, neboť aktuální N-leté průtoky Kopaninského potoka jsou daleko vyšší. Odvolatel se tak opodstatněně domnívá, že ani ostatní údaje, se kterými bylo při řešení nakládání se srážkovými vodami pracováno, nejsou aktuální. **Za tohoto stavu tak nemohlo být žádosti o vydání územního rozhodnutí vyhověno a záměr je nutné podrobit novému posouzení a projednání.**

Odvolatel rovněž konstatuje, že Kopaninský potok je opakovaně považován za **nejznečištěnější potok v Praze**, neboť obsahuje velké množství škodlivých perfluorovaných látek (PFAS), které se používají u hasících pěn na letišti a je velmi pravděpodobné, že se odtud pravidelně do toku splachují.

Do řízení o umístění záměru paralelní dráhy, který s nyní posuzovaným záměrem bezprostředně souvisí, byl v poslední době doplněn **podrobný inženýrskogeologický průzkum** z roku 2009. Průzkum se tedy týkal stejného území, na jakém má dojít k realizaci záměru. Průzkum mj. uvádí, že **vlastní letištní provoz způsobuje znečištění vod těžkými kovy a ropnými látkami**. I přes sanační práce je podzemní voda **stále znečištěna ropnými látkami** a nelze ji využít pro zásobování pitnou vodou. Vyhodnocení analýz směsných vzorků je uvedeno v příložené tabulce.

Co se týká hydrologických poměrů, v průzkumu je uvedeno, že povrchová dešťová voda je kontaminovaná ropnými látkami, močovinou, která je používána k rozmrazování letištních ploch, a produkty jejího rozpadu. Tyto povrchové vody jsou svedeny ze severní části letiště do Únětického potoka a z jižní části do Kopaninského potoka.

Tahulka č. 12: Koncentrace škodlivin v sušině

Ukazatel	jednotka	rozbory provedeny v oblastech								Vyhláška 264/2004 Sb. Př. č. 10
		Ia	Ic	Id ₂	II-1	II-3	II-4	II-5	JV91	
As	mg/kg sušiny	44.5	65.2	56	9.7	5.9	25.4	6.5	-	10
Cd	mg/kg sušiny	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	1.6	-	1
Cr _{celk.}	mg/kg sušiny	34		68.5	25.6	31.6		48	-	200
Hg	mg/kg sušiny	<0.1		<0.1	<0.1	<0.1		17	-	0.8
Ni	mg/kg sušiny	33		31.5	20.5	23.8		27	-	80
Pb	mg/kg sušiny	31.7	45.6	166	32.7	36.6	18.3	99	-	100
V	mg/kg sušiny	98		66	51	60		72	-	180
BTEX	mg/kg sušiny	<0.5		<0.5	<0.5	<0.5		0.25 (<0.1)	-	0.4
PAU	mg/kg sušiny	0.096	0.049	0.039	15	0.17	0.049	5.9	-	6
PCB	mg/kg sušiny	<0.1		<0.005	<0.02	<0.005		0.03	-	0.2
EOX	mg/kg sušiny	<1		<1	<1	<1		<1	-	1
C ₁₀ -C ₄₀	mg/kg sušiny	38	91	44	34	25	57	814	3710	300

Příloha: *podrobný inženýrskogeologický průzkum z roku 2009*

Odvolatel dále namítá, že z podrobného hydrogeologického průzkumu z roku 2009, předloženého do územního řízení o souvisejícím záměru paralelní dráhy, dále vyplývá, během průzkumných prací byly z 60 vybraných vrtů odebrány vzorky za účelem zjištění kontaminace zemín s tím, že byla potvrzena **několikanásobně překročená limitní hodnota arsenu a nadlimitní obsah olova, kadmia, PAU (polycyklických aromatických uhlovodíků) či C₁₀-C₄₀**. Je tedy zřejmé, že se v daném území, do kterého má být umístěn i nyní projednávaný záměr, **prokazatelně nachází kontaminovaná půda**. Jelikož tedy i obrovské objemy zeminy vzniklé při výkopových pracích budou kontaminovány, nebude možné tuto zeminu využít pro účely stavby v místě, kde byla vytěžena. Napadené rozhodnutí přitom tuto skutečnost žádným způsobem neřeší a ani neřeší, jak bude s těmito kontaminovanými zemínami v podobě stavebního odpadu nakládáno v rámci stavby a kam bude tato kontaminovaná zemina uložena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví. Pouze na str. 10 se v návaznosti na obsah stanoviska Ministerstva dopravy uvádí, že vykopaná zemina nesmí být ukládána do prostoru průběhu podzemního vedení, což je zcela nedostatečné. Jelikož záměr s ohledem na svou výměru vyvolá obrovské množství zemních prací, bylo proto zcela zásadní, aby se stavební úřad zabýval ve svém rozhodnutí i touto problematikou. Pokud tak neučinil, je rozhodnutí stavebního úřadu neúplné, nesprávné a nezákonné.

Odvolatel rovněž považuje za nepřijatelné, aby za této situace docházelo k výstavbě dalšího záměru. Povinností žadatele je nejdříve zajistit, aby nedocházelo ke kontaminaci okolní půdy a vod ze současného provozu letiště a až poté plánovat či realizovat další záměry.

Odvolatel s ohledem na výše uvedené shrnuje, že skutečnosti uvedené v průzkumech prokazují, že záměr bude mít negativní vliv na životní prostředí i zdraví dotčených obyvatel. Již nyní je půda a voda v okolí záměru z důvodu provozu letiště kontaminována a je vysoce pravděpodobné, že hodnoty kontaminace se při realizaci záměru podstatně zvýší. Ani z tohoto důvodu nemělo být žádosti o vydání územního rozhodnutí vyhověno.

Z výše uvedených důvodů považuje odvolatel za zcela nesprávné i závěry uvedené ve stanovisku Městské části Praha 6, Úřadu městské části, odboru výstavby ze dne 27. 7. 2023, č. j. MCP6 259923/2023, jakožto dotčeného orgánu na úseku vodního hospodářství. Dotčený orgán v něm uvádí, že má dojít k výstavbě rozsáhlého komplexu komunikací a pojezdových drah v areálu letiště se závěrem, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu dotčeného útvaru povrchových vod a chemického stavu a kvantitativního stavu útvaru podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu. Výše uvedené podklady ovšem tento závěr vylučují.

Odvolatel proto svým odvoláním ve smyslu § 149 odst. 7 správního řádu napadá i zákonnost a věcnou správnost vydaného závazného stanoviska dotčeného orgánu na úseku vodního hospodářství a požaduje, aby toto bylo zrušeno či změněno na nesouhlasné nadřízeným orgánem státní správy.

II.3. Absence vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách č. 2000/60/ES

Odvolatel dále uvádí, že záměr by měl být posouzen z hlediska jeho možného vlivu na stav vodních útvarů povrchových a podzemních vod z pohledu požadavků Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. 10. 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky („**Směrnice**“). Takovéto posouzení by mělo konkretizovat, zohledňovat a vyhodnocovat záměr zejména z pohledu čl. 4 odst. 7 této Směrnice. Takovéto vyhodnocení však nebylo v řešené věci provedeno.

Česká republika disponuje státní politikou mimo jiné v oblasti vod, jejímž cílem je vytvořit podmínky pro udržitelné hospodaření s omezeným vodním bohatstvím České republiky. Hlavní zásady státní politiky vycházejí právě ze Směrnice, dalších směrnic z oblasti ochrany vod či strategie EU pro udržitelný rozvoj. Enviromentální cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových vod, podzemních vod a vodních ekosystémů jsou stanoveny zejména v čl. 4 odst. 7 Směrnice.

Z podkladů dostupných odvolateli je zřejmé, že například k záměru „stavba D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ bylo zpracováno i vyhodnocení záměru právě z hlediska Směrnice. Pro aktuálně řešený záměr však takovéto vyhodnocení zpracováno nebylo, ačkoli by zejména takto velké projekty měly být z hlediska zhoršování stavu nebo (ne)dosažení enviromentálních cílů podle Směrnice posouzeny. Odvolatel v této souvislosti rovněž připomíná, že realizace záměru nesmí ohrozit plnění rámcových environmentálních cílů Směrnice a způsobit zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod.

Jelikož do řízení nebyly žadatelem doloženy veškeré potřebné podklady, nebylo možné žádosti o povolení umístění záměru vyhovět. Pokud i přes absenci všech podkladů stavební úřad umístění záměru povolil, je jeho rozhodnutí nesprávné a nezákonné.

II.4. Rozpor záměru s PÚR, ZÚR a s cíli a úkoly územního plánování

Odvolatel dále uvádí, že záměr je v rozporu s Politikou územního rozvoje („PÚR“), zásadami územního rozvoje i cíli a úkoly územního plánování, jak bude podrobněji rozebráno níže.

II.3.1 Rozpor záměru s PÚR

Odvolatel předně uvádí, že PÚR je koncepčním strategickým dokumentem stanovujícím cíle, které se mají sledovat a naplňovat. Slouží ke koordinaci při naplňování strategických dokumentů s tím, že přímo uvádí Strategii regionálního rozvoje ČR.

Podle bodu 2 PÚR „Politika územního rozvoje ČR je **nástrojem územního plánování**, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování¹ v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, **zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.**“ Udržitelný rozvoj území je tedy základním úkolem PÚR.

Bod 3 PÚR stanoví, že „Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR (dále jen „územní rozvoj“). Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů, PÚR ČR vychází mj. i z aktuálně platné Strategie regionálního rozvoje (SRR) ČR, a slouží ke koordinaci územního plánování a strategického plánování. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu³ a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů (dále jen „rozvojové záměry“).“

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

Z priorit územního rozvoje lze zmínit např:

- (16a) Při územně plánovací činnosti **vycházet z principu integrovaného rozvoje** území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné **koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek**.
- (23).....vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem **důsledně předcházet** zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému **nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků)**.
- (24) „Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi...“.
- (27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístění veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. **Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní**

dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti **stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi**, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

- (28) Pro zajištění kvality života obyvatel **zohledňovat** potřeby **rozvoje území v dlouhodobém horizontu** a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a **ochranu kvalitních městských prostorů** a veřejné infrastruktury je vhodné řešit **ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností**.

Pro samotné letiště pak PÚR uvádí:

„L1

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

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

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Záměr nové paralelní vzletové a přistávací dráhy koordinovat se záměrem napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť. Po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití dráhy 12/30.

Úkoly pro územní plánování:

- a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí.
- b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční síť).“

Odvolatel předně uvádí, že PÚR není izolovaným dokumentem a požadavky na rozvoj letecké dopravy nejde oddělit od jiných článků toho samého dokumentu. Není tedy možné, aby Ministerstvo dopravy prosazovalo jeden konkrétní záměr bez ohledu na smysl a cíle celé PÚR a zejména na její priority, které jsou uvedeny v kapitole 2. PÚR, i Strategii regionálního rozvoje ČR povinně implementující řídící principy udržitelného území, územní agendu EU a Lipskou chartu pro rozvoj měst. Všechny tyto dokumenty vychází ze společného Strategického rámce ČR 2030, který je navázán na Agendu 2030, přes kterou je koordinován udržitelný rozvoj celé EU. Strategický rámec ČR 2030 je skutečně klíčovým dokumentem ČR pro naplnění cíle udržitelného rozvoje. Výsledkem společné práce na půdě EU je přijetí evropského právního rámce pro klima v roce 2021. Tento právní rámec standardizuje principy strategického plánování a řízení do evropské legislativy jako ověřenou metodu, která umožňuje dosažení vytyčených cílů. **Veřejná správa musí posuzovat konkrétní záměr vždy v kontextu strategických dokumentů. Jedná se o výsostný princip, který byl zaveden dohodou států EU.** Cílem je zavedení odpovědné správy na všech úrovních veřejné správy s tím, že rozhodování se má konat vždy na té nejnížší možné úrovni, ale zároveň, aby toto rozhodování sledovalo společné cíle.

PÚR tedy úkoluje veřejnou správu a určuje cíle, priority i konkrétní úkoly, které musí s ohledem na cíle a priority navazující ZÚR, územní plány, územní studie a regulační plány řešit. Samotná PÚR jednoznačně úkoluje orgány veřejné správy, aby před výstavbou paralelní dráhy **byly stanoveny**

podmínky pro udržitelný rozvoj území. Další rozvoj musí být podmíněn dostatečnou veřejnou infrastrukturou. K plnění těchto podmínek úkoluje jak požadavky na koordinaci rozvoje oblasti OB1, tak přímo v článku k požadavku na vymezení paralelní vzletové a přistávací dráhy.

Úkolem veřejné správy je pak sledovat a poměřovat, zda konkrétní záměr pomáhá naplňovat společné cíle. Pokud nemá dojít k popření celého smyslu PÚR a navazujících strategických dokumentů, na které PÚR přímo odkazují, není vůbec myslitelné, aby bylo zahájeno jakékoliv řízení o povolení záměru, dokud nejsou stanoveny podrobnější podmínky pro rozvoj území tak, jak to PÚR vyžaduje. Teprve poté bude možné určit, za jakých podmínek může být záměr provozován a podle toho lze i projektovat jeho výstavbu. **Pokud tomu tak zatím není, pak je nutné ve veřejném zájmu trvat na tom, aby záměr nebyl do doby, než proběhne řádná koordinace a stanovení podrobných podmínek pro rozvoj území dle požadavků PÚR, realizován.**

Odvolatel dále uvádí, že stavební úřad ani orgán územního plánování (jak rozebere odvolatel v dalších částech svého odvolání), se nezabývaly souladem záměru s PÚR, případně tento soulad pouze stručně konstatovaly, aniž by se touto problematikou podrobněji zabývaly. Z tohoto důvodu je třeba vydané rozhodnutí považovat za nesprávné.

II.3.2. Nesoulad Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy s klimatickým zákonem, prioritami udržitelného rozvoje a úkoly a cíli územního plánování, které z nich vychází

Odvolatel dále uvádí, že Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy („ZÚR hl. m. Prahy“ či „ZÚR“) ve své aktuální podobě z 29. 8. 2025 na jedné straně hovoří o udržitelném rozvoji, ale dokumentace reálně nic takového nenabízí. ZÚR hl. m. Prahy pomíjí platný legislativní stav, který vyžaduje prioritně sledovat klimatické cíle, dekarbonizaci a dosažení uhlíkové neutrality.

Odvolatel předně uvádí, že výkresy ZÚR hl. m. Prahy mají představovat vizi a strategii rozvoje města. Kromě koordinace navazujícího územního plánu je úkolem ZÚR hl. m. Prahy zajistit funkční koordinaci se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Na první pohled je zřejmé, že obě dokumentace jsou obtížně porovnatelné. Mezi kraji navazuje výkres technické infrastruktury a dopravní infrastruktury, ale třeba potenciál provázání ÚSES na severu hl. m. Prahy, kde je plánován záměr výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy (a s níž stavba souvisí), není dostatečně řešen. Výkres krajiny hl. m. Prahy a Středočeského kraje a výkres uspořádání obou krajů jsou dva odlišné vzájemně nenavazující dokumenty. Výkresová část je doplněna příslušnými kapitolami textové části. Přestože Zásady územního rozvoje hovoří o udržitelném rozvoji, k prioritám udržitelného rozvoje jsou ZÚR hl. m. Prahy mimoběžné.

Evropská unie svým zákonným usnesením na základě principů proporcionality a subsidiarity přenáší na hl. m. Prahu konkrétní úkoly, které má zahrnout k řešení v rámci procesů územního plánování. Česká republika již postupně všechny požadavky implementovala do svých správních a legislativních postupů a od hl. m. Prahy očekává jejich naplňování. Naplňovat Agendu 2030 je tak hl. m. Praha povinna prostřednictvím usnesení vlády o přijetí strategického rámce ČR 2030. Ten přijala vláda ČR usnesením č. č. 669/2018 a bylo zveřejněno ve věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí 7. 11. 2018. Schválením klimatického zákona a následným zákonným rozhodnutím o plnění Agendy 2030 došlo k naplnění zákonem daných podmínek, aby postupy strategického plánování a řízení tak, jak vyžaduje Strategický rámec ČR 2030, byly pro celou veřejnou správu závazné (v podrobnostech viz kapitola 9).

Zákon o obcích č. 128/2000 Sb. v § 61 odstavci 2 b. říká: „Při výkonu přenesené působnosti se orgány obce řídí **1. usneseními vlády a směrnicemi ústředních správních úřadů**; tato usnesení a tyto směrnice **nemohou orgánům obcí ukládat povinnosti, pokud nejsou zároveň stanoveny zákonem**; podmínkou platnosti směrnic ústředních správních úřadů je jejich publikování ve **Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí**.“ V zákoně č. 131/2000 Sb. o hl. m. Praze je toto ustanovení uvedeno v § 31 odstavci 3b).

Zásady územního rozvoje určují strategii naplňování udržitelného rozvoje. (viz § 78 stavebního zákona v odstavci 1, který říká: **(1) „Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem a určují strategii pro jejich naplňování.“)**)

Základním cílem dle § 38 stavebního zákona je vytvářet podmínky pro to, aby územní plánování vždy směřovalo k udržitelnému rozvoji. Koncepční a strategické směřování, které ZÚR hl. m. Prahy zobrazují, vychází z analýz, které jsou obsaženy zejména v územně analytických podkladech. Návrh řešení pak musí vycházet z vlastního Strategického plánu hl. m. Prahy. Strategický plán hl. m. Prahy však není aktualizován a cíle Strategického rámce ČR a navazujících dokumentů neřeší. Nereflektuje tak požadavky klimatického zákona a z něj vyplývající zákonné cíle. Nepracuje s nejlepším aktuálním poznáním. Přesto jde o nejucelenější strategický dokument hl. m. Prahy, který má město k dispozici. Strategický plán hl. m. Prahy i tak nabízí nejkonkrétnější specifické cíle rozvoje zdravé a udržitelné, sociálně soudržné a prosperující metropole.

Je nemožné a také již nezákonné, aby zásady územního rozvoje byly zpracovány bez prokazatelného propojení na strategický plán. Bez této vazby není možné vytvářet podmínky pro konsensuální přístup k naplňování cílů udržitelného rozvoje. Zásady územního rozvoje musí v souladu s požadavky Strategického rámce ČR 2030 i Politikou územního rozvoje odkazovat na vlastní strategický plán hl. m. Prahy. Prostřednictvím něj na příslušné navazující sektorové dokumenty. Jen tak je možné, aby byla veřejná správa dostatečně srozumitelně úkolována k jejich sledování a kontrole. Strategické dokumenty mají procházet každoroční kontrolou plnění a odpovídajícími revizemi. Tento postup umožňuje účinně úkolovat veřejnou správu, aby vždy rozhodovala podle aktuálního stavu nejlepšího poznání. Konsensuální naplňování cílů nelze zajistit z úrovně kraje. Na úrovni zásad územního rozvoje se řeší problémy v měřítku celého kraje, hl. m. Prahy. ZÚR hl. m. Prahy tedy znázorňují jen koncepci, strategii. Nalézt nejvhodnější variantu řešení a dojednat konkrétní spravedlivé dohody umožňuje důsledné uplatňování principu subsidiarity. Jen subsidiární přístup umožní, aby plánování bylo konkrétní, podrobné a dobře srozumitelné. Proto musí ZÚR hl. m. Prahy obsahovat i konkrétními požadavky na navazující územně plánovací dokumentaci. Dle potřeby musí požadovat vznik územních studií. Nesmí předjímat konkrétní řešení, které má být obsažené v územní plánu, nebo plánu regulačním.

Takto bohužel ZÚR hl. m. Prahy koncipované vůbec nejsou. Fakticky jde o zhrubnutí plánovaného metropolitního plánu na ZÚR hl. m. Prahy s tím, že metropolitní plán přenáší s mírnými inovacemi stávající územní plán do nového zobrazení. Výkresy infrastruktury tak nijak nereagují na nové požadavky rozvoje města. Nezpracovává nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1119, ani nereaguje na Rozhodnutí EP a Rady (EU) 2022/591 o všeobecném akčním programu unie pro životní prostředí na období do roku 2030, které směřuje ke všem úrovním veřejné správy. Jde o 8. akční program pro životní prostředí, který vytváří základ pro dosažení environmentálních a klimatických cílů vymezených v rámci agendy OSN pro udržitelný rozvoj 2030 (Agenda 2030).

Základní přehled o uspořádání území hl. m. Prahy dokládají níže uvedené výkresy:

strategickém plánu. Soudržná a zdravá metropole usiluje o město krátkých vzdáleností. Zdravý život ve vybaveném městě, které rozvíjí udržitelnou mobilitu atd.

Základní uspořádání města by mělo vymezit vlastní aglomerační a čtvrtková centra, vyznačit specifická kulturně historická a přírodní území a vyznačit vzájemné provázání center zelenými pásy a koridory. Strategie regionálního rozvoje ČR dává za úkol Praze vytvářet podmínky pro rozvoj inovačních technologií, které pomohou nastartovat přechod průmyslu v celé zemi na práci s vysokou přidanou hodnotou. Jde o prioritu celostátního významu. K tomu je nutné zajistit v urbánním prostředí spojení všech základních složek, které jsou podmínkou pro vznik atraktivního prostředí. Jde o B+5V, tedy o zajištění toho, aby v blízkých vazbách bylo možné dosáhnout na kvalitní bydlení, vzdělání, vědy, výzkumu, vývoj i výrobu. Správné vymezení specifických rozvojových a transformačních území pak směřuje celý další územní rozvoj. Stejně důležité pro udržitelné město je usilování o obnovu, ochranu a rozvoj radiálních zelených os. Ty vzhledem k morfologii území vždy představovali malé vodní toky, které směřovaly k centrální ose řece Vltavě. Strategický plán hl. m. Prahy toto považuje za klíčovou hodnotu. Jde o základní koncept přátelského zeleného města, které zpřístupňuje všem občanům Prahy přes bezpečné koridory oddechové plochy města. Stejně tak existuje poznaná nutnost rozvíjet tangenciální tramvajové spoje a nutnost celé přípraží kvalitně provázat veřejnou dopravou. Strategie regionálního rozvoje ČR úkoluje ke vzniku udržitelných regionů na principu spádových území. (+10 tisíc občanů minimálně s místním centrem a službami tak, aby se negenerovala poptávka po mobilitě). Směřovat kolem nich rozvoj vybavenosti a služeb a tato subcentra ve veřejném zájmu prioritně propojit systémem bezemisní tedy kolejové dopravy – tramvajemi viz také dále). Právě s ohledem na tyto priority územního plánování požadují PÚR, aby došlo ke zpracování územních studií pro oblast OB1 a vyřešili se tak i vazby mezi MČ a obcemi za hranicemi města. Požadavek na koordinaci a spolupráci MČ v utváření udržitelných regionů ZÚR hl. m. Prahy vůbec neřeší a do další stupně územně plánovací dokumentace nepřenáší. Stejně tak neřeší ani další zmiňované priority uspořádání hl. m. Prahy.

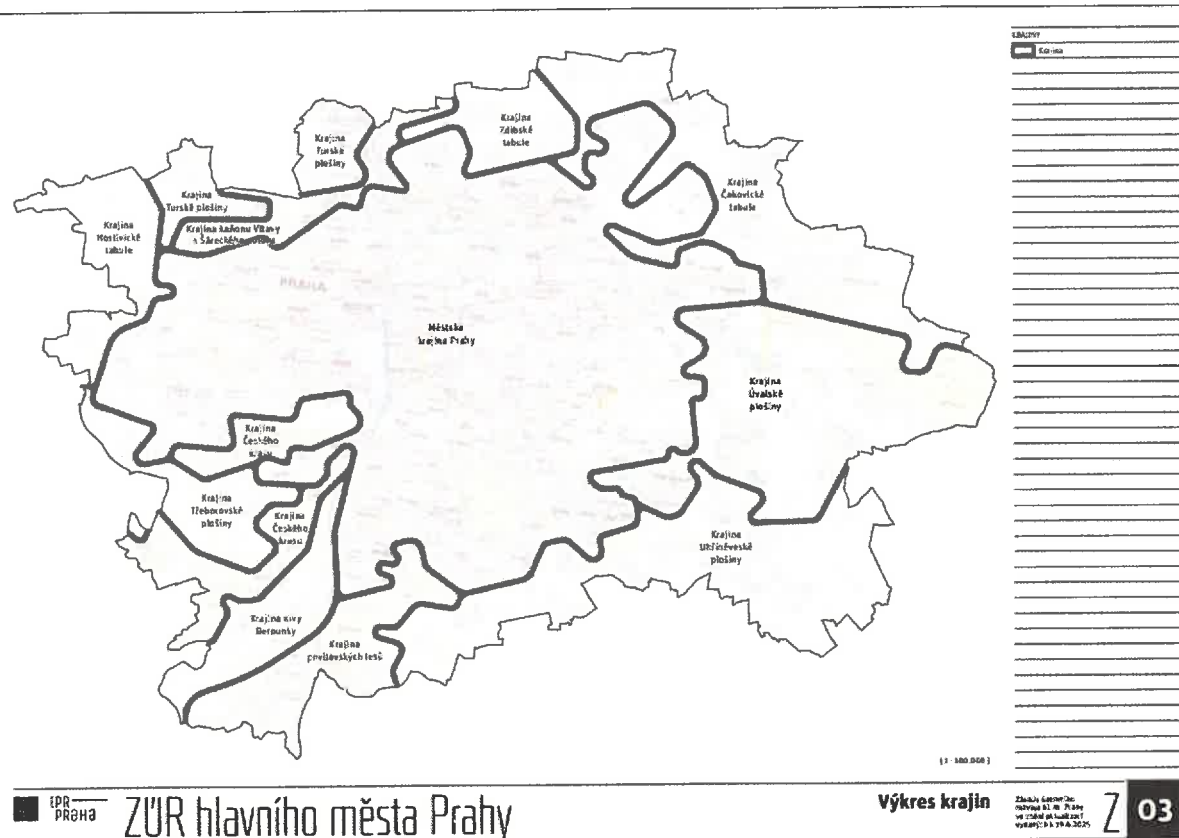
Přestože je výkres uspořádání území zaměřen jen na formální strukturu města, velmi dobře znázorňuje **problém, které ZÚR hl. m. Prahy žádným způsobem nereflektují**. Na severu Prahy výkres **vymezuje specifickou oblast městského centra spolu se specifickou oblastí řeky Vltavy, která bezprostředně přiléhá k vyznačenému krajinnému rozhraní okraje města, do kterého je umístěna mezinárodní dálnice a navrženo zásadní zvýšení hlukem z letecké dopravy. Jde o zcela zřejmý konflikt kvality života občanů města s velkými dopravními stavbami. Je zarážející, že pořizovatel, který má sledovat soulad s úkoly a cíli územního plánování, ve kterých zásadní prioritu a cíl představují podmínky udržitelného rozvoje, toto akceptoval**. Jeho povinností je přitom sledovat a hodnotit soulad s veřejnými zájmy. Smyslem PÚR je vytvořit podmínky pro konsensuální rozhodování. Proto také odkazují na příslušné strategické dokumenty. ZÚR hl. m. Prahy tyto postupy neodůvodněně obchází a pořizovatel to v rozporu s potřebami veřejného zájmu akceptuje.

Výkres širších vztahů představuje jediný výkres, který může nabídnout představu o uspořádání území v okolí hl. m. Prahy. Smyslem a nejvyšší prioritou je udržitelný rozvoj. Cílem je transformace na bezuhlíkovou společnost. ZÚR hl. m. Prahy jak ve své textové části, tak ve svém grafickém zobrazení musí v odpovídající podrobnosti představit uspořádání území, které bude k dosažení společného cíle vytvářet podmínky. ZÚR hl. m. Prahy musí koordinovat rozvoj na úrovni krajů, a tedy se i zabývat tím, co je působnosti kraje svěřeno tak, jak to určuje zákon č. 129/2000 Sb. o krajích a zákon č. 131/2000 Sb. o hl. m. Praze.

Kraje zřizují střední školy, nemocnice, opravují komunikace II. a III. třídy atd. Kraje koordinují rozvoj obcí (MČ) a měst. Pokud má dávat dokumentace smysl, musí primárně představit strukturu území z pohledu potřeb života občanů. Musí definovat centra, vazby, potenciály, rizika a problémy a podle toho dávat úkoly pro další úroveň plánování. Širší vazby musí z toho představit klíčové atributy, které ukáží základní souvislosti a vazby.

Udržitelný rozvoj znamená vyvážený rozvoj všech 3 pilířů sociálního, ekonomického a environmentálního. Základní vizí územního rozvoje je vytváření udržitelných dobře vybavených a prosperujících přiměřeně velkých regionů. PÚR přímo odkazuje na strategii regionálního rozvoje a další směrné dokumenty, jejichž vazby znázorňuje ve schématu. V měřítku širších vztahů je nutné vyznačit jak v rámci hl. m. Prahy, tak ve Středočeském kraji, aglomerační centra a regionální centra. Měla by být patrná základní koncepce provázání center rychlou bezemisní dopravou. Mělo by zde být přehled limitů, úkolů a problémů i potenciálů, které budou popsány buď v textové části a dané konkrétní úkoly pro podrobnou územně plánovací dokumentaci.

Cílem je, aby ZÚR hl. m. Prahy prokazatelně směřovaly a pomáhaly garantovat směřování k udržitelnému rozvoji. Ať už jde o zlepšování biodiverzity, zadržování vody v krajině a snižování tepelných ostrovů, nebo jde o zajištění dostupnosti služeb, pracovních příležitostí, nebo rozvoje vzdělávání, inovací, vědy a výroby s vysokou přidanou hodnotou. Širší vztahy o životě občanů a jejich potřebách neříkají vůbec nic.



Obr. č. 4: Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy – výkres krajiny

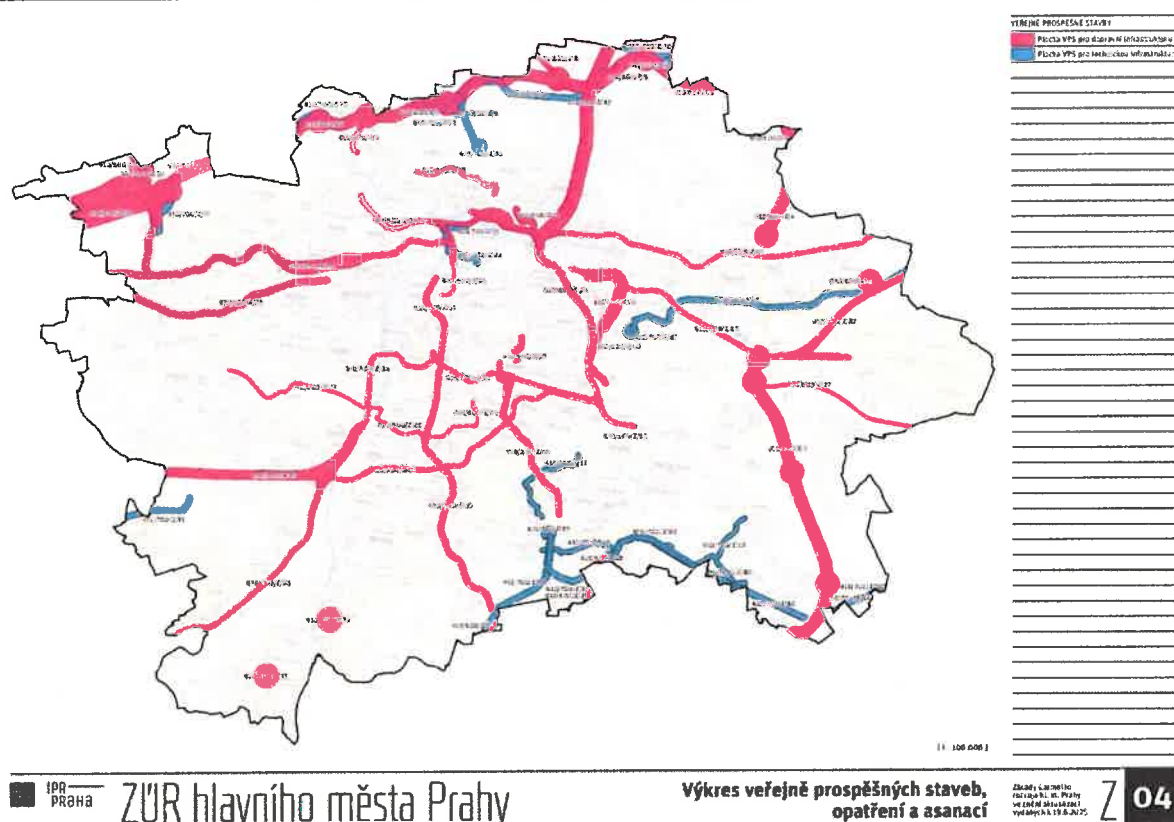
Sesazení výkresu krajiny ZÚR Středočeského kraje (dostupné zde: [ZÚR Středočeského kraje](#)) a hl. m. Prahy ukazují na nesoulad rozvojových představ Středočeského kraje a hl. m. Prahy.

Středočeský kraj reaguje na současný stav, kdy za hranicemi hl. m. Prahy doslova vybuchla bomba nekoordinovaného stavebního rozvoje a malé vesnice se mění na města, kterým ovšem chybí vymezené plochy veřejné infrastruktury služeb a vybavenosti. Jde fakticky o sídliště. Jde o obyvatele Prahy, kteří žijí za Prahou a do Prahy za vším denně dojíždějí. Všechny strategické dokumenty a stejně tak i Zásady územního rozvoje Středočeského kraje vyžadují prioritně dobudovat odpovídající veřejnou infrastrukturu. Za tímto účelem se požaduje koordinace rozvoje a vytváření udržitelných regionů. Nejmenší sídelní jednotkou dle Strategie regionálního rozvoje ČR, která spoluplácne a tvoří jedno spádové území se společným centrem a vybaveností, má minimálně 10 tisíc občanů. To je základní zadání, které musí dle priorit PÚR sledovat jak Středočeský kraj, tak hl. m. Praha. Pokud ZÚR vymezují území Prahy jako území rostlého města a přípraží jako příměstskou krajinu, pak musí být logickým požadavkem ZÚR hl. m. Prahy, aby MČ v přípraží koordinovali svůj rozvoj s přílehlými obcemi a společně vytvářely podmínky pro vznik spádových území, které v blízkosti bydliště nabídnou svým občanům podmínky pro plnohodnotný život.

Celý nesoulad a nekoordinace je zcela evidentní na severním okraji města. ZÚR Středočeského kraje vymezují Hostivice jako nižší významné centrum. Úkolují se tak okolní obce a potažmo i MČ, aby společně koordinovali svůj rozvoj tak, aby v katastru Hostovic vzniklo nižší významné centrum – spádové území, které dokáže vytvořit pro celé spádové území podmínky pro plnohodnotný život. Je proto vyžadováno doplnění odpovídající vybavenosti a služeb. Pro rozvoj paralelní dráhy letiště (s kterou stavba bezprostředně souvisí) je definován požadavek, který tuto prioritu udržitelného rozvoje území nesmí omezit. Obdobně plánovaná dálnice kolem Horoměřic musí být s rozvojem koordinována a umístěna tak, aby bylo vždy garantováno dodržení všech emisních limitů, a to i za cenu její případné regulace provozu na dálnici D0. Zároveň se požaduje vytvářet podmínky pro rozvoj veřejné dopravy s preferencí na kolejovou a pro okraje města se vyžaduje koordinace s MČ a hl. m. Prahou.

Nic z toho neočekávají ZÚR hl. m. Prahy. Ty hovoří u navazujících ploch o harmonickém rozvoji příměstské krajiny a bránění srůstání sídel, budování remízků a stavbě dálnice, která se má integrovat do krajiny. Místo aby ZÚR hl. m. Prahy požadovaly koordinaci rozvoje a dále upřesnily požadavky na priority územního rozvoje a koordinaci rozvoje v metropolitní oblasti OB1, jak požaduje PÚR, rovnou stanovují povinnost občanům města strpět limitní i nadlimitní hlukovou zátěž v rozšířeném hlukovém pásmu. Dochází tím prokazatelně k poškození občanů. ZÚR hl. m. Prahy navrhuje výrazné rozšíření zasažení obtěžujícím hlukem až nadlimitním hlukem venkovní prostředí nemovitostí rezidentů. V hlukem zatížených oblastech není možné z hygienických důvodů rozvíjet potřebnou veřejnou infrastrukturu, škol, školek a zdravotních zařízení. Jde o omezení práva a možností obcí a MČ na zdravý a plnohodnotný život. Jde o snížení kvality života i snížení ceny zasažených nemovitostí.

Jak je patrné z výkresu veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací, hl. m. Praha do veřejně prospěšných opatření celoměstského významu vymezuje jen dopravní a infrastrukturní stavby.



Obr. č. 5: Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy – veřejně prospěšné stavby

Pokud by však hl. m. Praha zapracovala jen cíle vlastního strategického plánu, musel by výkres být doplněn o garantování ploch pro rozvoj vědy výzkumu a inovací. Vymezené by byly koridory pro radiální zelené vazby a napojení na tok Vltavy a další priority rozvoje, které souvisí s rozvojem zdravého bezpečného soudržného a prosperujícího města.

Složení uspořádání města a veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací ukazuje, že ZÚR hl. m. Prahy nepracují s aktuálně dosaženým nejlepším stupněm poznání a ani plně nevyužívá analýzy vlastních územně analytických podkladů. V městské krajině Prahy je dále navržen rozvoj kolejové dopravy. Toto v přípraži v podstatě chybí. Na místo toho je jím vedena neregulovatelná doprava mezinárodní dálnice D0. Dnes je již dobře prokázán princip dopravní indukce a je prokázáno, že budování dálnice v blízkosti města přináší městu více problémů než přínosů. Přestože se jedná o nejzatíženější území, kde občané nemají alternativu rychlé kolejové dopravy, je zde dále tento nepříznivý a neudržitelný trend posilován. Přestože se hl. m. Praha hlásí k nutnosti rozvoje městské dopravy, v ZÚR hl. m. Prahy takové vymezení úplně chybí. Místo vytváření vyvážených podmínek pro rozvoj všech druhů dopravy s možností preference městské veřejné dopravy je zde navrženo v rozporu se všemi poznatky další zvyšování individuální dopravy včetně zatahování mezinárodní dopravy do intravilánu města.

Prostým pohledem je zřejmé, že na severu hlavního města dochází ke kumulaci negativních vlivů vedení mezinárodní dálnice D0 úseky 518-519 a navrhované výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy, včetně nyní umísťovaného záměru. Zároveň vše prochází krajinným rozhraním,

kteřé je zároveň součástí nejrozsáhlejších rekreačně oddechových ploch hl. m. Prahy, které jsou v přímém kontaktu s vymezenými centrálními částmi města.

Hl. m. Praha zde cíleně podporuje zvyšování emisí CO₂. Dochází ke kumulaci hlukové zátěže, která nikdy nebyla řádně vyhodnocena, což potvrzuje i hodnocení EIA pro oba záměry. Modely neřeší řádně vliv konfigurace terénu strmých údolí a skal, kde se hluk mnohonásobně odráží.

To, co plánuje hl. m. Praha v údajném veřejném zájmu, je z pohledu cílů udržitelného rozvoje neodůvodnitelné a neobhajitelné.

Odvolatel pak uvádí, že stavební zákon č. 283/2021, který je relevantní, i když bylo dané územní řízení vedeno podle předchozího stavebního zákona, v § 11 definuje, co je veřejně prospěšná stavba a opatření. „**(1) Veřejně prospěšnou stavbou se v tomto zákoně rozumí stavba nebo zařízení pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu vymezená v územně plánovací dokumentaci a stavby a zařízení s ní související nebo podmiňující její realizaci.**“

Česká republika přímo úkoluje hl. m. Prahu ke sledování prioritních cílů ČR, v jejichž středu stojí zákonný požadavek na rychlou dekarbonizaci a přechod k uhlíkové neutralitě. Všechny státy, kraje a obce jsou vysloveně zavázány, aby tomuto cíli přizpůsobily všechny své politiky a směřovaly veškeré konání veřejné správy k dosažení vytyčených cílů. Je pravdou, že zároveň platí závazek ČR na propojení dálniční sítě TEN-T, ale ten není nijak nadřazen prioritám udržitelného rozvoje. Pro propojení existuje i v ZÚR Středočeského kraje alternativa úpravou propojení navrhované rychlostní silnice II/240 mezi D4 a D8 od Kralup ke Kněževsi. Vymezení záměru 1,5 km směrem do hl. m. Prahy s tím, že zvýšený hluk z letecké dopravy podle podkladů zpracovatele dokumentace zasáhne zvýšeným hlukem celou západní část hl. m. Prahy, bude vždy problematické. Nelze však do budoucna vyloučit technologický pokrok, který umožní provoz bezemisní letecké dopravy s výrazně nižší hlukovou stopou. Proto je možné považovat požadavek PÚR na její vymezení a stejně tak i její vymezení v ZÚR hl. m. Prahy za odpovídající. Vymezení by však mělo být v územní rezervě, protože nelze předpokládat, že v nejbližších letech by bylo možné podmínky, které by umožnily provoz vzletové a přistávací dráhy, s níž záměr bezprostředně souvisí, v souladu s aktuálními zákonnými prioritami splnit.

S ohledem na výše uvedené lze tedy uzavřít, že **záměr je v zásadním rozporu se sledovanými veřejnými zájmy. Nedošlo k naplnění požadavků PÚR, které vyžadují před umístěním záměru zkoordinovat v souladu s cíli udržitelného rozvoje potřeby obcí a MČ na severu hl. m. Prahy a v metropolitní oblasti.**

Plánovaný záměr společně s výstavbou paralelní dráhy, se kterou je spjat, nedokládá jakýkoliv prokazatelný přínos pro občany hl. m. Prahy a přilehlé metropolitní oblasti. Je prokazatelně v zásadním rozporu s cíli Strategického rámce ČR i Strategií regionálního rozvoje. Tyto dokumenty musí dle požadavků PÚR sledovat všechny orgány veřejné správy k zajištění konsensuálního rozhodování. Realizaci záměru také musí předcházet požadovaná koordinace rozvoje území. Východiskem pro návrh je opakovaně prodlužované schválení kladného stanoviska EIA, které však vzniklo ve zcela jiném právním prostředí a které vůbec nezohledňuje zákonné cíle klimatického zákona ani právní situaci nového stavebního zákona. Právě tyto požadavky přebírají ZÚR hl. m. Prahy. Jde o zarážející předjímání možností budoucího provozu dříve, než došlo k naplnění úkolů PÚR. ZÚR hl. m. Prahy tak usilují o to garantovat provozovateli letiště výhodu rozšíření letiště bez ohledu na své občany cíle a úkoly územního plánování. V důsledku neaktuální dokumentace EIA (jak odvolatel rozebere podrobněji níže) a nefunkční a zavádějící dokumentaci ZÚR hl. m. Prahy stavebník může získat od orgánů veřejné správy kladná stanoviska dotčených orgánů státní

správy. Stavební úřad je však vázán povinností sledovat a hájit veřejný zájem. V případě jakýchkoliv pochybností má právo žádat doložení řádného souladu předložených stanovisek s požadavky stavebního zákona a dalších navazujících právních norem včetně plnění nařízení a rozhodnutí EU.

Stavební zákon v § 79 v odstavci 3 říká: „**(3) K návrhu zásad územního rozvoje pořizovatel zajistí vyhodnocení vlivů, je-li to vyžadováno podle § 40.**“ Vzhledem k tomu, že hl. m. Praha ani nemá aktualizovaný vlastní strategický plán, nemohlo proběhnout ani řádné posouzení souladu ZÚR hl. m. Prahy s § 40 stavebního zákona.

Pokud chce stavební úřad postupovat v souladu s platnými zákony, nezbyvá mu než řízení zastavit a požadovat přezkum ZÚR dle § 40 stavebního zákona s tím, že přezkum může být zadán až poté, co dojde k aktualizaci strategického plánu hl. m. Prahy.

Kromě výše uvedeného je třeba upozornit na fakt, že forma umístění záměru do ZÚR přináší zároveň povinnost hl. m. Praze poskytnout náhradu občanům, obcím a MČ za omezení možnosti života, zhoršení životních podmínek a znehodnocení nemovitostí. Samospráva hl. m. Prahy svým působením na poli územního plánování výrazně zasahuje do života, práv a majetku občanů. Rozšíření hlukového pásma pro výstavbu potřebné infrastruktury je fakticky územním opatřením o stavební uzávěře. Na základě vydané územně plánovací dokumentace dochází rovněž k omezení zastavitelnosti a snížení ceny pozemků. Pro majitele všech zasažených nemovitostí i obce a MČ tak dochází k naplnění §133 stavebního zákona a vzniká zákonný nárok na odpovídající náhradu. **§133 (1) Vlastníkovi pozemku nebo stavby a osobě, která má jiné věcné právo k pozemku nebo stavbě (dále jen „oprávněná osoba“) a které vznikla škoda v důsledku zrušení nebo významného omezení zastavitelnosti pozemku na základě změny územně plánovací dokumentace nebo vydáním nové územně plánovací dokumentace, náleží náhrada škody spočívající v nákladech vynaložených na přípravu výstavby v obvyklé výši, zejména na koupi pozemku, na projektovou přípravu výstavby nebo za snížení hodnoty pozemku, který slouží k zajištění dluhu. (2) Oprávněné osobě náleží dále náhrada, byla-li její práva k pozemku nebo stavbě významně omezena územním opatřením o stavební uzávěře a byla-li jí tím způsobena škoda.**

Bez podrobné koordinace není možné stanovit míru dopadu a omezení, a tedy ani řešit odpovídající kompenzaci a podané žádosti o vydání územního rozhodnutí vyhovět. Pokud stavební úřad žádosti vyhověl, je vydané rozhodnutí nepřezkoumatelné a tedy nezákonné a nesprávné.

II.3.3. Rozpor záměru s cíli a úkoly územního plánování

Odvolatel rovněž uvádí, že záměr je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

Podle § 18 odst. 1 StavZ je cílem územního plánování **vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 18 odst. 2 StavZ má územní plánování zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením jeho účelného využití a prostorového uspořádání s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Podle § 18 odst. 4 StavZ dále územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a s ohledem na to určuje

podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků.

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

Soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování však není ve vztahu k záměru splněn, neboť jeho umístění by bylo v rozporu s požadavky na udržitelný rozvoj území, v rozporu s veřejným zájmem na jeho provedení a mělo by zásadní vliv na veřejné zdraví a životní prostředí. Soulad s cíli a úkoly územního plánování nebyl nadto ze strany stavebního úřadu ani orgánu územního plánování řádně vyhodnocen, což způsobuje nezákonnost podkladového závazného stanoviska, jako bude podrobněji rozebráno níže.

II.4. Není prokázán převažující veřejný zájem na realizaci záměru, přednost jiných veřejných zájmů

Odvolatel dále upozorňuje, že u předmětného záměru zcela absentuje aktuální posouzení ekonomických nákladů a jeho přínosů, stejně jako posouzení jeho reálné potřebnosti. Skutečnost, že je záměr zanesen jako veřejně prospěšná stavba, sama o sobě nezakládá její reálnou potřebnost, stejně tak nemůže převažet nad konkurujícími veřejnými zájmy, zejména veřejným zájmem na ochraně zdraví, životního prostředí a ochrany majetku.

Odvolatel již ve svých námitkách uplatněných k souvisejícímu záměru paralelní dráhy uváděl, že tento záměr není potřebný, a to zejména s ohledem na neúměrné ekonomické náklady a především externality, které mají zásadní negativní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, jakož i na rozvoj dotčených obcí a městských částí hl. m. Prahy. Schválení výstavby záměru paralelní dráhy by podle názoru odvolatele bylo plýtváním veřejných prostředků a zejména neodůvodněným poškozováním práv a oprávněných zájmů obyvatel městské části, jejich zdraví a životního prostředí.

Jelikož k realizaci nyní posuzovaného záměru má dojít i s ohledem na plánovanou výstavbu paralelní dráhy, který se záměrem úzce souvisí, odvolatel je přesvědčen, že ani tento záměr není potřebný a nebyl prokázán jeho převažující veřejný zájem nad ostatními zájmy. Mezi hlavní strategické cíle veřejného zájmu patří:

- vyvážený regionální rozvoj všech území ČR,
- rozvoj kapacit pro inovaci, vědu, výzkum, získání a setrvání talentů špičkových pracovníků,
- vymezit a rozvíjet regionální a aglomerační centra a zajistit jejich provázání rychlou bezemisní (kolejovou) dopravou,
- zlepšovat stav krajiny, bránění sucha, ochrana biodiverzity a zlepšování mikroklimatických podmínek,

II.5. Nezákonnost podkladových závazných stanovisek dotčených orgánů

K záměru vydaly dotčené orgány celou řadu závazných stanovisek. Vydaná závazná stanoviska však považuje odvolatel za nesprávná, nezákonná a nepřezkoumatelná. Odvolatel proto tímto **výslovně ve smyslu § 149 odst. 7 správního řádu napadá následující závazná stanoviska**, která byla podkladem pro rozhodnutí stavebního úřadu.

II.5.1. Nezákonnost a nesprávnost stanoviska EIA

Dle § 1 odst. 1 zákona EIA, je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí o vlivech záměru na životní prostředí a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.

Odvolatel předně namítá, že tento účel nemůže naplnit stanovisko EIA, které bylo doloženo do řízení. Stanovisko EIA bylo vydáno před 13 lety, přičemž podklady pro jeho vydání jsou ještě starší, tudíž toto stanovisko **nemůže řádně vyhodnotit vliv navrhovaného záměru na stávající stav životního prostředí v dotčeném území**. Na tomto nemůže nic změnit ani prodloužení platnosti stanoviska EIA ze dne 27. 1. 2017, č. j. 50446/ENV/1629, a ze dne 29. 2. 2024, č. j. MZP/2024/710/1364, které odvolatel **považuje za nezákonné**. Jak vyplývá i z níže uvedeného, platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele prodloužena o 5 let, a to i opakovaně, pokud oznamovatel písemně prokáže, **že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru a podmínek v dotčeném území**.

Podle § 9a odst. 4 zákona EIA „*Platnost stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání. Platnost stanoviska příslušný úřad na žádost oznamovatele prodlouží o 5 let, a to i opakovaně, pokud nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí*. Žádost o prodloužení platnosti stanoviska musí být podána před jejím uplynutím; platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska je podklad obsahující popis aktuálního stavu dotčeného území včetně souhrnu změn oproti stavu v době vydání stanoviska. Dojde-li ke zrušení rozhodnutí v navazujícím řízení v prvním stupni podle odstavce 3 věty třetí, má se za to, že platnost stanoviska neuplyne dříve než 60 dnů po dni, kdy ke zrušení takového rozhodnutí došlo.“

Podle § 9a odst. 5 zákona EIA „*Nelze-li platnost stanoviska prodloužit z důvodu změn podle odstavce 4 věty druhé, které se vztahují pouze k určité části nebo etapě záměru, je taková část nebo etapa předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. h). Oznamovatel k takové části nebo etapě záměru předloží oznámení podle § 6 ve lhůtě stanovené příslušným úřadem. Dojde-li k vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží. Nepředloží-li oznamovatel oznámení ve stanovené lhůtě nebo je-li vydán odůvodněný písemný závěr podle § 7 odst. 5, příslušný úřad platnost stanoviska prodlouží jen částečně, a to v rozsahu, ve kterém se jej nedotýkají změny podle věty první.*“

Pokud k vydání stanoviska EIA došlo před 13 lety, je zřejmé, že došlo jednak **ke změnám podmínek v dotčeném území, jednak ke změnám poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí**. Navíc se stanovisko EIA v některých oblastech (např. oblast vod) odvolává na zjišťovací řízení k záměru „*Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3.etapa, letiště Praha – Ruzyně*“, které vycházelo z dokumentace z roku 2006 či dokonce ještě starší.

Jak uváděl odvolatel již výše, od doby vydání stanoviska EIA se poměry v okolí záměru a letiště značně změnily. Předně má být poblíž letiště realizován záměr „*MÚK Aviatická*“, v jehož rámci má dojít ke zkapacitnění a rekonstrukci mimoúrovňové křižovatky pro napojení na letiště.



Ačkoliv je tak zřejmé, že v blízkosti letiště má dojít k realizaci dalšího záměru „MÚK Aviatická“, **ve stanovisku EIA ani v jeho prodloužení není kumulace těchto záměrů například z hlediska řešení nakládání s dešťovými vodami či z hlediska hluku nijak řešena.** V podkladu pro prodloužení stanoviska EIA je pouze řečeno, že „nedochází ke změně z hlediska hydrogeologických a hydrologických charakteristik zájmového území“ a že „nedochází tedy ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody“. Tyto závěry jsou však učiněny bez jakéhokoli bližšího vysvětlení a bez zohlednění aktuálního stavu.

V okolí záměru má nově vzniknout i další stavba dopravní infrastruktury, a to provizorní přeložka silnice I/7.



Ani v souvislosti s tímto záměrem však nejsou v podkladech ke stanovisku EIA či jeho prodloužení posuzovány kumulativní či synergické vlivy záměru (nové paralelní dráhy) s tímto plánovaným záměrem.

Konečně se v okolí záměru plánuje i výstavba „stavby D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ jakožto stavby Pražského okruhu. Záměr představuje šestipruhovou dálnici kategorie D34/100, tedy další



významnou stavbu v okolí letiště, která bude mít významný vliv na povrchové a podzemní vody v okolí letiště. Veškeré podklady k tomuto záměru jsou dostupné zde: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP520?lang=cs.

Ani v souvislosti s tímto záměrem však nejsou v podkladech ke stanovisku EIA či jeho prodloužení posuzovány kumulativní a synergické vlivy se záměrem nové paralelní dráhy.

Již ze samotné existence velkého množství objektů v blízkém okolí je totiž zřejmé, že vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů mělo být provedeno. Odvolatel považuje za nezbytné podrobně posoudit zejména:

- kumulativní (hromadný) vliv, který je dán součtem vlivů stejného druhu,
- synergický (společný) vliv, který vzniká působením vlivů různého druhu na danou složku životního prostředí,
- provést identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů a posouzení těchto vlivů a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné a za jakých podmínek,
- vymezení kompenzačních opatření,
- stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

Jelikož toto posouzení nebylo v žádném z podkladů pro záměr, zejména pak ve stanovisku EIA ani v jeho prodloužení provedeno, je třeba toto stanovisko EIA a jeho prodloužení považovat na neúplné a nezákonné.

K existenci neaktuálních a neúplných podkladů pro stanovisko EIA uvedl NSS mimo jiné v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, následující: *„Nejvyšší správní soud současně přisvědčuje názoru městského soudu, že pojem „nové podklady“ [kapitola 4. Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy] nelze vykládat přepjatě formalisticky tak, že by v rámci procesu pořízení AZÚR nesměly být použity podklady již dříve vypracované, pokud údaje v nich obsažené zůstaly nadále v platnosti, resp. jsou v daném čase a místě (stále) reálně myslitelné, a tedy nebyly zásadním způsobem zpochybněny či dokonce vyvráceny. Podstatnou je zde skutečnost, že „staré podklady“, případně jisté konkrétní údaje v nich uvedené, nebyly překonány a zůstaly tak nadále nosnými.“* Tato podmínka není v řešené věci s ohledem na výše popsany vývoj lokality v okolí letiště splněna.

Odvolatel v této souvislosti odkazuje rovněž na rozsudek ze dne 28. 2. 2020, č. j. 6 As 104/2019-70, ve kterém NSS dospěl k závěru, že *„Nejvyšší správní soud na tomto místě zdůrazňuje, že správní orgán musí odbornou úvahu o tom, že záměr nebude mít významný negativní vliv, učinit s jistotou. Tak mu velí princip předběžné opatrnosti zakotvený v § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Ten stanoví, že „lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“ Tento princip se musí uplatnit ve všech (zejména správních) procesech dotýkajících se životního prostředí. Jestliže má tedy správní orgán sebemenší pochybnosti v tom směru, že by snad záměr významný negativní vliv na životní prostředí mít mohl, měl by vždy dát přednost provedení zjišťovacího řízení. Pochybnosti přitom mohou vyvřát jak z nedostatečných nebo nejasných údajů poskytnutých oznamovatelem, tak i z nedostatku vědeckých informací ohledně dopadů určitých činností na životní prostředí. Pochybnosti může do posuzovacího procesu vnést „zvnějšku“ i záměrem dotčená veřejnost v podobě výhrad a připomínek, jestliže je nebude správní orgán schopen s využitím svých odborných znalostí přesvědčivě vyvrátit.“*

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že ve stanovisku EIA nemohly být řádně posouzeny vlivy záměru z hlediska aktuálního stavu území i z hlediska výhledového stavu, ani kumulativní a synergické vlivy záměru s nynějším stavem přípravy dalších infrastrukturních staveb, ani nemohly být zohledněny aktuální právní předpisy a strategické dokumenty týkající se ochrany klimatu, snižování hluku (např. Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha), udržitelného rozvoje a další. **Vydané stanovisko EIA včetně jeho prodloužení je tak dle odvolatele nezákonné a mělo by být zrušeno.**

Odvolatel dále namítá, že prodloužení stanoviska EIA bylo učiněno v nezákonné formě.

Stanovisko EIA je podle § 149 správního řádu závazným stanoviskem, tudíž i jeho prodloužení musí být ve formě závazného stanoviska. To potvrzují mimo jiné i rozsudky NSS ze dne 27. 6. 2024, č. j. 7 As 236/2023-64, ze dne 19. 2. 2015, č. j. 4 As 241/2014-30, ze dne 11. 2. 2019, č. j. 5 As 282/2016-21, a ze dne 11. 5. 2021, č. j. 1 As 32/2021-64. **Jelikož však MŽP vydalo prodloužení stanoviska EIA ve formě sdělení dle části IV. správního řádu, nelze takové prodloužení považovat za platné.**

Za zmínku stojí také to, že ačkoliv ve stanovisku EIA bylo vymezeno 29 podmínek pro fázi přípravy záměru, podmínky pro fázi výstavby záměru či opatření pro fázi provozu záměru, ze stanoviska EIA byly do závazných podmínek rozhodnutí stavebního úřadu převzaty jenom poněkud nevýznamné podmínky týkající se harmonogramu stavebních prací a způsobu čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště. Vydané stanovisko EIA přitom obsahovalo celou řadu podmínek. Toto stanovisko **musí být respektováno a musí být dodrženy podmínky stanovené pro fázi přípravy záměru a jejich splnění musí být promítnuto do dokumentace k záměru**, a to bez ohledu na to, že se stavebník rozhodl svůj záměr účelově rozdělit do několika dílčích řízení. Ve vypořádání podmínek musí být v dokumentaci vždy uvedeno, zda je podmínka řešena nebo kde bude následně zohledněna. Vypořádání podmínek stanoviska EIA je základním dokumentem uvedeným v dokumentaci v rámci navazujícího řízení, z něhož musí být zřejmé, jak dokumentace pro navazující řízení dodržuje podmínky, které z procesu posouzení záměru vyplynuly.

Odvolatel s ohledem na výše uvedené směřuje své odvolání v souladu s § 149 odst. 7 správního řádu i proti obsahu závazného stanoviska EIA. **Odvolatel je s ohledem na výše uvedené přesvědčen, že stanovisko EIA včetně jeho prodloužení by mělo být zrušeno a záměr by měl podléhat novému posouzení podle zákona EIA.**

II.5.2. Závazné stanovisko orgánu územního plánování

K záměru vydal dne 30. 8. 2023 pod č. j. MHMP 1807485/2023 závazné stanovisko MHMP, odbor územního rozvoje, oddělení informací o území („OÚP“), ve kterém dospěl k závěru, že záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací a v souladu s cíli a úkoly územního plánování. Z hlediska souladu záměru s PÚR uvedl, že „Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 – 5 není vzhledem k charakteru a rozsahu stavebního záměru dotčena.“ K souladu záměru se ZÚR hl. m. Prahy OÚP uvedl, že záměr zasahuje do závazného prvku ZÚR – „Letiště Václava Havla Praha-Ruzyně“, který je vymezen ve výkrese č. 2 – Výkres plocha a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura. Na druhou stranu však OÚP dospěl k závěru, že předložený záměr je z hlediska tohoto vázaného prvku se ZÚR hl. m. Prahy přípustný, jelikož se jedná o plochy a zařízení sloužící letovému provozu. OÚP záměr shledal taktéž souladný s Územním plánem města Prahy, jakož i s cíli a úkoly územního plánování.

Odvolatel předně upozorňuje na skutečnost, že závazné stanovisko OÚP bylo vydáno 30. 8. 2023 a jeho platnost byla omezena na dva roky. Jelikož odvolatel nemá informaci o tom, že by došlo k prodloužení platnosti vydané závazného stanoviska, v územním řízení v době vydání rozhodnutí stavebního úřadu zcela absentovalo platné závazné stanovisko OÚP, které musí být podkladem pro posouzení záměru.

Odvolatel dále připomíná, že podle § 149 odst. 2 správního řádu má závazné stanovisko obsahovat závaznou část a odůvodnění, přičemž v odůvodnění má dotčený orgán uvést důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen. Dle odvolatele předmětné závazné stanovisko takové úvahy dotčeného orgánu neobsahuje, a proto je **nepřezkoumatelné a nezákonné**.

Navíc podle § 96b odst. 3 StavZ má v závazném stanovisku orgán územního plánování určit, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s PÚR a územně plánovací dokumentací a **z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování**, či nikoliv. Tato podmínka je přitom stanovena bez ohledu na to, zda byla pro dotčené území vydána územně plánovací dokumentace či nikoliv, jak lze dovodit i z metodického pokynu Ministerstva pro místní rozvoj nazvaného „Závazná stanoviska orgánů územního plánování“². V předmětném závazném stanovisku se ovšem pouze konstatuje, že „Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování konstatujeme, že předložený stavební záměr v tomto rozsahu je možno z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, tj. dle ust. § 18 a 19 stavebního zákona, akceptovat.“

Potřebnost důkladně posoudit soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování je v řešené věci o to naléhavější, neboť záměr má být dle platného územního plánu umístěn v ploše DL – dopravní, vojenská a sportovní letiště. Hlavním využitím jsou plochy a zařízení pro provoz letecké dopravy. Nepřípustné využití je definováno takto: „Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě **nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování**.“

Odvolatel výše v bodě II.3.3. svého odvolání podrobně rozvedl, proč záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování není. Řádné vyhodnocení souladu záměru s cíli a úkoly územního plánování bylo třeba ze strany OÚP provést, neboť 1) to požadují výslovně regulativy ploch DL, 2) pokud je záměr v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, jak podrobně odůvodnil odvolatel, je v rozporu i s územním plánem a rozhodnutí stavebního úřadu nemělo být vůbec vydáno.

Rovněž z tohoto hlediska je tedy závazné stanovisko nepřezkoumatelné a nezákonné a musí být zrušeno.

II.5.3. Závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy

K záměru bylo dále vydáno závazné stanovisko Hygienické stanice hl. m. Prahy („HSHMP“) ze dne 2. 6. 2020, č. j. MSHMP 30450/2020. HSHMP v něm pouze uvádí, že s návrhem záměru souhlasí, svůj souhlas však žádným způsobem neodůvodňuje.

² Dostupné z: https://mmr.gov.cz/getmedia/d917debd-685f-4d48-8818-630aeb4e5e20/MMR-48589_2021_81-Zavazna-stanoviska-4-vydani-2022-10-07.pdf.aspx?ext=.pdf

V první řadě je nutno uvést, že HSHMP vydala k záměru souhlasné stanovisko **bez jakéhokoli odůvodnění**. Podle § 149 odst. 2 správního řádu však musí závazné stanovisko obsahovat závaznou část a odůvodnění. V závazné části má dotčený orgán uvést řešení otázky, která je předmětem závazného stanoviska, ustanovení zákona, které zmocňuje k jeho vydání a další ustanovení právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen. V odůvodnění má pak uvést důvody, o které se opírá obsah závazné části závazného stanoviska, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné části založen.

Vydané závazné stanovisko MHMP tedy neobsahuje formální a obsahové náležitosti závazného stanoviska podle § 149 správního řádu, především jeho odůvodnění, což činí závazné stanovisko HHMP nepřezkoumatelným a nezákonným.

Odvolatel rovněž upozorňuje, že v důsledku záměru **dojde k nové hlukové zátěži překračující hygienické limity stanovené na ochranu lidského zdraví**. Již v současnosti letiště čelí obrovské kritice ohledně hluku. Realizací záměru, který má sloužit pro rozvoj letiště a pro zvýšení kapacity odbavovaných letů, **dojde ve svém důsledku k novému nadlimitnímu zatížení hlukem u nezanedbatelného množství osob, což je samo o sobě nepřijatelné**. Odvolatel v tomto směru odkazuje na judikaturu správních soudů, zejména na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, v němž se uvádí, že „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru ... Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve **spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území** [§ 90 písm. e) stavebního zákona z roku 2006, podle něž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu „s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů“]. **Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.**“

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

V daném případě přitom záměr bezprostředně souvisí s již zmiňovaným souvisejícím záměrem nové paralelní dráhy, jednotlivé vlivy záměrů mj. z hlediska hlukové zátěže tedy od sebe nelze účelově oddělovat, neboť by se jednalo o projev již výše popsané salámové metody, která je dle judikatury správních soudů nepřijatelná.

II.5.4. Závazná stanoviska v oblasti dopravy

K záměru dále vydalo dne 20. 3. 2020 pod č. j. 33/2020-220-LET/2 závazné stanovisko Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy ve vydaném závazném stanovisku pouze shrnuje, co je obsahem záměru a závěrem uvádí, že po podrobném prozkoumání zaslaného materiálu Ministerstvo dopravy souhlasí se záměrem situovaným v areálu LKPR. Závazným stanoviskem

Ministerstva dopravy ze dne 6. 1. 2023, č. j. 33/2020-220-LET/4, došlo k prodloužení platnosti předchozího závazného stanoviska ze dne 20. 3. 2020 o 2 roky.

Z hlediska posouzení dopravy bylo k záměru vydáno i souhlasné závazné stanovisko MHMP, odboru pozemních komunikací a drah, oddělení silničního správního úřadu, ze dne 6. 12. 2023, č. j. MHMP-2571874/2023/04/Če. Tento dotčený orgán ve svém stanovisku pouze stručně uvedl, že k předloženému záměru nemá námitek.

I tato souhlasná závazná stanoviska byla k záměru vydána bez jakéhokoli odůvodnění, tedy nelze než uzavřít, že tato závazná stanoviska neobsahují formální a obsahové náležitosti závazného stanoviska podle § 149 správního řádu, především jeho odůvodnění, což **je činí nepřezkoumatelnými a nezákonnými.**

II.5.5. Závazné stanovisko – souhlas ke kácení dřevin

Úřad městské části Praha 6 v rámci závazného stanoviska ze dne 30. 1. 2023, č. j. MCP6 003568/2023, vydal souhlas s kácením dřevin ve formě závazného stanoviska s tím, že stanovil závazné podmínky tohoto kácení. Ve vydaném závazném stanovisku dospěl k závěru, že zájem na realizaci stavby lze nadřadit zájmu na zachování předmětných dřevin, a to i přes jejich aktuální dobrou kondici a nezanedbatelnou hodnotu. Takovýto souhlas považuje odvolatel za více než nesprávný, nezákonný a nepřezkoumatelný.

Je zřejmé, že odůvodnění souhlasu s kácením dřevin, jakož i následné povolení ke kácení dřevin, by se mělo týkat splnění podmínek zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny („ZOPK“), tedy zejména existence závažných důvodů a vyhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Jak přitom vyplývá z rozsudku NSS ze dne 21. 8. 2008, č. j. 4 As 20/2008-84, estetický a funkční význam dřevin nesmí být posuzován samostatně a nemůže být snižován na pouhé kritérium pro určení rozsahu náhradní výsadby. Orgán ochrany přírody jej musí zkoumat ve vztahu k důvodům pro pokácení dřevin a jejich závažnosti: „*Orgán ochrany přírody musí objektivně posoudit a náležitě odůvodnit, zda zájem na pokácení dřevin převyšuje konkurující veřejný zájem na jejich zachování. Správní orgán přitom zvažuje estetický a funkční význam dřevin na straně jedné a závažnost důvodů pro jejich pokácení na straně druhé, aby mohl rozhodnout, zda pokácení dřevin povolí.*“ Výše uvedené však vydaný souhlas nesplňuje.

Odvolatel dále namítá, že náhradní výsadba uložená žadateli je zcela nedostatečná. Jak vyplývá z povolení kácení dřevin, stavební úřad povolil kácení 4 kusů lípy srdčité, 1 kusu topolu černého a 494 m² zapojeného porostu sestávajícího ze smrků, lip, habrů, javorů apod. Náhradní výsadba má být provedena pouze v rozsahu 5 kus javoru babyk a 3 kusů třešně ptačí. Takovýto rozsah náhradní výsadby považuje odvolatel za zcela nedostatečný.

Odvolatel rovněž připomíná, že důsledkem realizace záměru bude výrazný úbytek zelených ploch, což ovlivní vsakování dešťové vody a také místní mikroklima v již tak velmi exponované oblasti (větší zelená plocha by bránila akumulaci horka přes den a jeho uvolňování z kompletně vydlážděných/vybetonovaných ploch v noci). Záměr žadatele vytěžit z daného území maximum bez ohledu na zákonem stanovené požadavky a ochranu zeleně považuje odvolatel za nepřijatelný. Odvolatel tedy považuje podkladové závazné stanovisko orgánu ochrany přírody, jakož i na něj navazující výrok II. rozhodnutí, jímž bylo povoleno kácení dřevin rostoucích mimo les, za nezákonné a v rozporu s podmínkami vyplývajícími ze ZOPK.

8.5. Závazné stanovisko dotčeného orgánu z hlediska ochrany ovzduší

Součástí dokladové části správního spisu je i závazné stanovisko orgánu ochrany ovzduší, které je součástí závazných stanovisek Úřadu Městské části Praha 6, Odboru dopravy a životního prostředí, ze dne 30. 1. 2023, č. j. MCP6 003568/2023. Dotčený orgán dospěl k závěru, že součástí záměru nebude žádný zdroj znečišťování ovzduší. Dále se pouze obecně vyjádřil k situaci ohledně ovzduší na území hlavního města Prahy s tím, že patří dlouhodobě k oblastem se zhoršenou kvalitou ovzduší a jelikož stavební plochy a související činnosti představují hlavní skupinu plošných zdrojů prašnosti, doporučuje se pro zmírnění negativního vlivu na kvalitu ovzduší aplikovat vhodná opatření k zamezení prašnosti.

Odvolatel namítá především zmatečnost a vnitřní rozpornost celého aktu, neboť v jeho závěru se uvádí, že se jedná o vyjádření podle § 154 správního řádu. Přitom v záhlaví se odkazuje na § 11 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Předmětné ustanovení (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska) přitom uvádí, že obecní úřad obce s rozšířenou působností vydává **závazné stanovisko k umístění, provedení a užívání stavby stacionárního zdroje neuvedeného v příloze č. 2 k tomuto zákonu** podle jiného právního předpisu. Má-li se tedy jednat o závazné stanovisko podle předmětného ustanovení, tak odvolatel namítá, že neobsahuje formální a obsahové náležitosti závazného stanoviska podle § 149 správního řádu, především jeho závaznou část a odůvodnění, proto se jedná o nezákonný akt.

Odvolatel se dále neztotožňuje s tím, jak dotčený orgán k posouzení záměru přistoupil. Samotný záměr a provoz na něm bude nepochybně produkovat velké množství prachu a škodlivin, které je třeba řádně posoudit.

I toto závazné stanovisko by proto mělo být nadřízeným orgánem státní správy zrušeno.

II.6. Rozpor s veřejnoprávními limity hluku a znečištění ovzduší

Odvolatel dále uvádí, že realizace záměru má v budoucnu umožnit i realizaci záměru paralelní dráhy, neboť ačkoli stavebník tyto stavby oddělil, ve skutečnosti se jedná o dvě **spolu bezprostředně související stavby**. V důsledku jejich realizace dojde k podstatnému navýšení hluku a znečištění ovzduší v rozsáhlých obytných oblastech hl. m. Prahy i přilehlých měst a obcí a s tím souvisejícímu podstatnému a nad míru přiměřenou poměrům překračujícímu zhoršení kvality prostředí.

Podle § 90 odst. 1 písm. c) StavZ musí stavební úřad v územním řízení rovněž posoudit, zda je záměr žadatele **v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů**. Těmito zvláštními právními předpisy jsou pak i předpisy upravující maximální přípustnou míru zatížení životního prostředí, a to včetně znečištění ovzduší a hluku.

Limity a míru únosného zatížení území v oblasti ochrany zdraví před hlukem stanoví mimo jiné zákon o ochraně veřejného zdraví, či nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), **jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické**

limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

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

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

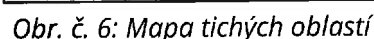
To však v řešené věci není splněno, neboť již v současnosti jsou v lokalitách okolo letiště překračovány zákonné hygienické limity hluku (viz hlukové mapy dostupné např. zde: [http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=hlukova_mapa](http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa)). Jakékoli další navýšení nadlimitní hlukové zátěže je přitom nepřipustné (k tomu viz rozsudek NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, či ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–526). Konkrétně v rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–54, se v bodě 43. uvádí, že „*limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.*“ V bodě [118] rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011–521 NSS konstatoval, že „*V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné... Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že **do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje.*** ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...)“

Odvolatel v souvislosti s problematikou nadměrného hluku dále uvádí, že směrnice EU a Rady EU 2002/49/ES, o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí („**směrnice 2002/49/ES**“), pro snižování hlukové zátěže obydlených oblastí vyžaduje zavedení strategického hlukového mapování a zpracovávání akčních plánů. Článek 8 směrnice 2002/49/ES ukládá členským státům povinnost zajistit, aby příslušnému orgány zpracovali akční plány určené pro řešení problémů s hlukem a jejich účinky na své území. Česká republika k plnění směrnice vydala 17.12. 2018 vyhlášku č. 315/2018 Sb., o strategickém a hlukovém mapování, kde kromě požadavků na hlukové mapy stanovuje i požadavky na obsah akčních plánů pro snižování hlukové zátěže. Hl. m. Praha v roce 2019 rovněž zpracovalo **akční plán na snižování hluku.**³

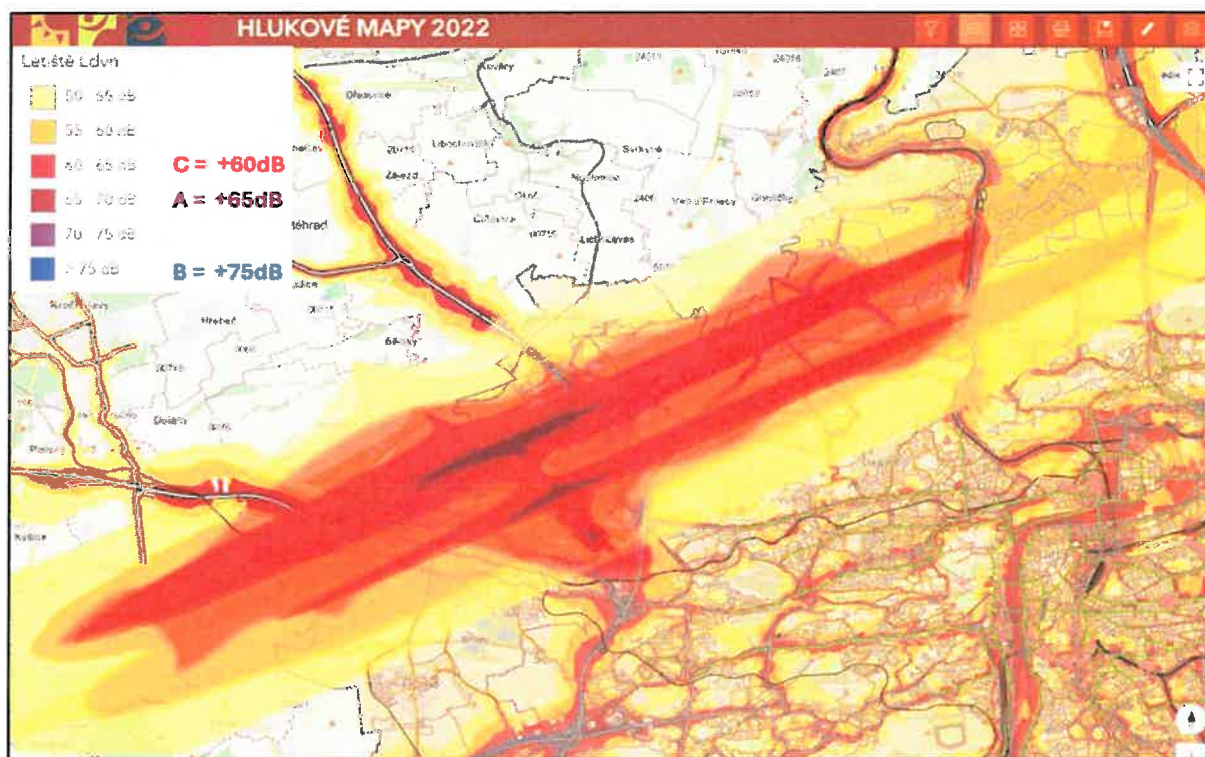
³ Dostupné na:

https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/akcni_plan_snizovani_hluku_aglomerace_praha_2019.pdf

Zároveň však hl. m. Praha na základě zpracovaného akčního plánu vyhláší v hl. m. Praze v souladu se směrnicí i vyhláškou „tiché oblasti“, které se zavazuje chránit. **Tichou oblastí je i Přírodní park Šárecké údolí.**



Hanspaulka, Baba Bubeneč, Zoologická zahrada hl. m. Prahy, a d. jsou však zároveň ve stejném akčním plánu v kapitole letecké dopravy, kterou zpracovalo Ministerstvo dopravy, umístěno na okraj nového OHP a tato území jsou zatížena limitními hladinami hlukové zátěže.



Obr. 7: Náskres OHP s hlukovým mapováním

Hl. m. Praha tak na jednu stranu souhlasí s umístěním přistávací a vzletové paralelní dráhy včetně pojezdových drah směrem 1,5 km do Prahy a požaduje, aby byly dodrženy limity z dokumentace EIA, ale přitom právě dokumentace EIA rozšiřuje limitní hlukovou zátěž přímo do městem vyhlášené a chráněných a tichých oblastí.

Odvolatel s ohledem na výše uvedené uzavírá, že v důsledku podstatného navýšení hluku způsobeného záměrem dojde jednak **k podstatnému a nad míru přiměřenou poměrům překračujícímu zhoršení kvality prostředí a životního prostředí**. Dále může v případě dlouhodobého působení nadlimitní hluk zvyšovat riziko poškození zdraví, a to v důsledku přímého poškození sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nesouvisí atd. Nárůst hluku i znečištění ovzduší v důsledku realizace záměru bude negativně působit nejen na obyvatele, ale i na živočichy a ekosystémy nacházející se na dotčeném území, včetně dotčených zvláště chráněných území, evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000, přírodních parků (dříve tzv. oblasti klidu; např. Přírodní park Šárka – Lysolaje, Drahaň – Troja ad.) a dalších významných lokalit, například Zoologické zahrady hl. m. Prahy (Praha - Troja).

Ačkoli se jedná o otázku zcela zásadní, k **řádnému vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatelstva z hlediska hluku nedošlo, a to ani v rámci posouzení EIA**, protože podkladové stanovisko EIA je **neaktuální a nezákonné**.

Co se týče stavu **ovzduší**, odvolatel odkazuje předně na obsah *Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02*,⁴ vydaného Ministerstvem životního prostředí („PZKO“) a jako příklad dokládající zhoršení ovzduší a překročení zákonných limitů uvádí měřicí stanici Praha 6 – Suchdol, nacházející se v bezprostřední blízkosti letiště. PZKO leteckou dopravu definuje jako kategorii zdrojů znečištění pod kódem REZZ0 4 s tím, že v roce 2016 patřila k provozům s nejvyššími emisemi NO₂ (str. 59 PZKO) a celkově mezi lety 2008 až 2016 produkovala obrovské množství emisí (str. 48 a násl. PZKO). Ohledně měřicího bodu Praha 6 – Suchdol se v PZKO na str. 110 dospívá k těmto zjištěním. Z hodnocených látek, sledovaných na stanici Praha 6 – Suchdol v letech 2011–2016, došlo k překročení imisního limitu pro látky PM₁₀. Podle modelového výpočtu mají na průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ na stanici nejvyšší podíl emise primárních částic z dopravy a sekundární částice, která společně tvoří více než tři čtvrtiny ze všech kategorií zdrojů.

ČHMÚ provozuje měřicí stanici Suchdol, na níž byly ve vztahu k hodnotám polévatého prachu PM₁₀ i hodnotám benzo(a)pyrenu v uplynulých letech opakovaně zaznamenáno překročení stanoveného imisního limitu. Z dat ČHMÚ vyplývá, že minimálně v letech 2006, 2010, 2011 a 2014 byly na této měřicí stanici překročeny zákonem stanovené maximální imisní limity pro 24hodinovou koncentraci částic PM₁₀. Dále zde přetrvává překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren (1 ng/m⁻³ průměrné koncentrace za jeden kalendářní rok), což lze dovodit také z pětiletých průměrů pro roky 2011 - 2015 zveřejněných ČHMÚ, podle nichž byla hodnota pětiletého průměru pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu na území městské části Praha - Suchdol 1,36 - 1,64.

Z výše uvedených příkladů je tedy zřejmé, že území hl. m. Prahy i přilehlých obcí je již nyní nadlimitně zatíženo znečištěním ovzduší a hlukem nebo se takovému limitnímu zatížení blíží. Současně však stavební úřad rozhodl o umístění záměru, který má nově negativně ovlivnit zástavbu v širokém okolí. I z těchto důvodů je tak vydané rozhodnutí v rozporu s veřejnoprávními limity stanovujícími maximální přípustnou zátěž životního prostředí.

II.7. Rozpor se strategickými dokumenty a legislativou ČR a EU na ochranu klimatu

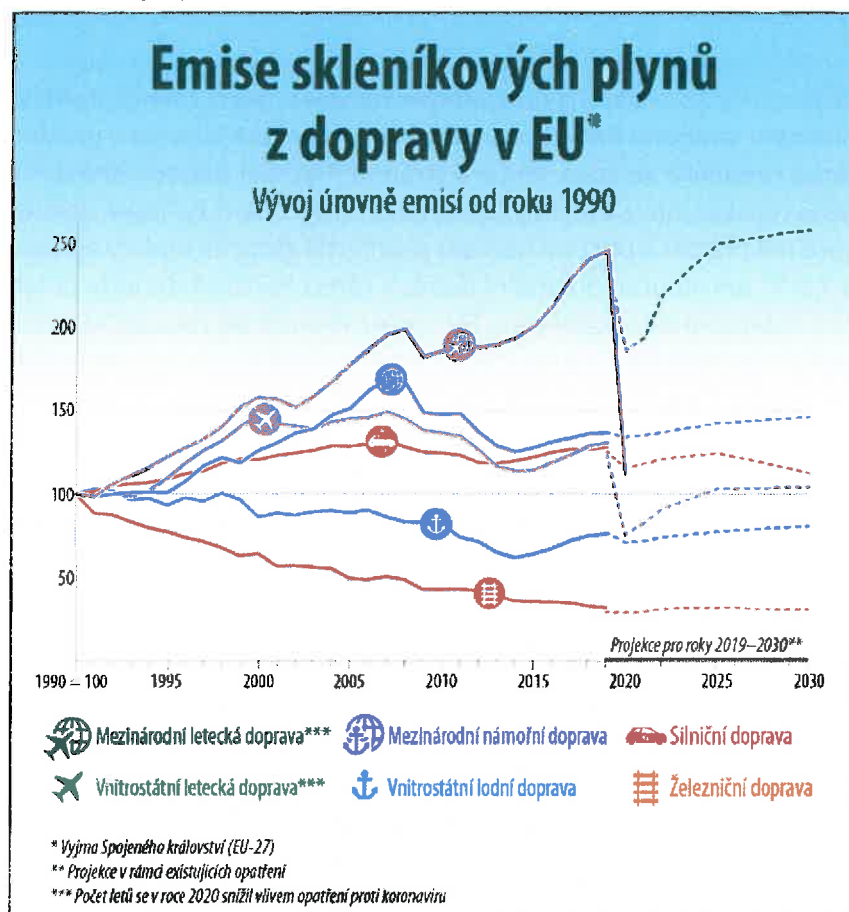
Odvolatel dále uvádí, že realizace záměru, přispívající ke znásobení letů a zkapacitnění letiště, zejména v kombinaci s realizací paralelní dráhy, způsobí nejen neúměrné zvýšení hlukové zátěže, ale i **navýšení emisních spalin a CO₂**.

Je obecně známé, že letecká a lodní doprava tvoří každá sice zhruba 4 % celkových emisí skleníkových plynů v EU, představují ale nejrychleji rostoucí zdroje emisí, které přispívají ke změně klimatu. Je tomu tak zejména v důsledku rekordního nárůstu objemu přepravy, který je způsoben

⁴ Dostupné z: <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/ochrana-ovzdusi/kvalita-ovzdusi/strategicke-dokumenty/programy-zlepsovani-kvality-ovzdusi>

jak rostoucím počtem cestujících, tak rostoucím objemem mezinárodního obchodu. Obě odvětví jsou proto zahrnuta do úsilí o snížení emisí skleníkových plynů. Do roku 2019 emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy vzrostly o 146 % v porovnání s hodnotami z roku 1990, jak vyplývá i z níže uvedeného vývoje úrovně emisí. V roce 2020 emise z obou sektorů výrazně klesly kvůli omezením spojeným s pandemií koronaviru. Pokles však byl dočasný a předpokládá se, že emise budou nadále růst.

Obr. č. 8: Vývoj úrovně emisí od roku 1990



Přítom dekarbonizace a na ní navázané cíle udržitelného rozvoje představují nezpochybnitelný veřejný zájem a globální cíl, který je určujícím východiskem pro rozhodování veřejné správy. Dekarbonizace je rovněž zákonnou povinností s konkrétním cílem a lhůtou.

V roce 1992 byla na tzv. Summitu Země OSN v Rio de Janeiru přijata Rámcová úmluva OSN o změně klimatu (United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC), která se stala základem mezinárodní klimatické politiky. Od roku 1995 OSN pořádá každoroční klimatický summit, tzv. Konferenci smluvních stran (Conference of the Parties – COP), který slouží jako formální setkání smluvních stran UNFCCC k hodnocení pokroku v řešení změny klimatu. V rámci těchto vyjednávání vznikl v roce 1997 Kjótský protokol, jenž pro průmyslově vyspělé země stanovuje limity emisí skleníkových plynů. Česká republika se ke Kjótskému protokolu připojila v roce 1998 a ratifikovala jej v roce 2001.

Na půdě OSN byly přijaty jako základní východisko 3 pilíře udržitelnosti, které je nutné k dosažení společného cíle sledovat. 1. Sociální soudržnost. 2. Ekonomickou prosperitu a 3. Enviromentální odpovědnost. Tyto byly konkretizovány v [17 cílech udržitelného rozvoje](#). Česká republika se spolu s ostatními státy EU zavázala k přechodu k uhlíkové neutralitě s tím, že každý stát spravuje vlastní koncepční dokument, jak je schopen 17 společných cílů udržitelného rozvoje naplnit. V České republice se jedná o Agendu 2030. Implementační plán Agendy 2030 byl schválen usnesením vlády č. 670/2018. Tento plán ukazuje, jaké části Strategického rámce ČR 2030 naplňují dílčí cíle OSN. Strategický rámec ČR 2030 obsahuje 27 strategických cílů, které směřují k plnění 17 relevantních cílů OSN.

Mezi základní mezinárodní smlouvy související s udržitelným rozvojem patří rovněž Pařížská dohoda, která byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 („**Pařížská dohoda**“). Česká republika se stala smluvní stranou Pařížské dohody dne 4. 11. 2017, dohodu ratifikovala také Evropská unie a všechny její členské státy. Cílem Pařížské dohody je ochrana klimatu, v rámci které má přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C, ideálně pod 1,5 °C oproti preindustriální době. V rámci Pařížské dohody přijala Česká republika závazek spolu s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. Česká republika tedy má **povinnost naplňovat společný cíl EU a jejích členských států**, který byl přijat Evropskou radou jako součást závěrů Evropské rady k Rámcové politice v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030. Pro Českou republiku jsou pak závazné právní akty Evropské unie, které z Pařížské dohody vychází.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je součástí rovněž nařízení EU 2021/1119 - klimatický zákon, který obsahuje nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, která byla schválena v Bruselu dne 9. 12. 2020. Nařízení mimo jiné stanoví, že:

„2 UDRŽITELNÁ MOBILITA– NEVRATNÝ POSUN K MOBILITĚ NULOVÝMI EMISEMI

10. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se z EU stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomika, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění. Za účelem dosažení této systémové změny musíme 1) zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, 2) široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a 3) zavést správné pobídky, které budou hnací silou transformace. To jsou tři pilíře našich budoucích opatření.

*11. Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje: 1) opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv); 2) rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy (**zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu**) a 3) internalizace externích nákladů (prováděním zásad „**znečišťovatel platí**“ a „**uživatel platí**“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury).“*

Pro obce a města je základním plánovacím dokumentem obce „*program rozvoje obce*“, neboli strategický plán. Jde o klíčový rozvojový dokument, který je zakotven jak v zákoně o obcích, tak v zákoně o hl. m. Praze. K plnění tohoto dokumentu obce, městské části či hl. m. Praha přijímají jak organizační opatření, tak opatření obecné povahy, s tím, že klíčovým nástrojem pro koordinaci činností a vyvažování soukromých a veřejných zájmů slouží územně plánovací dokumentace. Je zřejmé, že požadavek strategického rámce ČR 2030 na zapracování společných strategických cílů do vlastního strategického plánu v podobě konkrétních opatření je smysluplným požadavkem,

který umožňuje konkretizovat obecnou podobu společného veřejného zájmu do vlastních konkrétních opatření.

Samospráva hl. m. Prahy však na jednu stranu deklaruje zlepšování životního prostředí, ale závaznými opatřeními činí pravý opak. Hl. m. Praha sice v souladu s legislativou EU vymezila pro obyvatele Prahy "Tiché oblasti", které se zavazuje chránit před zvyšováním hluku, v Zásadách územního rozvoje však plánuje přímo zasáhnout tyto plochy obtěžujícím hlukem z letecké dopravy (50-60 dB/den) rozšířením letiště blíže směrem k městu o 1,52 km!!!

Řešení záměru je tak v rozporu s rozvojovými cíli ČR i legislativou EU. Místo dekarbonizace se plánuje zvyšování emisí CO₂. Jak již bylo uvedeno výše, letecká doprava generuje značné množství světových emisí CO₂.⁵ Je tedy zřejmé, že i **realizace záměru povede k přímým i nepřímým emisím CO₂, které vznikají v důsledku provozu letiště.** Do této kategorie spadají například emise vznikající při jednotlivých fázích letu letadla, emise z dopravy cestujících na letiště, pracovních cest zaměstnanců, používání pozemní letištní techniky a dalších souvisejících činností.⁶ Je pak již vědecky prokázáno, že mezi emisemi CO₂, zvýšením teplot zemského povrchu a negativními projevy, jako jsou vlny veder a extrémní projevy počasí a s tím spojená vyšší úmrtnost, existuje vztah příčiny a následku.

V důsledku neuplatňování principů strategického plánování a řízení tak, jak to vyžaduje smluvní ujednání EU, legislativa EU a ČR, tak dle odvolatele dochází k nezákonným zásahům do veřejných subjektivních práv, a to konkrétně práva na příznivé životní prostředí (zahrnující i problematiku CO₂ a změny klimatu), které je zaručeno Listinou základních práv a svobod, Rámcovou úmluvou Organizace spojených národů o změně klimatu (č. 80/2005 Sb. m. s.), Pařížskou dohodou, dále pak Úmluvou o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí (č. 124/2004 Sb. m. s. – tzv. „Aarhuskou úmluvou“) a Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod. Evropský soud pro lidská práva (ESLP) ve věci *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz a další proti Švýcarsku* dne 9. 4. 2024 rozhodl, že právo na ochranu soukromého a rodinného života dle čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod zahrnuje právo jednotlivců na účinnou ochranu ze strany orgánů státu před závažnými nepříznivými dopady změny klimatu.

Odvolatelem chráněné zájmy ochrany přírody tak zájmy dotčených občanů by pak byly změnou klimatu, pokud nebude včas zastavena, přímo dotčeny na svých právech. Území Prahy je přitom změnou klimatu negativně dotčeno a ohroženo více než zbytek území České republiky. Jak vyplývá z charakteristik klimatu publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem, Praha je nejteplejší částí území České republiky dle dlouhodobého průměru teplot za období od roku 1991 do roku 2020 viz :

(https://www.chmi.cz/files/portal/docs/meteo/ok/charakteristiky_klimatu/img/T_normal9120.gif). Díky vlivu tepelného ostrova města se zvyšují v Praze teploty více než ve zbytku republiky. Podle dokumentu Klimatická ročenka České republiky 2023 vydaného Českým hydrometeorologickým ústavem dosáhla v roce 2023 průměrná roční teplota vzduchu 12 °C v centrální části Prahy a na

⁵ Podle dat Evropské agentury pro životní prostředí se očekává, že do roku 2050 budou světová letecká a vodní doprava dohromady produkovat téměř 40 % emisí oxidu uhličitého na světě, pokud nebudou přijata další opatření za účelem jejich snížení. Viz. <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/emise-z-letecke-a-vodni-dopravy>.

⁶ Srov. <https://www.prg.aero/ochrana-klimatu>.

severozápadu Prahy, což bylo nejvíce na území České republiky. Odvolatel tedy působí z hlediska vysokých teplot v nejvíce dotčené části České republiky (k tomu viz i <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/meteo2023.pdf> a <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/images/2-1.jpg>).

Zároveň patří Praha mezi území s nejnižším úhrnem srážek v České republice. Viz mapa průměrného ročního úhrnu srážek za období od roku 1991 do roku 2020: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/meteo/ok/charakteristiky_klimatu/img/SRA_normal9120.gif. A podobně rovněž mapa ročního úhrnu srážek v roce 2023 v dokumentu Klimatická ročenka České republiky 2023: <https://info.chmi.cz/rocenka/meteo2023/images/3-1.jpg>.

Na území Prahy je zároveň vysoké riziko, že v případě dalšího zvyšování průměrných teplot vlivem vypouštění emisí CO₂ bude dosaženo bodu zlomu, kdy po překročení určité hranice teplot dojde k dalšímu skokovému nárůstu teplot. Je tomu tak z toho důvodu, že vlivem horka a sucha by došlo ke kolapsu funkce lesů, které v současnosti centrální část Prahy obklopují. Zatím je zejména po obvodu Prahy několik středně velkých převážně lesních ploch (Šárka-Lysolaje, Drahaň-Troja, Klánovický les, Kunratický les), které dosud území Prahy relativně ochlazovaly a bránily tomu, aby vlny veder v Praze byly ještě větší. Současný stav těchto lesů je však vlivem horka a sucha silně zhoršený.

Dřeviny, které se v pražských lesích vyskytují, jsou v současné době při ročních úhrnných srážkách méně než 500 mm a ročních průměrných teplotách přes 12 °C na hranici přežití. V pražských lesích převládají dubové porosty, nejběžnější jsou dub zimní (*Quercus petraea*) a dub letní (*Quercus robur*), které se původně střídaly se stromy smrk ztepilý (*Picea abies*), modřín opadavý (*Larix decidua*) a borovice lesní (*Pinus sylvestris*). Místy se vyskytuje habr obecný (*Carpinus betulus*) a bříza bělokorá (*Betula pendula*). Všechny tyto dřeviny jsou již nyní na hraně svých ekologických nároků. Vyplývá to mimo jiné z publikace, kterou vydala Evropská komise, která uvádí přehled dřevin rostoucích v Evropě a jejich ekologické nároky: San-Miguel-Ayanz, J., de Rigo, D., Caudullo, G., Houston Durrant, T., Mauri, A. (Eds.), 2016. European Atlas of Forest Tree Species. Publication Office of the European Union, Luxembourg (k tomu viz <https://forest.jrc.ec.europa.eu/en/european-atlas/>).

Rovněž v dokumentu Výroční zpráva za rok 2023, který zpracovala příspěvková organizace Lesy hlavního města Prahy, která obhospodařuje lesy vlastněné hlavním městem Prahou, se konstatuje špatný zdravotní stav pražských lesů. Str. 12 zprávy: „Zdravotní stav pražských lesů v minulosti výrazně ovlivnily nepříznivé klimatické podmínky, které porosty na několik let oslabily a usnadnily tak šíření různých škůdců.“ Str. 12 zprávy: „Stále více však vedeme boj se suchem a s dopady tropických teplot v letním období. Kvůli extrémním teplotám nejvíce trpí porosty se zastoupením smrku ztepilého a borovice lesní.“ Str. 13 zprávy: „... velká část smrkových porostů v Praze v souvislosti s kalamitou, která byla v pražských lesích největší v roce 2020, už v podstatě zanikla.“ Str. 14 zprávy: „Mezi duby se rozšířilo chřadnutí s tzv. tracheomykózními příznaky, které dlouhodobě patří k závažným onemocněním dubů na lesních i nelesních stanovištích. Tracheomykóza je vaskulární onemocnění (ucpávání vodivých pletiv), které je způsobeno především houbami rodu *Ophiostoma* a *Verticillium*. Příznaky a průběh se liší v závislosti na odolnosti dřeviny, stanovištních podmínkách i na rozsahu a intenzitě napadení dalšími, například hmyzími škůdci, ale obvykle se jedná o vadnutí listů a prosychání a odumírání koruny. Toto onemocnění je spojené s poruchou vodního režimu, především s nedostatkem vody a teplotními extrémy.“ Str. 14 zprávy: „Na javorech se objevuje tzv. sazná nemoc kůry, kterou způsobuje houba *Cryptostroma corticale*. Houba napadá především javory kleny a vyskytuje se nejen v pražských lesích, ale také v parcích. Opět se jedná o onemocnění, které napadá oslabené dřeviny především

po nadprůměrně suchých a horkých letních měsících.“ V uvedené zprávě je několikrát zmiňována oblast Šáreckého údolí a oblast Divoké Šárky včetně svahů Hanspaulky a Baby, Vokovic a Lysolají jako území s výskytem škod na lesích a s nutností provádět nahodilé těžby k odstranění poškozených porostů (k tomu viz <https://lhmp.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> a https://lhmp.cz/wp-content/uploads/2024/03/2023_VZ_finalekonomická-cast_nahled.pdf).

Odvolatel zdůrazňuje, že by tedy další změnou klimatu byly bezprostředně dotčeny jím hájené zájmy. Hrozí, že při dalším zvyšování teplot by odumřely stromy v přírodním parku Šárka-Lysolaje, což by posílilo efekt tepelného ostrova města a vedlo by k ještě horším vlnám veder v místě, kde odvolatelem chráněné zájmy obyvatel jím vymezených lokalit, kteří v nich trvale bydlí, respektive kde v případě spolku působí. Je přitom prokázáno, že vlny veder způsobují zvýšenou úmrtnost. Přitom území Prahy je příliš rozsáhlé a s příliš vysokým počtem obyvatel, aby bylo možno reálně uvažovat s možností, že se občané mají ze zasaženého území odstěhovat někam jinam. Proto je potřeba přijímat taková opatření, aby se dalšímu vypouštění emisí CO₂ a růstu teplot zabránilo. Takovým opatřením, které je proveditelné a relativně snadno dostupné a které by znamenalo významné snížení emisí CO₂ v jurisdikci České republiky, je možnost nerozšiřovat kapacitu pražského letiště.

Pro úplnost odvolatel namítá, že do emisí skleníkových plynů způsobených posuzovaným záměrem musejí být zahrnuty i emise oxidu uhličitého, které budou ve fázi letu produkovány letadly v případě zvýšení kapacity letiště. Odvolateli je známo, že existuje rozhodnutí rakouského Ústavního soudu (Verfassungsgerichtshof) ze dne 29. 6. 2017, č. j. E 886/2017-31, E 875/2017-32, kde soud vytknul rozsudku letiště Schwechat hrubé pochybení při výkladu právní normy, neboť mezinárodní závazek spočívající ve snižování emisí oxidu uhličitého z leteckého provozu zahrnuje pouze redukci emisí vznikajících při startu a přistávání letadel (tzv. LTO-Emise), zatímco Spolkový správní soud v napadeném rozsudku letiště Schwechat vztáhl tento závazek na veškeré činnosti související s letovým provozem. Takto široký výklad však byl rakouským Ústavním soudem vyhodnocen jako nepřipustný a ústavně nekonformní (viz https://www.vfgh.gv.at/downloads/VfGH_Entscheidung_E_875-2017_Flughafen_dritte_Piste.pdf).

Zmiňovanému závěr rakouského Ústavního soudu věnoval pozornost rovněž Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 24. 6 2020, č. j. 54 A 68/2019-123, bod 73.

Působení emisí CO₂ na oteplování však podle dostupných vědeckých poznatků není omezeno na emise vznikající při startu a přistávání letadel, ale oteplování je způsobeno emisemi při veškerých činnostech souvisejících s letovým provozem, tedy i emisemi vznikajícími ve fázi letu letadel. Pokud by emise CO₂ ve fázi letu byly z úvah o jejich působení vyňaty a nebyla by činěna žádná opatření k jejich snížení, otevíral by se prostor pro oblast, kde emise skleníkových plynů by mohly pokračovat a nebylo by možné oteplování vůbec zastavit. Rozhodnutí o tom, zda dojde k navýšení kapacity letiště a o tom, zda do letadel budou čerpány pohonné hmoty na bázi uhlovodíku, je v jurisdikci země, kde se letiště nachází, a je proto odpovědnost státu, aby tyto emise CO₂ reguloval.

Česká republika nepřijala klimatický zákon, který by stanovil cíle pro snižování emisí CO₂ pro budoucí období. A v České republice ani nebyl vydán sektorový právní předpis, který by stanovil účinné závazné limity pro emise CO₂ v letecké dopravě. Za tohoto stavu, kdy emise CO₂ leteckou dopravou v České republice byly ponechány bez zákonem stanovených limitů, musí být otázka emisí CO₂ řešena v rámci posouzení předmětné stavby.

Účelem navrženého záměru je navýšit kapacitu letiště. V PÚR se jako důvod vymezení paralelní dráhy uvádí „zvýšení kapacity mezinárodního letiště.“ Dle oznámení stavby je přitom navržen

provoz letadel poháněných spalováním uhlovodíkových paliv, které produkují CO₂. Žadatel o umístění stavby nedokládá, že by všechny emise CO₂ související s letovým provozem kompenzoval odčerpáním CO₂ z atmosféry zpět. Jak uvedl odvolatel již výše, již v současné době letecký provoz představuje významný zdroj emisí CO₂ v České republice a v Evropě (kolem 4 % emisí). Umístění stavby by rozsah leteckého provozu dále výrazně zvýšilo a došlo by přitom k výraznému nárustu emisí CO₂ z letecké dopravy a uvolněný CO₂ by z atmosféry nebyl odstraňován.

Vzhledem ke škodlivým důsledkům působení CO₂ v atmosféře, kterým by byl odvolatel a jednotlivé fyzické osoby dotčeny (mj. vlny veder se zvýšenou úmrtností a extrémní projevy počasí), proto nemělo být rozhodnutí stavebního úřadu vůbec vydáno. Protože čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod zahrnuje právo jednotlivců na účinnou ochranu ze strany orgánů státu před závažnými nepříznivými dopady změny klimatu, musí se tento závazek uplatnit i při rozhodování orgánu státní správy o povolení či umístění předmětného záměru.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti odvolatel namítá, že umístění záměru, který je ekonomicky problematický, je na úkor kvality přírody a života občanů, neboť bude sloužit k rozšiřování vysoko emisní dopravy, je s deklarovanými cíli udržitelného rozvoje, které jsou již součástí zákonných opatření, zcela mimoběžné.

Odvolatel v této souvislosti rovněž namítá, že dopady záměru na klima nebyly řádně posouzeny ani v rámci stanoviska EIA, které je neaktuální a bylo nezákonné prodlouženo.

I z tohoto důvodu je vydané rozhodnutí stavebního úřadu nesprávné a nezákonné.

III. Závěr

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem odvolatel žádá Ministerstvo pro místní rozvoj, aby jako odvolací orgán napadené rozhodnutí v souladu s § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu **zrušil** a

vrátil věc stavebnímu úřadu k novému projednání, případně dle § 90 odst. 1 písm. c) **změnil** tak, že žádost stavebníka o vydání rozhodnutí o umístění záměru se **zamítá**.

Odvolatel zároveň navrhuje, aby nadřízený správní orgán v souladu s ustanovením § 149 odst. 7 správního řádu změnil na nesouhlasná výše uvedená závazná stanoviska.

V Praze dne 14. 11. 2025

Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova

Ing. Roman Mejstřík
předseda spolku

Výpis

ze spolkového rejstříku, vedeného
Městským soudem v Praze
oddíl L, vložka 72470

Spisová značka:	L 72470 vedená u Městského soudu v Praze
Název:	Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova
Sídlo:	U druhé baterie 889/33, Břevnov, 162 00 Praha 6
Identifikační číslo:	085 02 366
Právní forma:	Spolek
Účel:	a)přispívat k ochraně životního prostředí, krajiny a zdraví obyvatel a pokojného bydlení v k.ú. Střešovice a Břevnov, b)přispívat k ochraně vlastnických práv jednotlivých vlastníků k nemovitostem v k.ú. Střešovice a Břevnov, c)zabránit realizaci tzv. jižní varianty Střešovických tunelů mezi Dejvicemi a Veleslavínem, která byla Správou železniční dopravní cesty, s.o. představena v červnu 2019, jako nová plánovaná trasa železniční dráhy v rámci projektu Modernizace trati Praha výstaviště - Praha-Veleslavín, d)podpora racionálního řešení modernizace trati Praha Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla v úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem, zejména s cílem realizovat modernizaci této trati v trase stávající existující železniční trasy mezi Dejvicemi a Veleslavínem (tzv. Buštěhradské dráhy), eventuálně nezastavěnými částmi Prahy 6 e)usilovat o zdravé životní podmínky a dodržování platných právních norem, včetně hygienických, k zajištění zdravého života obyvatel Střešovic a Břevnova, f)účastnit se správních a veškerých jiných řízení, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a projednávání zásahů do životního prostředí, g)účastnit se správních a veškerých jiných řízení, jejichž předmětem bude projednávání záměrů souvisejících s využitím území, pozemků a staveb v k.ú. Střešovice a Břevnov, včetně projednávání změn územního plánu, územních a stavebních řízení, ve věci projektu Modernizace trati Praha-Výstaviště Praha -Veleslavín, h)vyvíjet další činnost směřující k naplnění výše uvedených cílů za použití všech dostupných zákonných prostředků, např. osvětové činnosti, organizování petičních akcí, nebo pořádání kulturních, společenských, vzdělávacích akcí.
Název nejvyššího orgánu:	Členská schůze
Statutární orgán - výbor:	
předseda výboru:	Ing. ROMAN MEJSTRÍK, dat. nar. 29. června 1960 U druhé baterie 889/33, Břevnov, 162 00 Praha 6 Den vzniku funkce: 12. září 2019 Den vzniku členství: 12. září 2019
místopředseda výboru:	Ing. MARTIN VÁŇA, dat. nar. 22. září 1977 U první baterie 803/3, Střešovice, 162 00 Praha 6 Den vzniku funkce: 12. září 2019 Den vzniku členství: 12. září 2019
člen výboru:	

VLADISLAVA DAŇKOVÁ, dat. nar. 9. prosince 1956
náměstí Před bateriemi 916/1, Střešovice, 162 00 Praha 6
Den vzniku členství: 12. září 2019

Počet členů:	3
Způsob jednání:	Za výbor jedná navenek předseda, v době jeho nepřítomnosti místopředseda. Je-li však pro právní jednání, které činí výbor, předepsána písemná forma, je třeba podpisu alespoň dvou členů výboru.
