

Městskému soudu v Praze
Hybernská 18
111 21 Praha 1

datovou schránkou

V Táboře dne 30. září 2017

Navrhovatelé:

- a. Ing. Zdeněk Skála**
bytem Do Vrchu 127/6, 165 00 Praha - Suchdol
- b. Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc.**
bytem Na Rybářce 121/33, 165 00 Praha-Suchdol
- c. Mgr. Karel Kuna**
bytem Kamýcká 245/4b, 160 00 Praha - Sedlec

právně zastoupeni

Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem Advokátní kanceláře Dohnal & Bernard
s.r.o. se sídlem Příběnická 1908, 390 01 Tábor, IČ 01825666
ev.č. ČAK 12191

Odpůrce

Hlavní město Praha
Jungmannova 29, 111 21 Praha 1

Osoba zúčastněná na řízení

Letiště Praha, a.s., K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6, IČO: 28244532
Český Aeroholding, a.s., Jana Kašpara 1069/1, 160 08 Praha 6, IČO: 24821993
Správa Letiště Praha, s.p., K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6, IČO: 62413376

**Návrh na zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního
rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014**

Soudní poplatek bude uhrazen po výzvě soudu převodem z účtu

I. Stav věci

Dne 11. 9. 2014 Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo usnesením č. 41/1 Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „ZÚR“). Zásady byly vydány jako opatření obecné povahy č. 43/2014, které nabylo účinnosti dne 1. 10. 2014 (dále jen „OOP“).

Navrhovatelé tvrdí, že napadeným OOP byli zkráceni na svém právu na rodinný a soukromý život, vlastnickém právu, právu na ochranu zdraví, právu na příznivé životní prostředí a právu na spravedlivý proces. Podle přesvědčení navrhovatelů není napadené OOP v souladu se zákonem, nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a bylo vydáno v rozporu s principem proporcionality.

Nesouhlas navrhovatelů s napadeným OOP se vztahuje pouze k jeho části, konkrétně:

- a) koridoru a ploše dopravy letiště Praha-Ruzyně (dále jen „letiště“), jehož podstatnou součástí má být i plánovaná stavba Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně (dále jen „paralelní dráha“) upravené v oddílu 5.3.1.
- b) vymezené oblasti zasažené provozem letiště - SL/1 upravené v oddílu 4.4.1.
V tomto rozsahu navrhovatelé OOP napadají a navrhují jeho zrušení.

II. K podmínkám přípustnosti návrhu

K pravomoci soudu rozhodovat o návrhu

Podle ust. § 36 odst. 4 stavebního zákona se zásady územního rozvoje (včetně jejich aktualizace) vydávají jako opatření obecné povahy. Za použití ustanovení § 4 odst. 2 písm. c) a ustanovení § 7 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s.ř.s.“) je tedy ZÚR vydané jako opatření obecné povahy oprávněn a povinen přezkoumat příslušný krajský soud.

K dodržení lhůty pro podání návrhu

Podle § 101b odst. 1 s. ř. s. lze návrh na zrušení opatření obecné povahy podat do 3 let ode dne, kdy návrhem napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. V daném případě se navrhovatelé svým návrhem domáhají zrušení části Aktualizace, která nabyla účinnosti dne 1. 10. 2014, návrh je tedy podán v zákonem stanovené lhůtě.

K přípustnosti opakovaného návrhu

Navrhovatelé jsou si vědomi toho, že ve vztahu k předmětné části Aktualizace již byl podán jeden návrh dle § 101a s. ř. s., který byl zamítnut rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 12. 2. 2016, č. j. 9 A 208/2015 – 292. Proti návrhu byla podána kasační stížnost, o níž Nejvyšší správní soud doposud nerozhodl. Dle § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. soud usnesením návrh odmítne, jestliže již **o téže věci rozhodl**. Výkladem pojmu „*totožnost věci*“ se v případě opatření obecné povahy opakovaně zabývala judikatura správních soudů, která dospěla k závěru, že o stejnou věc se jedná tehdy, jde-li v novém řízení o **tentýž nárok** nebo stav, o němž již bylo pravomocně rozhodnuto, a týká-li se **stejného předmětu řízení a týchž osob**. Aktuální návrh je podán odlišnými osobami a liší se rovněž žalobní důvody. Jedná se tedy o

jinou věc a návrh je přípustný.

K aktivní legitimaci navrhovatelů

Všichni navrhovatelé jsou vlastníky nemovitostí v území dotčeném napadenými částmi OOP a negativními vlivy realizace záměrů uvedených v OOP. Negativní vlivy budou mít podobu zvýšení úrovně hluku, kterému budou navrhovatelé a jejich rodinní příslušníci vystaveni. Ve stejném postavení jako navrhovatelé se nacházejí tisíce dalších osob.

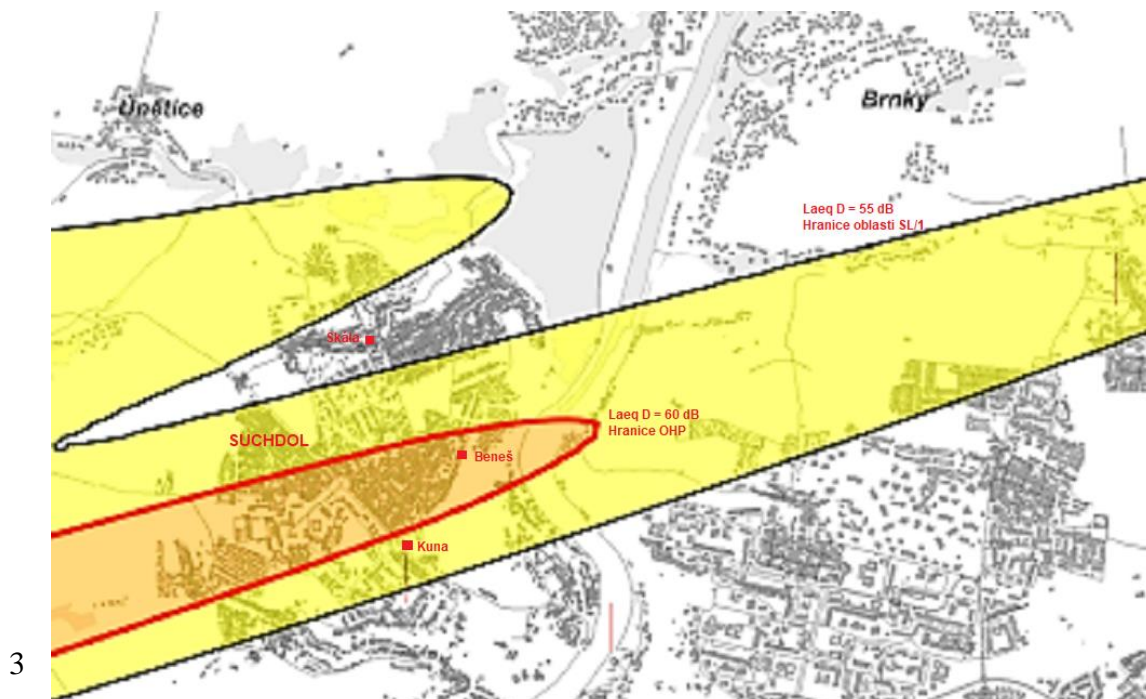
V současné době všichni navrhovatelé bydlí mimo stávající ochranné hlukové pásmo letiště. Z toho plyne, že hluk z letiště u jejich nemovitostí nesmí v současné době překročit příslušné hlukové limity. V místě jejich bydliště nebyla před schválením OOP nikdy vyznačena žádná oblast s negativními současnými ani budoucími dopady letiště.

Schválením napadeného OOP se právní postavení navrhovatelů mění tak, že je samotné a jejich nemovitosti bude možné vystavit hluku z provozu letiště, který bude převyšovat limity stanovené právními předpisy. Nemovitosti všech navrhovatelů se nacházejí v oblasti SL/1, jejíž vymezení je ve výroku OOP odůvodněno takto: „*Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.*“ Samotné OOP tedy předpokládá negativní dopady na navrhovatele a zásahy do jejich práv.

Zvýšení hlukové zátěže bude způsobeno zvýšením počtu pohybů letadel na letišti (počty vzletů a přistání). OOP umožňuje zvýšení počtu pohybů o cca 95 500 za rok proti dosavadnímu maximálnímu stavu provozu na letišti.

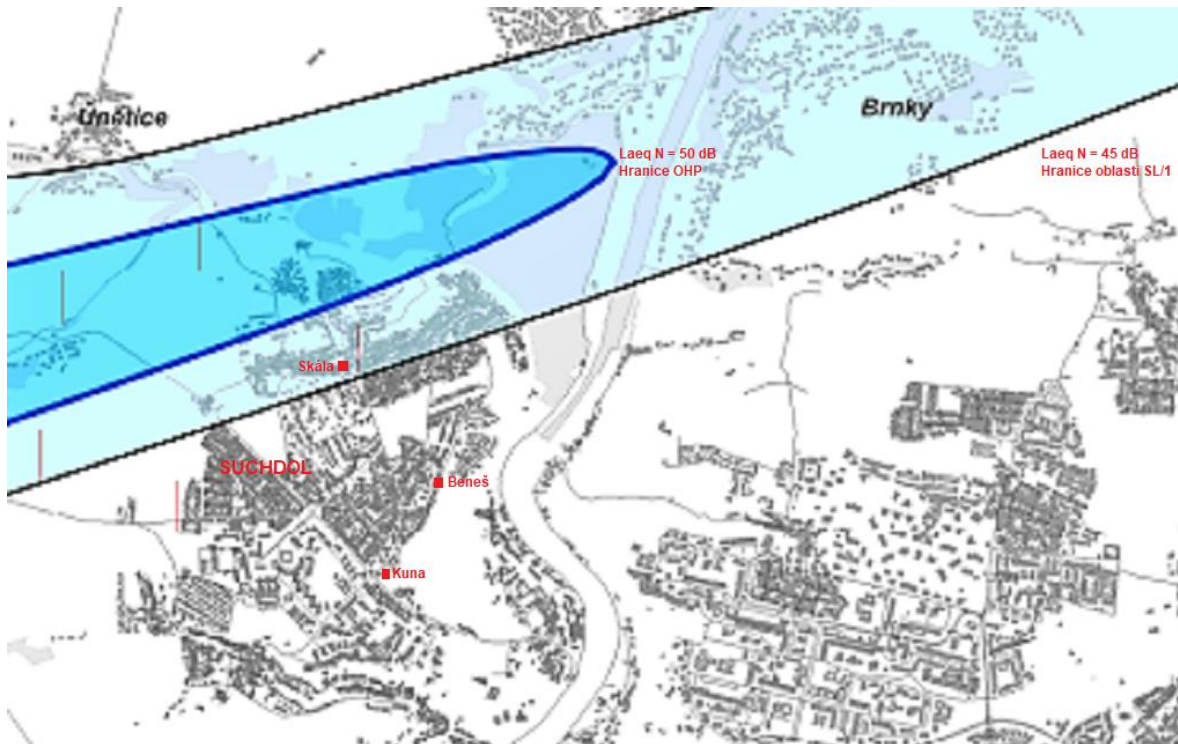
Pro větší přehlednost navrhovatelé vyznačili své bydliště a umístění svých nemovitostí do map hlukové situace, které byly uvedeny v dokumentaci EIA pro záměr Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha (posuzování ukončeno stanoviskem MŽP ze dne 26. 10. 2011), a to pro cílový stav hluku ve dne i v noci po realizaci záměrů uvedených v OOP a napadených touto žalobou. Jde o zakreslení do výřezů z oficiálních map, kdy jedinou změnou (kromě provedení výřezu) je zakreslení místa bydliště navrhovatelů a označení izofon:

Denní hluk:



Zvětšený výřez výkresu Izofony Laeq D v dB pro letecký provoz na letišti Praha-Ruzyně v denní době - Cílový stav

Noční hluk:



Zvětšený výřez výkresu Izofony Laeq N v dB pro letecký provoz na letišti Praha-Ruzyně v noční době - Cílový stav

Světová zdravotnická organizace dlouhodobě tvrdí, že negativní účinky na lidské zdraví začínají již při nočním hluku o intenzitě 40 dB (materiál je veřejně dostupný zde: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf). Za současné situace se tedy nejedná pouze o obtěžování, ale o dlouhodobé a nepřetržité poškozování zdraví navrhovatelů, jejich rodin a dalších obyvatel.

Lékařské i statistické studie dokazují, že hluk má nepříznivý vliv na lidské zdraví. Dochází například ke zvýšení krevního tlaku, poškození srdce včetně zvýšení rizika infarktu, snížení imunity organismu, zrychlení tepu, stažení periferních cév, zvýšení hladiny adrenalinu, ztrátám hořčíku, chronickou únavu a nespavost. Vedle toho má hluk poměrně významný vliv na psychiku jednotlivce a často způsobuje únavu, depresi, rozmrzelost, agresivitu, neochotu, zhoršení paměti, ztrátu pozornosti a celkové snížení výkonnosti. Výzkumy prokázaly, že výskyt civilizačních chorob přímo vzrůstá s hlučností daného prostředí. Jelikož sluch funguje, i když člověk spí, hluk během spánku snižuje jeho kvalitu i hloubku.

Navrhovatelé b. a c. uplatnili k návrhu OOP připomínky. Navrhovatel a. připomínky nepodal, což ovšem nemá na jeho přístup k soudní ochraně s ohledem na judikaturu správních soudů vliv (usnesení RS NSS č. j. 1 Ao 2/2010-116 a rozsudek NSS čj. 4 Ao 5/2010-48).

Navrhovatel a., Ing. Zdeněk Skála, je vlastníkem (SJM s manželkou Adrianou Skálovou) pozemků p. č. 271/1 a 273 (s objektem bydlení č. p. 127) v k. ú. Suchdol. Tyto nemovitosti se nachází v obytném území Suchdola mezi osami původní a připravované nové paralelní dráhy, v oblasti SL/1 zasažené dle schváleného OOP hlukem. V současné době jsou nemovitosti dotčeny podlimitním venkovním denním a nočním hlukem ze stávající dráhy.

Nemovitosti ve vlastnictví navrhovatele b. jsou podle územního plánu situovány v území s funkcí OB, čistě obytné, kde nejsou žádná omezení týkající se další výstavby.

Během projednávání dokumentace EIA byl jako jeden z kladů rozšíření letiště prezentován pokles hlukové zátěže v území kolem původní dráhy, denní provoz měl probíhat na nové dráze, noční provoz na původní dráze se měl po zprovoznění nové dráhy podstatně snížit. Tomu odpovídal i původní text výroku, kdy oblast SL/1 byla vymezena, jak bylo jednoznačně uvedeno v návrhu výroku, podle denní izofony $L_{AEQ} = 55$ dB, nemovitosti navrhovatele by tak byly mimo oblast SL/1, jak je zřejmé z příloženého výkresu a výřezu denních izofon. Navrhovatel vzhledem k tomu ani při projednávání OOP nepodával připomínky, oblastí SL/1 nebyl dotčen.

Změnou výroku po veřejném projednání na základě uplatnění námítky ze strany Letiště Praha, a.s. se nemovitosti navrhovatele závazně dostaly do oblasti SL/1, jak vyplývá z výkresu nočních izofon pro tzv. cílový stav provozu letiště (takto bylo zjevně dotčeno více osob v oblasti kolem původní dráhy).

Změnou výroku u předmětu napadené části opatření obecné povahy, ke které se navrhovatel neměl možnost vyjádřit a která se týkala závazného vymezení oblasti SL/1 s negativními vlivy leteckého provozu, došlo nejen k zásahu do vlastnického práva navrhovatele ale také do jeho práva na příznivé životní prostředí. Již samotné schválení napadeného opatření obecné povahy nepochybně způsobuje pokles tržní hodnoty uvedených nemovitostí situované v oblasti SL/1.

Schválením napadeného OOP došlo k zásahu do následujících práv navrhovatele a.:

- a) práva na ochranu rodinného a soukromého života ve smyslu čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a čl. 10 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. K tomuto zásahu dochází tím, že v důsledku napadeného OOP bude navrhovatel nucen snášet hluk z letiště, který bude na hranici limitů stanovených právními předpisy a u nějž bude hrozit překračování limitů.
- b) vlastnického práva ve smyslu čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny. K zásahu dojde jednak tím, že do výkonu jeho vlastnického práva (v části pokojného užívání vlastnictví) bude umožněno zasahovat nad hranici limitů daných právními předpisy a dále tím, že nebude moci umístit na svých pozemcích jakékoliv další objekty pro bydlení. Vydání napadeného OOP vedlo rovněž k poklesu ceny nemovitostí ve vlastnictví navrhovatele.
- c) práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a práva na příznivé životní prostředí podle č. 35 odst. 1 a 3 Listiny, když bude nucen snášet dlouhodobé působení nadlimitního hluku
- d) práva na spravedlivý proces, když odpůrce změnil výrok napadeného OOP po veřejném projednání.

Navržené důkazy:

- výpis z katastru nemovitostí.

- *výkres noční hluková zátěž, cílový stav a výřez..*

Navrhovatel b., Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc. trvale bydlí v ulici Na Rybářce 33/121 a je vlastníkem nemovitostí na pozemcích par. č. 259/1 a 259/2, v k.ú. Sedlec, zapsáno na LV č. 221 vedeném u Katastrálního úřadu pro hlavní město Prahu. Tyto nemovitosti se nachází ve vzdálenosti přibližně 100 m od osy navrhované nové paralelní dráhy, přímo v oblasti SL/1, která má být zasažena hlukem SL/1 a současně v území, kde má být dle EIA vyhlášeno ochranné hygienické pásmo s předpokládaným hlukem vyšším, než jsou hygienické limity.

Nemovitosti ve vlastnictví navrhovatele b. jsou podle územního plánu situovány v území s funkcí OB, čistě obytné, kde nejsou žádná omezení týkající se další výstavby.

Realizace předmětu napadené části opatření obecné povahy, spočívající zejména ve výstavbě paralelní dráhy a následném leteckém provozu, by tedy znamenala nejen zásah do vlastnického práva navrhovatele a do jeho práva na příznivé životní prostředí, ale nevyhnutelným vyhlášením OHP by byl navrhovatel zbaven práva na ochranu zdraví před nadlimitním venkovním hlukem. Již samotné schválení napadeného opatření obecné povahy nepochybně způsobuje pokles tržní hodnoty uvedených nemovitostí právě v souvislosti s vymezením oblasti SL/1 a následným vyhlášením ochranného hlukového pásma, bez kterého není provoz na nové dráze možný.

Navrhovatel uplatnil dne 17.12.2013 k návrhu napadeného opatření obecné povahy následující písemnou připomínku:

Požaduji vymezit oblast SL/1 tak, aby touto oblastí nebyla zasažena obytná území Prahy a pro rozvoj letiště stanovit podmínku „nerozšiřovat ochranné hlukové pásmo na další obytná území“, protože toto opatření umožňuje překračování hlukových limitů a tedy i ohrožení zdraví obyvatel. V případě, že realizace záměru neumožňuje splnit uvedené požadavky, požaduji záměr na rozšíření letiště uvedený v oddíle 5.3.1. a vymezení oblasti SL/1 v oddíle 4.4.1. z návrhu AZUR vypustit.

Odůvodnění připomínky:

- *záměr předpokládá překročení hygienických limitů ve stávajícím obytném území,*
- *není specifikován požadovaný charakter letiště a jeho cílový stav z hlediska skutečných potřeb ČR,*
- *nebyly prověřeny jiné varianty rozvoje letecké dopravy,*
- *nebyly správně popsány ani vyhodnoceny dlouhodobé vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel,*
- *není zřejmé, jakým zájmem je nebo zda vůbec může být odůvodněno znehodnocení obydleného území části Prahy současným umístěním koridoru paralelní dráhy mezinárodního letiště a dálnice s kapacitou přes 100 000 aut denně do jednoho území.*

V textu připomínky a v jejím odůvodnění navrhovatel již ve fázi přípravy OOP evidentně poukázal zejména na hrozící překročení limitů hluku, chybějící prověření potřebnosti záměru, neprověření variant, neprověření toho, zda znehodnocení obydleného území Prahy je odůvodněno. Navrhovatel rovněž upozornil na zcela mimořádný navrhovaný souběh dvou dopravních záměrů s neodstranitelnými vlivy v jednom zastavěném území, které by mělo být řádně odůvodněno a prověřeno všechny varianty minimalizace jejich dopadů,

Navrhovatel vznesl požadavek nerozšiřovat OHP umožňující nadlimitní venkovní hluk na obydlená území. Připomínka nebyla odpůrcem akceptována a v důsledku toho byl navrhovatel schváleným OOP dotčen na svých právech zejména následujícím způsobem:

- a) práva na ochranu rodinného a soukromého života ve smyslu čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a čl. 10 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. K tomuto zásahu dochází tím, že v důsledku napadeného OOP bude navrhovatel nucen snášet a strpět hluk z letiště, který bude překračovat limity stanovené právními předpisy.
- b) vlastnického práva ve smyslu čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny. K zásahu dojde jednak tím, že do výkonu jeho vlastnického práva (v části pokojného užívání vlastnictví) bude umožněno zasahovat nad limity dané právními předpisy a dále tím, že nebude moci umístit na svých pozemcích jakékoliv další objekty pro bydlení. Vydání napadeného OOP vedlo rovněž k poklesu ceny nemovitostí ve vlastnictví navrhovatele.
- c) práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a práva na příznivé životní prostředí podle č. 35 odst. 1 a 3 Listiny, když bude nucen snášet dlouhodobé působení nadlimitního hluku.
- d) práva na spravedlivý proces, když odpůrce změnil výrok napadeného OOP po veřejném projednání.

Navržené důkazy:

- *přípomínka k ZÚR ze dne 17.12.2013*
- *výpis z katastru nemovitostí,*
- *výkres denní hluková zátěž, cílový stav.*

Navrhovatel c., Mgr. Karel Kuna, trvale bydlí v ulici Kymýčká 245/4B a je vlastníkem bytové jednotky č. 331 a podílu na vlastnictví pozemku p. č. 181/16 v k. ú. Sedlec Tyto nemovitosti se nachází ve vymezené oblasti SL/1, s předpokládaným hlukem překračujícím hygienický limit.

Realizace předmětu napadené části opatření obecné povahy, spočívající zejména ve výstavbě paralelní dráhy a následném leteckém provozu, by nepochybně znamenala zásah do vlastnického práva navrhovatele a do jeho práva na příznivé životní prostředí. Již samotné schválení napadeného opatření obecné povahy s vymezením oblasti SL/1, ve které se předpokládá významné zvýšení hlukové zátěže, má negativní vliv na hodnotu uvedených nemovitostí určených pro bydlení. S ohledem na situování jeho nemovitosti v oblasti SL/1 (těsně u hranice OHP navrhovaného s nepřesností +/- 2 DB), aktuálně navrhované sporné změny podoby a rozsahu záměru ze strany Letiště Praha, a.s. a na nesprávné posouzení záměru ve VVURÚ bude realizací vystaven zvyšujícím se negativním vlivům na zdraví.

Navrhovatel uplatnil dne 17.12.2013 proti návrhu napadeného opatření obecné povahy obsáhlou písemnou připomínku (uvedena jako důkaz).

V textu připomínky a v jejím odůvodnění navrhovatel ve fázi přípravy OOP poukázal zejména na to, že nebyla doložena, prověřena a odůvodněna potřebnost záměru na základě aktuálních podkladů, že nebyla řádně vymezena oblast zasažená hlukem, že chybí prověření reálných variant provozu, že byla nesprávně stanovena nulová varianta a poukázal také na nezohledněný souběh více záměrů.

Navrhovatel v připomínce uplatnil zcela přiměřený požadavek nerozšiřovat OHP na obydlená území, protože OHP umožňuje letišti na takto vymezeném území vytvářet trvalý, neomezený nadlimitní venkovní hluk. Tento požadavek navrhovatele by při nejasném

rozsahu záměru zajistil pro navrhovatele zejména omezení zdravotních rizik po realizaci záměru. Připomínka nebyla odpůrcem akceptována a navrhovatel byl schváleným OOP bez řádného odůvodnění nezbytnosti rozsahu záměru nepřiměřeně dotčen:

- e) práva na ochranu rodinného a soukromého života ve smyslu čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a čl. 10 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. K tomuto zásahu dochází tím, že v důsledku napadeného OOP bude navrhovatel nucen snášet hluk z letiště, který bude moci překračovat limity stanovené právními předpisy.
- f) vlastnického práva ve smyslu čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny. K zásahu dojde tím, že do výkonu jeho vlastnického práva (v části pokojného užívání vlastnictví) bude umožněno zasahovat nad limity dané právními předpisy. Vydání napadeného OOP vedlo rovněž k poklesu ceny nemovitostí ve vlastnictví navrhovatele.
- g) práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 a 3 Listiny, když bude nucen snášet dlouhodobé působení nadlimitního hluku.
- h) práva na spravedlivý proces, když odpůrce změnil výrok napadeného OOP po veřejném projednání.

Navržené důkazy:

- *připomínka k ZÚR ze dne 17.12.2013*
- *výpis z katastru nemovitostí,*
- *výkres denní hluková zátěž, cílový stav.*

III. Důvody návrhu

Navrhovatelé tvrdí, že napadené opatření obecné povahy není ve výše vymezené části týkající se Letiště Praha v souladu se zákonem, že nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a že je rozporu s principem proporcionality.

Navrhovatelé již výše uvedli, k jakým zásahům do jejich práv vydáním napadeného OOP došlo. Tvrdí, že níže uvedenými nezákonnostmi byli zkráceni na svém vlastnickém právu (včetně možnosti s ním nakládat a výrazného poklesu ceny nemovitostí) a na svých právech na příznivé životní prostředí, ochranu soukromého a rodinného života a zdraví. Navrhovatelé rovněž tvrdí, že došlo k zásahu do jejich práva na spravedlivý proces.

1. Obecně k důvodům návrhu

Navrhovatelé již výše v části týkající se žalobní legitimace uváděli konkrétní důvody toho, proč vydání napadeného OOP vnímají jako zásah do svých práv. Za zcela klíčové považují navrhovatelé to, že v současné době žijí v území, na kterém platí zákonem stanovené limity hlukové zátěže. Pokud by docházelo k jejich překračování, mají možnost se svých práv domáhat právními postupy, včetně soudních řízení. Vydání napadeného OOP umožňuje velmi výrazné zvýšení provozu na Letišti Václava Havla, výrazné přiblížení tohoto provozu k nemovitostem navrhovatelů, podstatné zhoršení hlukové situace, a to za současného umožnění překračování hlukových limitů. Navrhovatelé budou v důsledku vydání napadeného

OOP nuceni snášet vyšší hlukovou zátěž bez možnosti domáhat se nápravy.

Navrhovatelé nenapadají formální pochybení odpůrce a podáním návrhu nesledují politické cíle. Jediným věcným důvodem podání žaloby je přesvědčení, že realizace záměrů uvedených v napadeném OOP povede k zásahu do jejich soukromého a rodinného života, zdraví, majetku a životního prostředí. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že k takovým zásahům nejsou splněny právními předpisy požadované předpoklady.

Všichni navrhovatelé jsou vlastníky nemovitostí v území dotčeném napadeným OOP. Navrhovatelé zde vlastní objekty k bydlení a se svými rodinami zde skutečně žijí. Jak bylo uvedeno výše, napadené OOP povede k tomu, že navrhovatelé budou nuceni snášet výrazně vyšší hlukovou zátěž, než tomu byl před jeho vydáním. Všichni navrhovatelé budou omezeni ve svém právu pokojně užívat svůj majetek tím, že provozovateli letiště bude umožněno na jejich nemovitostech překračovat právními předpisy stanovené hlukové limity. Navrhovatelům a. a b. navíc bude v přímé návaznosti na napadené OOP znemožněno umísťovat další objekty bydlení, resp. stávající objekty bydlení rozšiřovat např. o nástavby, přístavby. Oproti stávajícímu stavu tak bude přímo omezeno jejich vlastnické právo.

Pokud jde o soukromý a rodinný život, tak ten bude narušen zvýšením hluku a u navrhovatele b i soustavným překračováním hlukových limitů. U navrhovatelů a. a c. bude překračování limitů hrozit, resp. je pravděpodobné. Soustavné obtěžování hlukem může vést k závažným zdravotním problémům. Navrhovatelé budou nuceni upravit způsob užívání svých nemovitostí, jejich rodinný a soukromý život bude narušen. V minulosti bylo Evropským soudem pro lidská práva (dále jen „ESLP“) opakovaně konstatováno, že vystavení dlouhodobému nadlimitnímu hluku může představovat porušení práva na respektování soukromého a rodinného života dle čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (srov. rozsudky *López Ostra proti Španělsku*, stížnost č. 16798/90, nebo *Deés proti Maďarsku*, stížnost č. 2345/06). V druhém z uvedených rozsudků se ESLP zabýval právě hlukem z dopravy, přičemž uvedl, že z čl. 8 Úmluvy vyplývá právo jednotlivce na ochranu domova, které zahrnuje i právo na jeho poklidné užívání, v rámci rozumných mezí. Zásah do tohoto práva nepředstavují jen případy typu nezákonných domovních prohlídek apod., ale i obtěžování hlukem, znečištěním ovzduší, zápachem apod. Respektování článku 8 Úmluvy může vyžadovat, aby orgány státu přijaly opatření zajišťující ochranu před takovými zásahy. V předmětné věci bylo úlohou státu zajistit vyvážení zájmů mezi uživateli letiště a obyvateli přilehlých oblastí. Ačkoliv je zřejmé, že může jít o obtížný úkol, jde o porušení čl. 8 Úmluvy, jestliže je jednotlivce vystaven nadlimitnímu hluku po dlouhé období.

Navrhovatelé jsou dále přesvědčeni, že rovněž pokud jde o právo na ochranu zdraví a právo na příznivé životní prostředí, bude realizace napadených částí OOP znamenat zásah způsobený zvýšením úrovně hluku, kterému budou dlouhodobě a soustavně vystaveni.

K zásahu do vlastnického práva, práva soukromý a rodinný život, práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí dojde v přímé návaznosti na napadeného OOP. Navrhovatelé zdůrazňují, že v minulosti neměli a v budoucnu již nebudou mít nikdy možnost namítat neprokázání nezbytnosti zásahu, absenci veřejného zájmu či neprokázání minimalizace zásahů do svých práv. Ve všech následných postupech (zejména vymezení ochranného hlukového pásma, pořizování a schvalování územních plánů, územních či stavebních řízení) budou tyto námitky odmítány s poukazem na to, že tyto výhrady byly závazně vyřešeny právě při vydávání napadeného OOP.

Současně platí, že v postupech předcházejících schvalování a vydání napadeného

OOP, neměli navrhovatelé nikdy možnost zpochybnit nutnost realizace nové letové dráhy, rozporovat existenci veřejného zájmu a napadat nedodržení požadavku minimalizace zásahů. Současně neměli ani možnost dosáhnout soudního přezkumu těchto aspektů. Tento závěr se týká zejména Politiky územního rozvoje, což je jediný koncepční dokument, ve kterém je záměr vybudování nové dráhy letiště zmíněn. V žádném jiném strategickém dokumentu nebyla v době tvorby a schvalování napadeného OOP potřeba nové dráhy uvedena.

Proces pořizování a schvalování zásad územního rozvoje je jediným okamžikem, kdy mohou dotčené osoby relevantně a s nárokem na soudní přezkum vznášet výhrady týkající se nezbytnosti, veřejného zájmu a minimalizace zásahů. Proto je nezbytné, aby ZÚR věnovaly těmto otázkám náležitou pozornost. To se ovšem nestalo.

2. Neprokázání nezbytnosti zásahu do práv navrhovatelů

Navrhovatelé jsou toho názoru, že pokud napadené OOP vede k výše konkretizovaným zásahům do vlastnického práva (až k jeho omezení) a práva na soukromý a rodinný život, musí být prokázána nezbytnost takového zásahu. Nestačí pouze prokázání ekonomické či jiné vhodnosti či prospěšnosti. Protože jde o zásah do ústavně zaručených práv, musí být zásah nezbytný.

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že napadené OOP neobsahuje dostatek informací, z nichž by vyplývalo, že zásah do jejich práv je nezbytný. Napadené OOP argumentuje ve skutečnosti pouze tím, že realizace nové dráhy bude v relativně krátké době (2020) provozně nezbytná a že její vybudování bude ekonomicky prospěšná. Odkazuje rovněž na úkol stanovený v Politice územního rozvoje.

K argumentaci Politikou územního rozvoje navrhovatelé odkazují na rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009: „*Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant*“. Záměry obsažené v PÚR automaticky podléhají při tvorbě zásad územního rozvoje povinnosti prověření potřebnosti a realizovatelnosti. K tokovému prověření nedošlo.

Pokud jde o provozní potřeby, tak ty v první řadě samy o sobě neprokazují objektivní nezbytnost realizace záměru. Společnost není povinna akceptovat negativní dopady způsobené provozem. Provozovateli letiště nevzniklo existencí letiště a jeho veřejnoprávním odsouhlasením v současné podobě právo na jeho libovolné rozšiřování po případném naplnění jeho současné kapacity. Každé takové rozšíření v situaci, kdy má dojít k novým závažným dopadům do práv dotčených osob, podléhá nutnosti posoudit jeho nezbytnost z pohledu potřeb společnosti.

Současně je potřeba poukázat na to, že provozovatel letiště a v závislosti na něm i odpůrce neprokázali ve skutečnosti ani provozní nezbytnost vybudování nové dráhy. Naopak, z dostupných informací vyplývá, že pro provoz letiště bude v dohledné době postačovat současné uspořádání. Ze strany odpůrce došlo v procesu přípravy OOP k výraznému nadhodnocení rozhodujícího ukazatele, kterým je počet pohybů letadel. Odpůrce uvádí, že již v roce 2020 bude dosaženo 274 000 pohybů letadel ročně, a z toho pak vyvozuje závěr, že je již nebude možné obsluhovat na jedné dráze. Navrhovatelé tvrdí, že tento počet pohybů letadel neodpovídá údajům, které byly k dispozici již v době přípravy napadeného OOP.

Současný roční počet pohybů letadel je oproti údajům uváděným odpůrcem cca poloviční (k tomu viz další části žaloby, kde jsou vedeny konkrétní údaje o předpokládaných a skutečných počtech pohybů letadel.). To potvrzuje také Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví str. 9 uvádí: „V rámci aktualizace prognóz bylo nutné přihlédnout k významné změně trendu v civilní letecké dopravě, která nastala v důsledku ekonomické krize po roce 2008. Z ekonomických důvodů se většina leteckých dopravců koncentruje na zajištění vyšší obsazenosti letadel a využívá letadla s vyšší kapacitou sedadel. Uvedený trend nadále pokračuje a přispívá k tomu, že růst počtu cestujících je dynamičtější než vývoj počtu letů. Z tohoto důvodu je aktualizovaný maximální plánovaný počet pohybů při očekávaném průměrném meziročním růstu o 2,4% v koncovém roce prognózy (258 225 pohybů letadel) nižší než údaj naplnění projednaného záměru nové paralelní dráhy (274 500 pohybů).“

V otázce provozní nezbytnosti současně napadené OOP zcela pomíjí trend zvětšování kapacity letadel i jejich obsazenosti. Zohlednění těchto faktorů rovněž vede k závěru, že vybudování nové dráhy není nezbytné.

Podle přesvědčení navrhovatelů jsou to právě zásady územního rozvoje, kdy lze poprvé naposledy řešit otázku, zda je uvažovaný záměr pro společnost nezbytný či natolik přínosný, aby souhlasila s jeho realizací. V rámci ZÚR by mělo dojít k závěru, zda a za jakých podmínek je společnost ochotna nést negativní vlivy záměru investora, tj. kdy považuje pozitivní přínosy za převažující nad negativními vlivy.

Protože odpůrce neposoudil řádně otázku nezbytnosti vybudování nové dráhy, zasáhl do práv navrhovatelů bez toho, aby byla prokázána nezbytnost takového zásahu. Bez prokázání existence nezbytného důvodu je zásah do práv navrhovatelů nezákonný.

3. Neprokázání převažujícího veřejného zájmu

Protože se v daném případě jedná o zásah do vlastnického práva (včetně jeho omezení) a soukromého a rodinného života a práva na ochranu zdraví, je podmínkou realizace nové letové dráhy rovněž prokázání existence veřejného zájmu na jejím vybudování a následné provedení testu toho, zda případný veřejný zájem na uskutečnění záměrů uvedených OOP převažuje nad veřejným zájmem ochrany vlastnictví, soukromého a rodinného života, zdraví a životního prostředí.

Podle názoru navrhovatelů napadené OOP dostatečně jednoznačně a konkrétně nespécifikuje veřejný zájem na tom, aby byla vybudována nové letová dráha. Odůvodnění napadeného OOP se věnuje otázce možných ekonomických přínosů. I pokud by se tyto přínosy ukázaly jako reálné (k takovému závěru ovšem chybí dostatečné podklady), nevyplývá z nich automaticky veřejný zájem na jejich dosažení.

K tomu navrhovatelé podotýkají, že informace, které se týkají ekonomických přínosů, vycházely již v době schvalování OOP ze zcela zastaralých podkladů týkajících se ekonomické situace, vývoje ekonomiky, stavu a vývoje nezaměstnanosti, počtu cestujících i počtu pohybů letadel.

Prokázáním veřejného zájmu na vybudování nové dráhy nemůže být ani Politika územního rozvoje, protože úkol v ní obsažený podléhá v rámci schvalování zásad územního rozvoje nutnosti prověření potřebnosti a realizovatelnosti tohoto záměru.

Napadené OOP dále zcela rezignovalo na poměření toho, zda zájem na realizaci záměrů v napadeném OOP převažuje nad zájmem ochrany práv navrhovatelů (a dalších osob

v obdobném postavení). Napadené IOOP neobsahuje žádné informace o tom, že by odpůrce veřejné zájmy v daném případě poměřoval a jakým způsobem tak činil. Pro navrhovatele je proto nemožné postup odpůrce konkrétněji rozporovat. Soudu to současně brání postup odpůrce přezkoumat.

Takovým poměřením nemůže být tvrzení odpůrce, podle kterého v případě nerealizace nové vzletové a přistávací dráhy může být letecká doprava vedena přes centrální Prahu, což povede k negativním dopadům na mnohem větší počet osob. Takový způsob organizace dopravy ovšem není přípustný fakticky ani právně a touto nereálnou variantou není možné argumentovat ve prospěch varianty schválené v napadeném OOP.

Zdání převahy zájmu na realizaci dráhy posiluje odpůrce také tím, že zcela vypustil informace týkající se zasažení území Středočeského kraje a pominul plánované prodloužení dráhy na území Středočeského kraje. Tím došlo k zásadnímu zkreslení posouzení jeho závěrů. Současně tak bylo dosaženo stavu, kdy vlivy na Středočeský kraj nebudou nikdy v žádném procesu vyhodnoceny a vzaty do úvahy.

Tímto pochybením došlo k zásahu do práv navrhovatelů, protože bez celkového posouzení nelze předjímat výsledek posouzení potřebnosti záměru.

Pominutí dopadů realizace napadeného OOP na podstatné části území je podle názoru navrhovatelů současně v rozporu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (viz níže).

Prokázání existence veřejného zájmu na realizaci nové dráhy (resp. poměření protichůdných veřejných zájmů) je neoddelitelně spjata s prověřením variant. Jestliže nebyly prověřeny reálné varianty, nebyl ani prokázán převažující veřejný zájem na realizaci. Otázce variant bude ovšem z důvodu komplexnosti této otázky věnován níže samostatný žalobní bod.

Protože odpůrce se nezabýval řádně existencí veřejného zájmu na vybudování nové dráhy a protože nepoměřil zájem na vybudování dráhy se zájmem na ochraně vlastnického práva, zdraví a životního prostředí navrhovatelů i dalších osob, zasáhl do práv navrhovatelů v rozporu s požadavky, které pro takový zásah vyplývají z právních předpisů.

4. Neprokázaní minimalizace zásahu do práv, absence variantního posouzení z hlediska ústavně zaručených práv

Navrhovatelé jsou dále přesvědčeni, že i pokud by byla prokázána nezbytnost realizace nové dráhy a doložen i převažující veřejný zájem na tomto řešení, musí být nalezeno řešení, které zásah do práv navrhovatelů minimalizuje. Jen pokud je v procesu přípravy a schvalování OOP věnováno skutečné úsilí snaze najít řešení omezující zásahy do práv dotčených osob na nezbytně nutnou míru, může být výsledné OOP souladné se zákonem.

Skutečné úsilí o nalezení řešení minimalizujícího zásahy do práv předpokládá, že se bude tvůrce OOP zabývat reálnými a zejména objektivně navrženými variantami řešení, což je podstatné i v případě tzv. „nulové varianty“. Varianty, které jsou od počátku navrženy tak, že jsou buď nerealizovatelné, právně nepřipustné nebo jednostranně nevýhodné, nejsou skutečnými variantami.

Požadavek na minimalizaci zásahů vyplývá opět z toho, že v daném případě dochází k zásahu do ústavně zaručených práv na ochranu vlastnického práva, práva na soukromý a rodinný život, práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí.

Podle navrhovatelů se odpůrce otázkou minimalizace zásahů do práv nezabýval. Jediné, co v této části udělal, je že porovnal údajnou nulovou variantu s navrhovaným

řešením. Přitom ovšem jako tzv. nulovou variantu odpůrce vymodeloval zcela nový stav, který současnému stavu užívání letiště neodpovídá. Podstata této varianty je patrná z VVURÚ, příloha č. 1: Akustická studie vymezuje rozložení drah použitých pro nulovou variantu následovně: Tabulka 11: Využití dráhového systému v % ročního provozu – RWY 31 – DEP – 7%, ARR – 79%. Tato tzv. nulová varianta přesouvá 79% přistávajících letadel na (starou) dráhu RWY 12/30, tj. přímo nad hustě obydlené území Prahy. Nulová varianta dále zvyšuje počet nočních pohybů letadel na té samé dráze RWY 12/30. Takové využití drah je ovšem v rozporu s odvodněním nutnosti vybudovat novou paralelní dráhu, které vychází z toho, že zvýšení počtu pohybů nebude při současném uspořádání drah záhy možné. K tomu lze např. odkázat na dokumenty z procesu EIA, konkrétně oznámení záměru ze srpna 2005, str. 223, případně dokumentace EIA 2007, str. 222, potvrzeno i v doplněné dokumentaci z roku 2009, str. 306, ze kterého lze citovat: „Kapacita dráhového systému, jehož dráhy se kříží, je prakticky stejná jako kapacita dráhy jediné. Jinak řečeno, pokud probíhá operace na jedné dráze, není možné připustit pohyb na druhé nebo třeba třetí dráze“.

Nulová varianta je totiž v rozporu s vymezenou oblastí zasaženou hlukem z letiště (SL). Bez změny ZUR následně nelze změnit ani ÚP a vymežit ochranné hlukové pásmo a nelze tedy nulovou variantu realizovat. Navýšení provozu v rozsahu předložené nulové varianty je tedy v rozporu s platnými ZUR. Definovaná nulová varianta v AZÚR tak nepředstavuje stav území bez napadeného OOP, protože pokud odpůrce v rámci AZÚR vymezuje u základní varianty oblast dotčenou provozem letiště (SL/1), musel by oblast dotčenou provozem letiště doplnit, projednat a schválit i pro nulovou variantu.

Dále se zjevně jedná o nepřijatelné rozdělení provozu z hlediska současného stavu z důvodu existujících smluvních vztahů mezi MČ Prahou 6 a provozovatelem letiště (včetně finančních sankcí za toto porušení). Změna ZUR, ÚP i rozšíření ochranných hlukových pásem nad hustě obydlenými oblastmi Prahy a směrem do centra není automatické rozhodnutí, ale proces vyhlášení opatření obecné povahy podléhající soudnímu přezkumu, tj. řízení za účasti veřejnosti, samosprávy a hygieniků a dalších dotčených orgánů veřejné správy. Jejich souhlas s přenesením 79% přistání do koridoru nad Prahu je značně nepravděpodobný.

Na nesprávnost vymezení nulové varianty poukazuje opakovaně ve svém stanovisku i Hygienická stanice HS HMP. Nesprávné vymezení nulové varianty bylo jedním ze zásadních důvodů pro nesouhlasné stanovisko HS HMP ze dne 18. 12. 2013. Nesouhlas s nulovou variantou HS HMP zopakovala i po „dohadovacím řízení“: „Pokud tedy zadavatel nevyloučil při zadávání neomezený provoz na dráze 13/31(12/30), jde jednoznačně o chybu.“ (viz vyjádření HS HMP z 19. 2. 2014) a dále také ve stanovisku z HS HMP z 2. 6. 2014 k vypořádání připomínek, kde k nulové variantě uvádí: „V rámci VVURÚ HS HMP trvá na připomínkách k tzv. Nulové variantě. Dle názoru HS HMP měla být v dokumentaci uvedena nulová varianta jednou z výhledových variant. Ta pak měla být, spolu s aktivní variantou posouzena s výhledovým stavem v rámci současné platné legislativy a omezení území. Jedná se zejména o provoz letiště Praha-Ruzyně omezeného OHP, vyhlášeným Magistrátem hlavního města Prahy – odborem územního rozhodování. V něm jsou, kromě vymezení území OHP, také podmínky a omezení provozu letiště Praha-Ruzyně. HS HMP se domnívá, že výše uvedené rozpory mohly ovlivnit vyhodnocení variantního řešení.“ „“

Tzv. nulová varianta je tedy zjevně zcela nereálná, neobjektivní a tedy nepřijatelná pro odůvodnění zásahu do práv. Řešení obsažené v napadeném OOP tak zcela logicky vlivem nesprávné nulové varianty vyšlo jako řešení vhodnější. Odpůrce tak požadavek na hledáním

řešení s minimálním dopadem na navrhovatele splnil zcela formalisticky a nikoliv obsahově. Požadavek minimalizace zásahů tak nebyl dodržen.

Jiné varianty rozšíření letiště přitom prokazatelně existují a existovaly již v době přípravy OOP, což vyplývá minimálně ze dvou dokumentů:

- a) závazného stanoviska o prodloužení platnosti stanoviska EIA na záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ (kód záměru MZP090), č.j. 50446/ENV/16 dne 27. ledna 2017. Tímto stanoviskem dochází mimo jiné ke zkrácení délky nové paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m, přerozdělení distribuce letadel v důsledku výše uvedeného, snížení celkového objemu ročních pohybů letadel při zachování počtu přepravených cestujících, zrušení dráhy RWY 12/30, její částečná demolice a využívání zbytku jako pojezdové dráhy.
- b) 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (odůvodnění na str. 23 ze září 2016), které počítá s prodloužením délky stávající dráhy na 4 tis. m.

Navrhovatelé dále namítají, že odpůrce zcela ignoruje rozvoj letiště ve Vodochodech.

Protože odpůrce ve skutečnosti nezvažoval jiné možné varianty záměru, nemohl dostat ani požadavku na nalezení řešení, které by minimalizovalo zásah do práv navrhovatelů. I z tohoto důvodu zasáhl do ústavně zaručených práv navrhovatelů v rozporu s požadavky právních předpisů.

Navržené důkazy:

- *Prodloužení platnosti stanoviska k psprovnávacosouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 27. 1. 2016, č.j.: 50446/ENV/16 (veřejně dostupné zde: http://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX01aUDA5MF9wcm9kbG9IemVuaVN0YW5ET0NfODI4ODIxNTc2NzkzOTQ0ODA2MC5wZGY/MZP090_prodlouzeniStan.pdf)*
- *Návrh 2. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje (veřejně dostupný zde: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/2.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>)*

5. Absence variantního posouzení z hlediska zákonné úpravy

Navrhovatelé dále namítají, že požadavek na porovnání reálných variant řešení vyplývá nejen z požadavku na prokázání převahy veřejného zájmu a minimalizace zásahů do práv, ale také z požadavků právních předpisů.

Navrhovatelé vycházejí z toho, že bez prověření reálných variant řešení není možné dosáhnout souladu s cíli územního plánování, zejména vytvoření předpokladů pro udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1 stavebního zákona) a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů (§ 18 odst. 2 stavebního zákona).

Dále poukazují na to, že požadavek na prověření variant uplatnili navrhovatelé b. a c. ve svých připomínkách. Protože napadená část OOP zasahuje do práv navrhovatelů včetně práva vlastnického a práva na soukromý a rodinný život, zakládá požadavek dotčených osob na prověření variant povinnost variantní posouzení provést. Jak vyplývá z judikatury NSS, nezbytnost posouzení variantního řešení může kromě požadavků dotčených orgánů vyplynout také z námitek či připomínek dotčených osob, zvláště pokud jde o vlastníky nemovitých věcí dotčených záměry obsaženými v předmětném OOP (rozhodnutí NSS sp. zn. 4 Aos 1/2012).

Navrhovatelé odkazují také na to, že prověření variant požadovalo také Ministerstvo životního prostředí, v požadavcích ke Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje: „Při novém vymezování ploch a koridorů požadujeme v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. V případě variantního řešení záměru vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v aktualizované ZÚR hl. m. Prahy z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody.“ (viz připomínky 008 v příloze Zprávy o uplatňování ZUR Praha). Požadavek toho dotčeného orgánu odpůrce nerespektoval.

Tím, že odpůrce v rozporu s právními předpisy neposoudil řádně reálné a smysluplné varianty řešení, zasáhl do práva žalobců na to, aby do jejich vlastnického práva a dalších výše vymezených práv bylo zasaženo pouze v minimální nezbytné míře.

6. Chybné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Navrhovatelé považují za nezákonné rovněž vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Tomu vytýkají, že:

- a) je založeno na zastaralých podkladech a vychází výlučně z chybných informací předložených provozovatelem letiště,
- b) nebyly brány do úvahy vlivy na území Středočeského kraje,
- c) je chybně stanovena tzv. nulová varianta.

K použití zastaralých a nesprávných údajů došlo tím, že odpůrce je převzal s procesem posuzování vlivů záměru na životní prostředí (posouzení bylo zahájeno v roce 2005 a ukončeno souhlasným stanoviskem MŽP č.j.68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011). Informace v tomto procesu ovšem pocházely již z let 2005 a 2006.

I přes zastaralost údajů je odpůrce bez jakékoliv korekce přebírá. Činí tak nejen se vstupními údaji, ale i závěry a doporučeními z procesu EIA. Věcně nesprávné podklady vytvořené v roce 2006 výhradně provozovatelem letiště, a pro zcela konkrétní podobu záměru se tak staly přímo součástí výroku napadeného OOP. Izofony Laeq 45 dB a Laeq 55 dB z akustické části EIA jsou zjevně přímo přeneseny do grafické části výroku - jedná se o hranice oblasti SL/1. Pro vyznačení oblasti SL/1 neexistuje v rámci OOP žádný jiný podklad, izofony v akustické studii jsou v jiných hlukových ukazatelích.

Napadené OOP jednoznačně a závazně reguluje celkový počet letů, počet denních letů v charakteristickém dni, a tím i celkový max. počet letů za půl roku, max. počet letů za 1 noc, rozložení provozu na drahách, zastavení provozu na letišti v době od – do určené přesně v minutách, atd. Veškeré tyto údaje jsou převzaty z procesu posuzování vlivů na životní prostředí ukončeného v roce 2011.

V rámci napadeného OOP ani ve VVURÚ nepředložil odpůrce žádný podklad odlišný od dokumentů EIA pro stanovení předpokládaného počtu letů pro rok 2020 nebo údaj o maximální kapacitě drah pro posuzování vlivů. Odpůrce se v rámci AZUR vůbec nezabýval ani vývojem provozu ani obsazeností letadel, ani v tomto směru podklady převzaté z roku 2006 od provozovatele z hlediska správnosti a věrohodnosti nehodnotil. Jedinou úpravou, která reagovala na změnu ve vývoji provozu, byla aktualizace údajů o „Stávajícím stavu“ pro rok 2011 v akustické studii při zpracování a doplňování VVURÚ v letech 2012-2013. Prognóza počtu letů pro rok 2020 zůstala nezměněna.

Navrhovatelé tvrdí, že pořizovatel byl povinen přezkoumat údaje poskytnuté investorem z hlediska aktuálnosti dat, jejich relevance a věrohodnosti. To se ovšem nestalo,

což lze dokumentovat srovnáním prognózy provozovatele letiště převzaté odpůrcem a údajích o skutečném počtu pohybů letadel.

Prognóza počtu odbavených cestujících a pohybů letadel, které napadené OOP přebírá z dokumentace EIA (verze z roku 2007 i upravená verze 2009), na str. 9 uvádí: „V dále uvedené tabulce je sumarizován vývoj letiště z hlediska počtu odbavených cestujících a pohybů letadel: (stav podle podkladů z roku 2006)

Prognóza Letiště Praha, s.p.

Rok	Cestující	Nárůst (%)	Pohyby
2002	6 314 653	3,54	103 904
2003	7 463 120	18,19	115 756
2004	9 696 413	29,92	144 962
2005	10 777 020	11,14	160 213
2006	11 581 511	7,46	166 346
2007	12 100 000	4,48	170 000
2008	12 700 000	4,96	187 000
2009	13 300 000	4,72	191 000
2010	14 000 000	5,26	198 000
2011	14 700 000	5,00	205 000
2012	15 400 000	4,76	216 500
2020	21 200 000	37,60	274 000

Zatímco v době posuzování vlivů na životní prostředí, které bylo zahájeno v roce 2005, se neustálý nárůst počtu pohybů letadel zdál velmi pravděpodobný prostým promítnutím trendu tehdejšího vývoje do budoucnosti, v roce 2011, kdy začaly přípravy napadeného OOP, bylo již zřejmé, že trend ve vývoji počtu pohybů letadel se mění.

Skutečný dosažený počet pohybů letadel je následující:

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet pohybů	109 913	122 649	145 454	160 365	166 532	174 947	179 011	164 120
Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Počet pohybů	156 220	151 028	131 564	127 881	123 861	128 018	136 766	

Navrhovatelé uvádějí, že výše uvedené prokazuje, že podklady prognózy počtu pohybů letadel nebyly věcně správné. V době pořizování napadeného OOP byly tyto podklady již několik let překonané, protože byl již zřejmý trend po roce 2008, tj. vyšší obsazenost letadel a letadla s vyšší kapacitou sedadel, kdy růst počtu cestujících je dynamičtější než vývoj počtu letů.

Sporný záměr není žádnou drobnou stavbou, kde by snad bylo možné tolerovat několik let staré a ne zcela aktuální podklady, ale má bezpochyby mezinárodní význam a jeho případná realizace ovlivní přinejmenším desetitisíce obyvatel hl. m. Prahy (včetně navrhovatelů). Navrhovatelé tvrdí, že pořizovatel nesmí u takového záměru v roce 2013 vycházet z údajů, které pocházejí z roku 2006 a o nichž bylo možné bez jakéhokoliv úsilí zjistit, že jsou zjevně zcela neaktuální. Odpůrce přitom měl k dispozici dostatek času i podkladů, aby mohl upřesnit prognózu vývoje dopravy. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že odpůrce využitím podkladů z roku 2006 hrubě zkreslil potřebnost nové dráhy v čase a v kontextu s hrozbou nulové varianty neposkytl zastupitelům HMP objektivní podklady pro rozhodování.

Neaktuálnost záměru i podkladů použitých pro odůvodnění tohoto záměru byla známa provozovateli letiště již v době přípravy OOP, viz podklad Letiště Praha a.s. pro prodloužení stanoviska EIA – Srovnávací studie pro posouzení finálních změn ... str. 10: „*V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení vznikl ze strany vedení společnosti Letiště Praha, a.s. požadavek na posouzení správnosti dispozice nezávislým odborným konzultantem. Z tohoto důvodu byly vybrána firma, která v roce 2012 provedla posouzení dispozičního řešení projektu pRWY. Byly namodelovány veškeré provozní stavy a pro ověření správnosti byl použit simulační software. Ze zpracovaného posudku vyplynula některá doporučení, která byla důvodem pro úpravu dispozice dráhy. V důsledku nových informací došlo ke zkrácení dráhy, omezení počtu pohybů letadel při zachování počtu cestujících, zrušení příčné dráhy apod. Letiště Praha a.s. prokazatelně tedy již v době přípravy OOP řešilo změny dispozice, přesto byla z jeho strany po veřejném projednání uplatněna k záměru pouhá upřesňující námitka, která se týkala pouze rozsahu OHP a rozšiřovala oblast SL/1 v okolí původní dráhy, přestože se analyzovalo, rušila dráha a zpracovávala dokumentace pro ÚR.*

Neposouzení vlivů na území Středočeského kraje je v rozporu s tím, jak definuje zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí („zákon EIA“) dotčené území. Tím se podle § 3 písm. c) zákona EIA rozumí *území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce.*

Jak je již podrobněji popsáno výše v části týkající se nutnosti posoudit reálné varianty, odpůrce také nedostal své povinnosti stanovit řádně tzv. nulovou variantu. Povinnost posouzení nulové varianty vyplývá z § 10b odst. 1 zákona EIA, který požaduje posoudit i vlivy neprovedení koncepce. Protože nulová varianta byla odpůrcem definována tak, že neodpovídá skutečnému stavu, k posouzení vlivů neprovedení koncepce ve skutečnosti nedošlo.

Tím, že odpůrce použil pro posouzení zastaralé údaje, tím, že nevzal do úvahy vlivy na území Středočeského kraje a chybným vymezením nulové varianty, zkrátil výsledky posouzení, které tak v rozporu se zákonem nevedlo k získání objektivního odborného podkladu pro vydání napadeného OOP a nepřispělo tak k udržitelnému rozvoji společnosti (rozpor s § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.).

Použitím nesprávných údajů pro posouzení vlivů napadeného OOP na životní prostředí, opomenutím vlivů na území Středočeského kraje a chybným vymezením nulové varianty zasáhl odpůrce do práva navrhovatelů na to, aby před závazným vymezením škodlivých záměrů z ZÚR došlo k posouzení jejich vlivů na životní prostředí.

Navržené důkazy:

- *Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví*

7. Rozpor se Směrnicí SEA

Navrhovatelé namítají také to, že nezohlednění vlivů na území Středočeského kraje, použití zastaralých informací a chybným stanovením tzv. nulové varianty zakládá rozpor s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES.

Ze Směrnice podle přesvědčení navrhovatelů implicitně vyplývá, že mají být posouzeny dopady na celém dotčeném území, že zpráva o vlivech na životní prostředí musí

obsahovat informace aktuální a pravdivé a že při porovnávání variant musí jít o varianty reálné, objektivní a smysluplné. Při nedodržení těchto požadavků totiž nemůže být a v daném případě nebyl naplněn cíl směrnice vyjádřený v jejím čl. 1, tedy zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a přispět k zahrnutí úvah o životním prostředí do přípravy a přijetí plánů a programů s cílem podporovat udržitelný rozvoj.

8. Neaktuální podklady jako nesplnění zadání stanoveného zprávou o uplatňování ZÚR

Jak vyplývá z výše uvedeného, při přípravě napadeného OOP a vyhodnocení jeho vlivů na ŽP byly užity zastaralé údaje týkající se zejména provozních potřeb letišť. Kromě toho, že tak nebylo provedeno posouzení v souladu se zákonem, došlo tím k nesplnění zadání stanoveného zprávou o uplatňování ZÚR a cílů územního plánování.

Ustanovení § 42 odst. 4 Stavebního zákona uvádí: „*Při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování ...*“. Je tedy zřejmé, že aktualizace zásad územního rozvoje musí vycházet z požadavků zprávy o jejich uplatňování. V případě napadeného OOP nebyl splněn požadavek uvedený ve Zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, která byla schválena usnesením zastupitelstva hl.m. Prahy, č.10/77 dne 4. 11. 2011. Zpráva o uplatňování zásad v kap. 4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu uvádí: *“- na základě nových podkladů vymezit oblast SL/1 - oblast zasaženou provozem letiště Praha-Ruzyně”*.

Podklady pro vymezení SL/1 zůstaly stále stejné a byly převzaty z dokumentace EIA na tento záměr, která byla předložena v roce 2007. Jedinou úpravou, která reagovala na změnu ve vývoji provozu, byla aktualizace údajů o „Stávajícím stavu“ pro rok 2011 v akustické studii při zpracování a doplňování VVURÚ v letech 2012-2013. Prognóza počtu letů pro rok 2020 zůstala nezměněna.

Navrhovatelé tvrdí, že odpůrce tak porušil povinnost uloženou mu Zprávou o uplatňování (*“- na základě nových podkladů vymezit oblast SL/1 - oblast zasaženou provozem letiště Praha-Ruzyně”*) v obou případech možného výkladu. Pokud by sousloví *nových podkladů* bylo vykládáno absolutně, tj. jako podklady, které jsou zcela nové, vytvořené pro napadené OOP, není tento požadavek splněn. Takovéto podklady nebyly vytvořeny a byly převzaty pouze staré údaje z roku 2006. Pokud by sousloví *nových podkladů* bylo vykládáno relativně, tj. jako podklady poslední dostupné, není tento požadavek také splněn. Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví na str. 9 uvádí: *„K aktualizaci dlouhodobých prognóz dochází v intervalu minimálně 1x ročně, k aktualizaci krátkodobých prognóz 1x za měsíc.“* Z výše citovaného vyplývá, že Letiště Praha, a.s. si vytváří prognózy min. 1x ročně, napadené OOP nebylo připravováno před listopadem 2011, kdy byla schválena zpráva o uplatňování ZÚR. V době přípravy napadeného OOP tedy byly k dispozici i prognózy aktuálnější.

Nesplněním požadavků vyplývajících ze zprávy o uplatňování ZÚR bylo zasaženo do práva navrhovatelů na to, aby proces pořízení a vydání napadeného OOP probíhal v souladu se zákonem. V důsledku tohoto porušení vychází napadené OOP z neaktuálních podkladů a je založeno na nesprávném posouzení vlivů.

9. Nesplnění cílů a úkolů územního plánování

Navrhovatelé rovněž namítají, že nevyhodnocením nezbytnosti realizace záměru a převahy veřejného zájmu a dále akceptováním zastaralých a nepravdivých podkladových informací a neposouzením reálných a smysluplných variant odpůrce postupoval v rozporu s požadavky § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona. Odpůrce nevytvořil předpoklady pro udržitelný rozvoj území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.

Odpůrce rovněž v rozporu s § 19 stavebního zákona nezjistil a neposoudil stav území, neprověřil a neposoudil potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika a nestanovil požadavky na uspořádání území nebo podmínek pro provedení změn v území.

Odpůrce tím, že konkrétní podmínky, uspořádání a závěry převzal do závazné části napadeného OOP, tak v podstatě již na úrovni ZÚR vyloučil hledání jakýchkoliv jiných řešení (včetně provozních – například rozložení provozu na jednotlivé dráhy) v rámci územního plánu a územního řízení, protože záměr je již v AZÚR definován ve zcela konkrétní podobě. AZÚR tak neposuzuje potřeby dopravy a možnosti území, nevymezuje nezávisle podmínky dlouhodobého rozvoje letiště a okolí, ale namísto toho převzetím velmi konkrétních pokladů z EIA, které jsou neaktuální a vytvořené provozovatelem letiště, zcela omezuje možnost hledání jiných variant provozu. Postup odpůrce nezdůvodňuje potřebu dostavby paralelní dráhy při projednávání záměru v AZÚR, protože nevychází z vlastních úvah (ale z úvah provozovatele letiště) a údaje v těchto úvahách jsou navíc již zastaralé a nepodložené.

Záměr rozšíření letiště nebyl dosud v žádném stupni ÚPD nebo v koncepčním dokumentu vymezen, co do rozsahu provozu i velikosti oblasti zasažené hlukem. Právě fáze pořizování AZÚR je přitom ideální pro zadání parametrů rozvoje letiště, omezení dopadů na okolí, nezávislé definování dlouhodobých potřeb města a ČR, přijatelnosti pro okolí. Výsledek EIA, že konkrétní záměr účelově a jednostranně mimo rámec územního plánování definovaný provozovatelem letiště je pohledu životního prostředí možný, nelze ztotožňovat s účelem územního plánování, tj. posuzování, zda je záměr i žádoucí a v jaké podobě.

Navrhovatelé se domnívají, že aktualizace zásad územního rozvoje i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území by měla zodpovídat zejména následující otázky:

- jaká je potřeba společnosti na počet přepravených osob,
- jaká je max. kapacita stávajícího letiště při zohlednění platných podmínek pro rozhodování v území,
- jaké jsou možnosti zvětšení kapacity bez vybudování nové dráhy,
- kdy bude dosaženo této maximální kapacity stávajícího letiště,

Až na základě těchto informací by měly být definovány jednotlivé varianty záměru a provedeno hodnocení jejich vlivů.

V rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007 – 210 NSS judikuje, že „*Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný.*

Výše uvedeným rozporem s cíli a úkoly územního plánování odpůrce zasáhl do práva navrhovatelů, aby napadené OOP bylo vydáno v souladu s právními předpisy, aby bylo

dosaženo souladu mezi jeho právy a veřejnými zájmy a aby každému zásahu do jejich práv předcházelo vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

10. Nesplnění úkolů z Politiky územního rozvoje

Politika územního rozvoje při vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha-Ruzyně v bodu 131 jako úkol pro územní plánování uvádí: řešit dopady rozvoje Letiště Praha-Ruzyně na územním rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže). Důvodová zpráva k PÚR uvádí: „*Kapitoly 5. a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování.*“

V usnesení ze dne 18. 11. 2009, č.j. 9 Ao 3/2009 – 59, NSS uvedl, že závaznost v PÚR obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání ZÚR, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území „*neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva.*“ Na tento názor NSS znova odkázal v rozsudku ze dne 18. 4. 2013, č.j. 4 Aos 2/2012 – 80. V těchto rozhodnutích NSS zároveň odmítl možnost přezkumu PÚR na základě návrhu podle § 101a a násl. s.r.s. jako opatření obecné povahy. S tímto názorem se ztotožnil i Ústavní soud ve svých usneseních ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10 a ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. ÚS 22/14. V naposledy uvedeném rozhodnutí Ústavní soud mimo jiné uvedl, že „*Úkoly vyplývající z napadené části PÚR ČR 2008 nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí **prověřit reálnost či proveditelnost** záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný.*“

V rozsudku NSS ze dne 2. 2. 2011, č.j. 6 Ao 6/2010-103 je uvedeno, že „*Vzhledem k účelu zásad územního rozvoje (§ 36 stavebního zákona z roku 2006) upřesnit záměry politiky územního rozvoje (§ 31 citovaného zákona) nepostačuje, pokud zásady územního rozvoje politiku územního rozvoje bez její další konkretizace pouze přejímají. Míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v zásadách územního rozvoje musí být taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.*“

Přestože tedy Ústavní soud ČR i Nejvyšší správní soud dovozují, že povinností kraje je prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost rozšíření letiště v Praze-Ruzyni (včetně jeho variant), odpůrce takto nepostupoval. V odůvodnění napadeného OOP vždy pouze konstatoval, že PÚR realizaci záměru vyžaduje.

Srovnej např. Odůvodnění AZUR oddíl 5.3.1. str. 97: „*V souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, schválenou usnesením vlády ČR, je navržena výstavba nové paralelní*
20

vzletové a přistávací dráhy - paralelní RWY 06R/24L, jejíž koridor upřesňuje aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Stávající RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) a RWY 06L/24R zůstanou pro letecký provoz zachovány.“, Výrok, oddíl 5.3.1. str. 34: „Na základě úkolu z Politiky územního rozvoje ČR je navržena výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy“, vypořádání negativního stanoviska Ministerstva pro životní prostředí: „MMR společně s MD nesouhlasí podmínit rozhodování o dalším rozvoji letiště Ruzyně výhradně výsledkem ekologického posouzení...MMR nesouhlasí spolu s MD s návrhem MŽP, tj. na uložení úkolu prověřit variantu bez nové vzletové a přistávací dráhy s přesunem leteckého terminálu pro nákladní popř. i část osobní dopravy na jiné letiště (např. Vodochody, Milovice). MŽP nepřísluší řešení koncepce letecké dopravy, navíc rozšíření letiště Ruzyně je zakotveno i ve schválené PÚR ČR z roku 2006“, nebo také Vypořádání připomínky MČ Praha-Suchdol 117, k bodu 302, oddíl 5.3.1.: Rozvoj letiště je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, úkol čl.(131), kde se uvádí v důvodech vymezení: Zvýšení kapacity mezinárodního letiště. PÚR ČR 2008 neukládá prověřit varianty řešení letecké dopravy v ČR...“ bez toho aby prověřil **potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost** zvolených variant rozšíření letiště a bez toho, aby hledal variantu nejšetrnější, tj. variantu, která nejméně zatíží nadlimitním hlukem a emisemi obydlená území.

Odpůrce převzal rozsah záměru od provozovatele letiště a argumentoval, že je k tomu vázán Politikou územního rozvoje. Odpůrce nijak kriticky nehodnotil vývoj letecké přepravy k posuzovanému stavu v roce 2020. Odpůrce neproověřil a neaktualizoval zastaralé vstupní podklady, ze kterých je dovozována potřebnost záměru (viz příloha VVURU – akustická studie, str. 14, vstupní údaje o provozu).

Odpůrce nevymezil více variant možného záměru, přestože existují i šetrnější varianty provozu, např. střídání v nočním provozu po nějaké době dráhy a radikálně tak snížit nadlimitní noční zátěž obyvatel i její dlouhodobé působení na obyvatele minimálně na polovinu nebo varianta posuzovaná při prodloužení stanoviska EIA. Odpůrce namísto toho argumentoval povinností převzít záměr z Politiky územního rozvoje.

Nesplněním úkolů, které plynuly z PÚR zasáhl odpůrce do práv navrhovatelů tím, že vymezil v napadeném OOP záměry zasahující do jejich vlastnického a dalších práv bez prověření jejich potřebnosti, realizovatelnosti a bez naplnění požadavku minimalizace zásahů.

11. Neposouzení synergických a kumulativních vlivů

Navrhovatelé dále namítají, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (CEA) bylo provedeno nedostatečně a vadně. Navrhovatelé žijí a vlastní nemovitosti v oblastech, kde mohou kumulativní a synergické vlivy v důsledku rozšíření letiště vznikat.

Povinnost řádně vyhodnotit synergické a kumulativní vlivy vyplývá z bodu 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu.

Nejvyšší správní soud se podrobně zabýval náležitostmi vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, v němž uvedl, že řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů musí zahrnovat alespoň:

- 1) popis vhodné metodologie,
- 2) zjištění a popis současného stavu životního prostředí
- 3) zjištění a popis složek, které by mohly být negativně ovlivněny,
- 4) identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů,

- 5) posouzení těchto vlivů, zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek
- 6) vymezení kompenzačních opatření a
- 7) stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

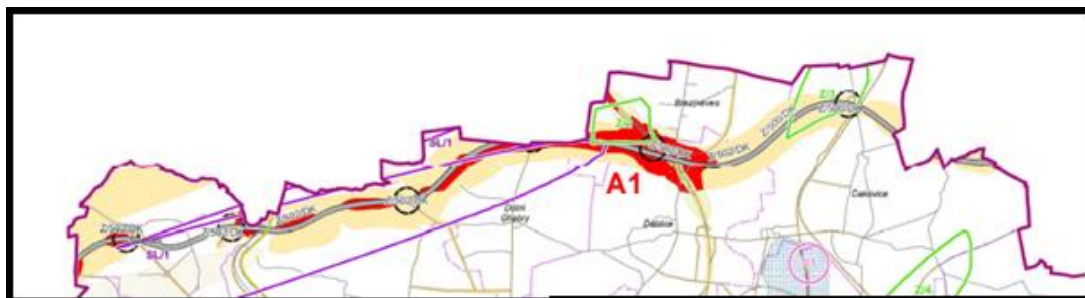
Nejvyšší správní soud uvedl, že v rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti, tj. vycházet z nejhorsí možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Soud dále zdůraznil, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován být jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.

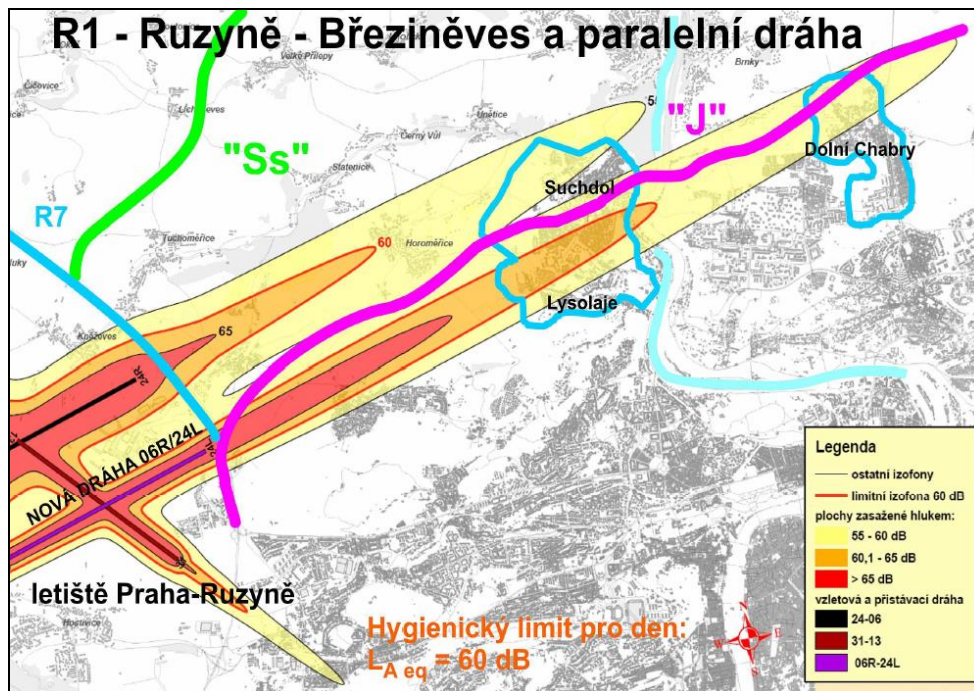
V případě napadeného OOP je vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů obsaženo v Příloze č. 7 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ačkoli tato příloha dále ve vztahu k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů odkazuje na další části vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tyto části nejsou o nic konkrétnější, než vyhodnocení obsažené v Příloze č. 7.

Jelikož navrhovatelé namítají dotčení práv především v důsledku nadlimitního hluku, je v jejich případě relevantní především *Výkres A - Nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO₂ a suspendovaných částic PM₁₀*.

Navrhovatelé **vyhodnocení synergických vlivů** vytýkají:

- a) byla nesprávně identifikována místa a plochy, kde mohou synergické a kumulativní vlivy vznikat. Pokud jde o synergické vlivy, odpůrce zcela pominul, že téměř celé území Městské části Praha – Suchdol bude zasaženo hlukem z Letiště Praha a současně ze záměru Silničního kruhu kolem Prahy SOPK. Jak vyplývá z Výkresu A, za místa synergických vlivů považoval odpůrce pouze plochu A1. K tomu navrhovatelé přikládají srovnání oblasti A1 a celého území dotčeného jak vlivy Letiště Praha a SOPK:





b) nebylo provedeno žádné vyhodnocení synergických vlivů. Vyhodnocení synergických vlivů v ploše A1 je uvedeno na str. 13/55 Přílohy č. 7, kde se uvádí: „*Určité negativní vlivy navrhovaného koridoru je možné očekávat v oblasti se znečištěním ovzduší, fyzikálních faktorů životního prostředí, především hluku a s tím související zdraví obyvatel. Daný koridor bude generovat novou dopravní zátěž v území a tím je možné očekávat zvýšené zatížení okolního území hlukem a znečištěním ovzduší. Navržený koridor v území je na základě předloženého VVURÚ/SEA možný, avšak pouze za podmínky respektování navržených opatření na ochranu území před hlukem a znečišťováním ovzduší.*“. Takové vyhodnocení je zcela nedostatečné, jelikož formulace, že vzniknou „*určité negativní vlivy*“ a že „*je možné očekávat zvýšené zatížení*“ jsou naprosto neurčitá. Je zcela zřejmé, že pokud se v území vymeze nová přistávací a vzletová dráha mezinárodního letiště, tak realizace tohoto záměru určité negativní vlivy musí přinést; opačný závěr by popíral elementární logiku. Podle názoru navrhovatelů není možné akceptovat jakoukoliv vágní formulaci, která se formálně tváří jako vyhodnocení, fakticky však žádnou bližší informaci neobsahuje. V takovém případě se totiž o vlastní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ani materiálně nejedná. Navrhovatelé připomínají, rozsudkem č. j. 1 Ao 7/2011 - 526 NSS zrušil napadené opatření obecní povahy rovněž z důvodu toho, že se odpůrce nezabýval posouzením kumulativních a synergických vlivů, „*zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní.*“ Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že takové vyhodnocení synergických vlivů po stránce kvantitativní a kvalitativní napadené OOP neobsahuje.

Pokud jde o **posouzení kumulativních vlivů**, navrhovatelé mu vytýkají:

- a) nesprávnou identifikaci těchto vlivů. Textová část CEA na str. 4 uvádí, že „*identifikování konkrétních lokalit, kde mohou kumulativní vlivy v souvislosti s navrženými oblastmi a koridory ZÚR hl. m. vznikat, je obtížná a prakticky nemožná.*“ Dále se zde uvádí, že kumulativní vlivy jsou ve Výkrese A vymezeny jako „*veškeré*

plochy, kde je možné očekávat nadlimitní zatížení hlukem či znečištění ovzduší.“ a že „Jejich podrobný popis proveden není, jelikož nelze tyto plochy oddělit a identifikovat dílčí zdroje. Je nutné je hodnotit vždy jako celek.“ Dále se odkazuje na podrobné vyhodnocení vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR HMP z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí obsažené v Příloze č. 5 a 6 VVURÚ. Navrhovatelé tvrdí, že použitá metoda identifikace kumulativních vlivů je zcela chybná, jelikož zpracovatel chybně směšuje dvě samostatné kategorie - (1) oblasti, v nichž mohou vznikat kumulativní vlivy a (2) oblasti, v nichž budou překračovány zákonem stanovené limity pro hluk. Byť se samozřejmě v praxi může stát, že oblast kumulativních vlivů bude současně i oblastí s překročenými limity, nemusí tomu být automaticky. Tvzení zpracovatele, že oblasti kumulativních vlivů byly stanoveny „na straně bezpečnosti“ je tak spíše rezignací na řádně zjištění skutkového stavu a řádnou identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů. *Ad absurdum* by dle stejné logiky mohl zpracovatel vymezit úplně celé území hlavního města Prahy jako území, v němž mohou vznikat kumulativní vlivy s odůvodněním, že tak učinil „na straně bezpečnosti.“

- b) nesprávné vyhodnocení vlivů. Jediná věta, která se v rámci Přílohy č. 7 vztahuje k hodnocení kumulativních vlivů, je totiž část obsažená na str. 4, že „celkové zhodnocení vlivu navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy z hlediska vlivů na hluk a znečištění ovzduší je provedeno v kap. A.6 VVURÚ a samostatných přílohách č. 1 a 2 VVURÚ. Podrobné vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a návrh opatření v případě souhlasu s podmínkami s těmito oblastmi a koridory je provedeno v samostatné příloze č. 5 a 6 VVURÚ.“ Přílohy č. 5 a 6 VVURÚ však obsahují pouze vyhodnocení vlivů jednotlivých dílčích navrhovaných záměrů na jednotlivé složky životního prostředí. Takový postup byl Nejvyšším správním soudem již v rozsudku ve věci sp.zn. 1 Ao 7/2011 shledán jako nezákonný: „Závažnější je ovšem fakt, že VURÚ neobsahuje žádný postup vyhodnocení dopadu kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí. Není totiž možné vystačit s hodnocením jednotlivých izolovaných záměrů v ZÚR, které se mohou vzájemně ovlivňovat, bez zohlednění takových vzájemných vlivů. Soud se neztotožňuje s tezí odpůrce, že „součet částí koncepce představuje koncepci jako celek“ (s. 33 vyjádření), tedy že stačí vyhodnotit samostatně vliv jednotlivých záměrů na životní prostředí.“ (viz bod 76 citovaného rozsudku). Co se týče kapitoly A.6 VVURÚ, na str. 142 – 146 – Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí, není v ní vůbec část „Hodnocení kumulativních a synergických vlivů“ ve vztahu k hluku obsažena, tato část tedy žádné samostatné vyhodnocení kumulativních vlivů, které vzniknou na území, v němž má být SL/1 nově vymezen, neobsahuje.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů dále navrhovatelé vytýkají to, že se vůbec nezabývá kompenzačními opatřeními.

Z právě uvedených důvodů proto navrhovatelé shrnují, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno v rozporu s požadavky stavebního zákona. V důsledku této vady došlo k přímému zkrácení práv navrhovatelů, neboť Aktualizace nezákonně umožnila umístit další zdroj zatížení území, aniž by bylo vyhodnoceno, zda je takové vymezení v kombinaci se spolupůsobením dalších zdrojů znečištění možné.

12. Nesprávné vyhodnocování hlukové zátěže

Navrhovatelé rovněž rozporují chybné vyhodnocení hlukové zátěže. Napadené OOP na str. 53 přílohy 6 definuje budoucí rozsah ochranného hlukového pásma: „*konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací §31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví.*“ Velikost a způsob vyhlášení ochranného hlukového pásma jsou tak definovány limitní izofonou, tedy tedy nepřímo oblastí SL/1 vymezenou izofonami $L_{Aeq\ N} = 45\text{ dB}$ a $L_{Aeq\ D} = 55\text{ dB}$. Ochranné hlukové pásmo znamená povinnost navrhovatelů strpět venkovní hluk přesahující hygienický limit a tedy strpět zásah do svého ústavně zakotveného práva na ochranu života, zdraví a majetku. Velikost SL/1 a ochranného hlukového pásma tedy určuje, jak velkou hlukovou zátěž budou navrhovatelé povinni snášet.

Navrhovatelé tvrdí, že napadené OOP chybně posuzuje hlukovou zátěž z dále uvedených důvodů.

Zaprvé, území zasažené nadlimitním hlukem je vymezeno v grafické příloze č. 8 akustické studie s tím, že přesnost výpočtu a měření ekvivalentní hladiny leteckého hluku je $\pm 3\text{ dB}$ (viz str. 8 akustické studie). Pokud odpůrce požaduje vymežit OHP na této izofoně, zcela svým striktním požadavkem pomíjí skutečnost, že na vypočtené izofoně může být ve skutečnosti ekvivalentní hladina hluku o 3 dB vyšší než je hygienický limit hluku.

Zadruhé, pro hodnocení byly použity deskriptory, které neodpovídají ani nařízení č. 270/2011 Sb., ani vyhlášce č. 523/2006 Sb. Napadené OOP se odvolává na WHO a v obecné rovině na předpisy a používá účelově a nesprávně stejné označení L_d , L_n , vyvolává dojem, že se jedná o standardní ukazatele L dle příslušné směrnice a vyhlášky 523/2006 Sb. Tak tomu ale není. Ukazatelé L_d , L_n dle evropské směrnice 49/2002/ES (vyhl. 523/2006 Sb.) uplatňované v ČR pro hlukové mapování jsou definovány odlišně od definice $L_{Aeq\ D}$ a $L_{Aeq\ N}$ (nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), vztahují se pro jiná časová období dne.

Podklady o provozu pro rok 2020 jsou převzaty z dokumentace EIA, kde se používají ukazatele L_{Aeq} dle nařízení č. 270/2011 Sb. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj užívá označení L_d , L_n , které se vztahuje k evropské směrnici a vyhlášce č. 523/2006 Sb. Tyto ukazatele se používají pro hlukové mapování a nemají vztah ke stanoveným hygienickým limitům. Výše uvedené rozdíly mezi L_d a L_{Aeq} potvrzuje i text v příloze 15 dokumentace EIA - Studie hluku na str. 10, Ing. Potužníková: „*V deskriptorech L_{dvn} a L_n , zavedených směrnicí EU č. 2000/49/EC [23] pro tvorbu strategických hlukových map, se za hodnotící interval prosadilo období jednoho roku, neboť je bezpečně prokázáno, že odezva lidského organismu na hlukovou zátěž z dopravy, včetně leteckého hluku, dobře koreluje právě s požadovanými dlouhodobými ukazateli. Oproti požadavku směrnice [23] je naše legislativa přísnější v tom, že se v hodnocení hluku uvažuje průměrný letecký provoz v letní sezóně, který je vždy větší než průměrný provoz za celý rok.*“

Dále lze odkázat na materiál Informace k dotazům z oblasti akustiky v rámci návrhu na zrušení opatření obecné povahy č.43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, Aktualizace č.1 ze dne 1.10.2014, který uvádí: „*nestandardní metodika zpracování hlukových studií mimo rámec předpisů, která by předpokládala zaměnitelnost hlukových ukazatelů L_a , $L_{Aeq,16hod\ D}$ a $L_{Aeq,24hod}$ je nevhodná pro posuzování vlivů hluku na lidské zdraví i pro porovnávání s platnými hlukovými limity dle NV 272/2011 Sb.*“ Odborné publikace, na které je odkazováno, pracují zcela logicky se standardními definovanými ukazateli a pokud odpůrce pracuje s

jinými, nelze závěry, zkušenosti a doporučení z těchto publikací vztahovat k hodnotám zjištěným odpůrcem.

S ohledem na použité hodnotící deskriptory navrhovatelé namítají, že **nebylo možné řádně identifikovat plochy zasažené nadlimitním hlukem** v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nebo provést ověření podkladů o nadlimitním hluku převzaté z dokumentace EIA. Kombinací použití nestandardních ukazatelů hluku ve VVURÚ a zakreslením izofon vymežujících oblast SL/1 pouze na územní hl. m. Prahy, je vymezení oblasti s noční hlukovou zátěží v okolí staré dráhy zcela nepřezkoumatelné. Z výše uvedených důvodů nelze akceptovat závěry uvedené ve vyhodnocení hluku v příloze č. 3 VVURÚ. Tvrzení, že posouzení a vyhodnocení bylo provedeno v souladu s požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcím předpisem nařízením vlády č. 272/2011 Sb., navrhovatelé odmítají jako nesprávné.

V důsledku zaměňování označení i předefinování zavedených hlukových ukazatelů bylo a je hodnocení hluku nesrozumitelné a nepřezkoumatelné, čímž došlo k zásahu do práv navrhovatelů.

Navržené důkazy:

- *Informace k dotazům z oblasti akustiky v rámci návrhu na zrušení opatření obecné povahy č.43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, Aktualizace č.1 ze dne 1.10.2014*

13. Změna výroku po veřejné projednání

Navrhovatelé namítají také to, že výrok AZÚR byl mezi veřejným projednáním a schválením AZÚR změněn. Konkrétně se jedná o výrok oddíl 4.4.1. (vymezení oblasti SL/1). Oblast SL/1 přitom představuje oblast zasaženou provozem letiště a vymezení jejího rozsahu příslušnými izofonami přímo ovlivňuje možnou hlukovou zátěž na území navrhovatelů.

Text v roce 2012 předložený ke společnému jednání a uváděný v návrhu výroku OOP až do fáze veřejného projednání v prosinci 2013:

„4.4.1. Ruzyně (SL/1)

Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha- Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené izofonou LAeq 55 dB z leteckého provozu letiště Praha- Ruzyně po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.

Text v roce 2014 předložený ke schválení po vyhovění námitce oprávněného investora:

„4.4.1. Ruzyně (SL/1)

Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebošice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha- Březiněves. Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené obalovou křivkou denní izofony LAeq

-D = 55 dB a noční izofony LAeq-N = 45 dB z leteckého provozu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.

Původní text deklaroval oblast SL/1 jako oblast ohraničenou izofonou Laeq = 55 dB pro hladinu denního hluku, což bylo s ohledem na deklarované omezení nočního provozu proti současnému stavu logické. Rozšiřování oblasti SL/1 z důvodů nočního hluku je zcela nelogické, nesprávné a není pro tento postup důvod.

Po změně textu výrokové části je textem vymezená oblast SL/1 na území Prahy jednoznačně větší a rozšíření je na úkor obydleného území. Navíc – změnou textu se mění nejen rozsah oblasti, ale i důvod rozšíření této oblasti (místo denního je rozhodující noční hluk).

Grafické vymezení plochy SL/1 bylo mezi společným jednáním a veřejným projednáním změněno (odstraněním části zasahující do Středočeského kraje). VVURÚ ani odůvodnění napadeného OOP neobsahují žádnou grafickou přílohu, kde by byly řádně a úplně zakresleny a popsány izofony použité pro vymezení SL/1. Vzhledem k „doutníkovému“ tvaru izofony je velmi obtížné z jejího fragmentu zjistit, přezkoumat či určit a namítat změnu grafické části napadeného OOP nebo nesoulad grafické a textové části napadeného OOP. Změna hlukové zátěže navrhovatelů přitom nezávisí pouze na šrafované ploše SL/1 na území Prahy. Jakékoliv rozšíření oblasti zasažené hlukem - SL/1 (buť směrem na území Středočeského kraje) automaticky znamená, že se na území hl. m. Prahy (blíže letišti) zvýší hluková zátěž. Určení hranice oblasti zasažené hlukem totiž navrhovatele informuje o dvou věcech, zda jsou vůbec oblastí dotčeni a zároveň čím a do jaké míry jsou dotčeni (tj. zda se např. jedná o noční nebo denní hluk, upřesňuje intenzitu hluku). Navrhovatelé tvrdí, že změna grafické a textové části fakticky umožňuje na jejich území větší hlukovou zátěž.

Změna hraniční izofony tedy pro navrhovatele a. zcela nepochybně v konečném důsledku znamená do budoucna možnost podstatně větší hlukové zátěže. Z tohoto důvodu považují navrhovatelé změnu výroku za podstatnou.

Navrhovatelé neměli možnost změnu ve výrokové části připomínkovat. Změna ve výrokové části byla provedena „na poslední chvíli“, pouze na základě námítky oprávněného investora, až po veřejném projednání.

V odůvodnění napadeného OOP není dle přesvědčení navrhovatelů vyhodnoceno, zda a proč tyto změny měly či neměly povahu „podstatných úprav“ ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona. Navrhovatelé tvrdí, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu zásad územního rozvoje a odpůrce měl postupovat dle ustavení § 39 odst. 5 stavebního zákona, tj. konat opakované veřejné projednání a vyžádat si stanovisko Ministerstva životního prostředí.

Podle § 172 odst. 5 věty čtvrté správního řádu dále platí, že „jestliže by vyřízení námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko“.

V bodě [35] rozsudku NSS ze dne 6. 6. 2013, č.j. 1 Aos 1/2013-85 NSS dále konstatoval, že „v případě úpravy návrhu územního plánu po jeho veřejném

projednání, na kterou se nevztahuje § 53 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006, je třeba zvážit, nejsou-li splněny podmínky pro postup dle § 172 odst. 5 věty čtvrté správního řádu z roku 2004.“ Navrhovatelé tvrdí, že výše popsaná akceptace námítky ovlivnila jejich oprávněné zájmy a zároveň nebyla zjevně v jejich prospěch. Odpůrce tak měl alespoň zjistit jejich stanovisko dle ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu.

Změnou výroku napadeného OOP po veřejném projednání zasáhl odpůrce do práva navrhovatelů vyjádřit se ke změně a tím hájit svá práva.

14. Rozpor mezi textovou a grafickou částí vymezení oblasti SL/1

Navrhovatelé dále v návaznosti na předchozí bod namítají, že grafické vymezení SL/1 je věcně chybné a je v rozporu s výrokovou částí napadeného OOP.

Navrhovatelé vycházejí z toho, že plocha zasažená nadlimitním hlukem kolem „staré“ dráhy 06L-24R je dle napadeného OOP větší než plocha kolem nové dráhy 06R-24L, přestože denní provoz bude na staré dráze menší a rozsah plochy zároveň nemůže být zvětšen ani nočním provozem. Tvrzení navrhovatelů o nesprávném rozsahu oblasti zasažené hlukem a tedy i oblasti SL/1 v okolí staré dráhy lze ještě podrobněji doložit. Z Akustické studie (tab. 17, str. 15) vyplývá, že na staré dráze směr Suchdol proběhne 8% denních přistání a 22% denních startů (celkem 117 pohybů), na nové dráze směr Suchdol proběhne 63% denních přistání a 2% denních startů, (celkem 254 pohybů). Závěr je jasný – denní hluk směrem na Suchdol na staré dráze nemůže být při respektování podmínek uvedených ve výroku AZUR nikdy větší než na nové dráze, noční hluk by se měl snížit proti současnému stavu a tedy rovněž nemůže být důvodem pro zvětšení oblasti zasažené hlukem okolo staré dráhy.

Navrhovatelé tvrdí, že po změně výroku je tak grafické vymezení oblasti SL/1 v rozporu s jejím textovým popisem a především s omezením provozu předpokládaným po rozšíření letiště jako je maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni rozdělený na den a noc (viz Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území v bodu 5.3.1 napadeného OOP).

Rozporem mezi textovou a grafickou částí zasáhl odpůrce do práva navrhovatelů, aby opatření obecné povahy, které vede k zásahů do jejich hmotných práv, bylo dostatečně určité a jasně stanovilo práva a povinnosti dotčených osob.

IV.

Náhrada nákladů řízení

Navrhovatelé v souladu s ustanovením § 60 s.ř.s. budou v řízení uplatňovat náhradu nákladů. Náklady řízení budou sestávat ze zaplaceného soudního poplatku, odměny právního zástupce počítané podle počtu úkonů, paušální náhrady hotových výdajů počítané podle počtu úkonů a případných hotových výdajů. K části nákladů bez soudního poplatku bude připočtena DPH. Přesné vyčíslení bude provedeno právním zástupcem navrhovatelů v závěru řízení.

Navržené důkazy:

- kopie osvědčení o registraci k DPH

V.

Závěrečný návrh

S ohledem na výše uvedené navrhovatelé navrhuji vydání tohoto

rozsudku:

1. Opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 schválené usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 11. 9. 2014 č. 41/1 se z r u š u j e v části textového i grafického vymezení části 5.3.1 letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

2. Opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 schválené usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 11. 9. 2014 č. 41/1 se z r u š u j e v části textového i grafického vymezení oblasti zasažené provozem letiště v části 4.4.1 Ruzyně (SL/1).

3. Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení, a to do 15 dnů ode dne právní moci rozsudku, k rukám právního zástupce navrhovatelů.

Ing. Zdeněk Skála, Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc., Mgr. Karel Kuna
v plné moci Mgr. Vítězslav Dohnal, advokát