

## ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

Spis. zn.: 12/730/0056/LKVO/07/16

Č. j.: 10197-16-701

V Praze dne 3. listopadu 2016



### VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

#### OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také „ÚCL“ nebo „Úřad“) jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 89 odst. 2 písm. c) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o civilním letectví“), v souladu s ustanovením § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“), vydává podle § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví **opatření obecné povahy**, kterým se zřizuje:

#### **Ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody**

##### Článek I.

Ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody (dále také „OHP“) zasahuje nad následující katastrální území:

**Bašť, Dolínek, Dolany u Prahy, Hoštice u Vodochod, Klíčany, Máslovice,  
Panenské Břežany, Postřižín, Vodochody u Prahy, Zlončice**

#### Seznam použitých zkratek

AIP ČR	Letecká informační příručka ČR
ARR	přílet (arrival)
DEP	odlet (departure)
IFR	pravidla pro let podle přístrojů
KHS	Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
OHP	Ochranné hlukové pásmo
OOP	Opatření obecné povahy
PÚR	Politika územního rozvoje ČR
RWY	vzletová a přistávací dráha
ÚCL nebo Úřad	Úřad pro civilní letectví
VFR	pravidla pro let za viditelnosti
ZÚR	Zásady územního rozvoje

## Základní údaje

Vztažný bod letiště: 50°13'00" severní šířky a 014°23'44" východní délky.

Nadmořská výška vztažného bodu: 280 m (919ft).

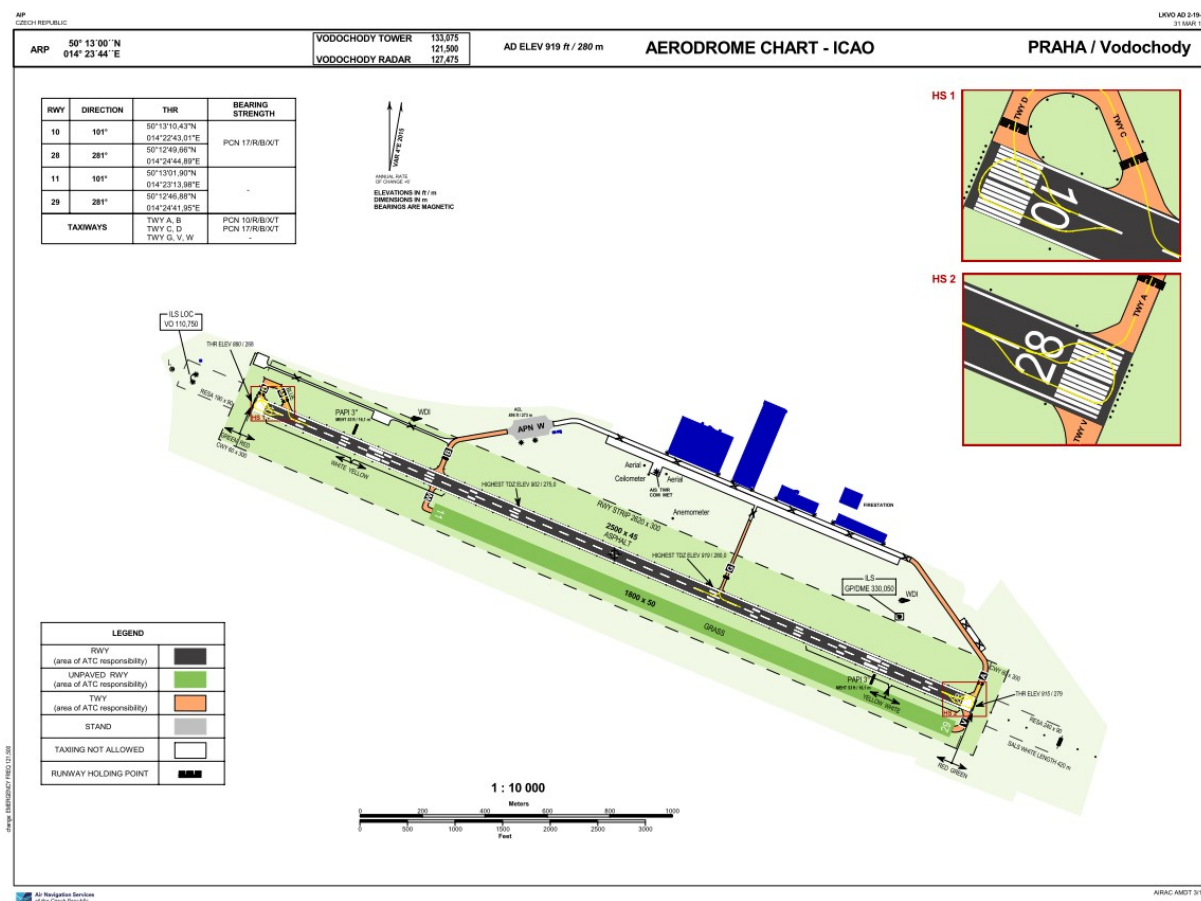
Povolený způsob provozu: vizuální i přístrojový (VFR/IFR)

Druh letiště: Neveřejné mezinárodní letiště.

Provozovatel letiště: AERO Vodochody AEROSPACE a.s. (do 30.11.2015 Letiště Vodochody a.s.)

Letiště se nachází cca 2 km jihozápadně od středu města Odolena Voda

Na letišti jsou dvě paralelní vzletové a přistávací dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení. Vedlejší RWY 11/29 má povolený pouze denní provoz za podmínek VFR. Není možné používat pro letecký provoz současně obě dráhy. Viz také přiložena aktuální mapa letiště PRAHA/Vodochody z AIP ČR:

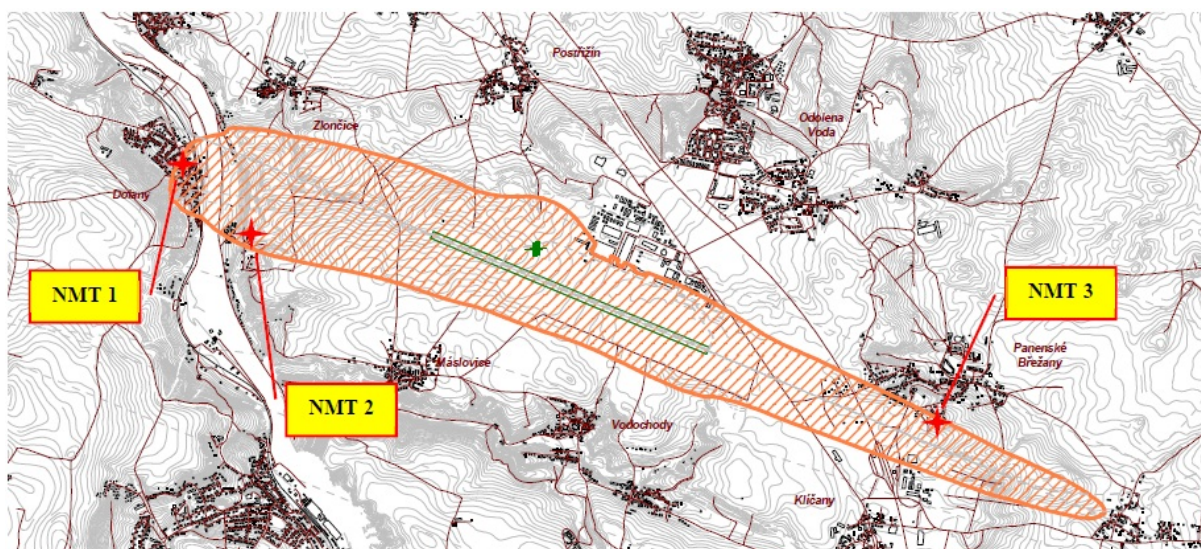


## Stanovení rozsahu ochranného hlukového pásma letiště PRAHA/Vodochody

**Rozsah OHP je stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY – Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012, kterého součástí jsou i nezbytné grafické podklady. Studie je jako podkladový materiál součástí Návrhu opatření obecné povahy pouze pro potřeby jeho projednání a není součástí Opatření obecné povahy.**

## Ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody

Ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody má přibližně tvar elipsy s podélnou osou totožnou s osou RWY 10/28 o délce cca 8 000 m a největší šířce (mezi Vltavou a prahem RWY 10) přibližně 900 m. Západní konec OHP je vychýlen od osy RWY 10/28 cca 400 m jižně. Orientačně je rozsah OHP (včetně předpokládaného rozmístění hlukových monitorovacích bodů NMT 1-3) uveden na následujícím obrázku:



Přesný průběh hranice OHP je vyznačen v mapě v Příloze 1. OHP je vymezeno vypočtenou izofonou předpokládané hlukové zátěže  $L_{Aeq,D} = 57\text{dB}$ . Průběh OHP v blízkosti zastavěného území obcí Dolany, Panenské Břežany a Baště (včetně parcelních čísel jednotlivých parcel) je vyznačen v Příloze č.2a - 2c.

### Omezení v OHP:

- Nové stavby v ochranném hlukovém pásmu letiště PRAHA/Vodochody budou umísťované pouze v případě souladu stavby s ustanovením §40 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Stávající stavby nejsou vyhlášením ochranného hlukového pásmu letiště PRAHA/Vodochody nijak dotčeny a v případě změn stávajících staveb bude příslušný správní orgán postupovat dle ustanovení vztahujících se na nové stavby v odstavci a).
- Na území ochranného hlukového pásmu letiště PRAHA/Vodochody bude provozovatelem letiště PRAHA/Vodochody zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory a chráněné prostory (venkovní a vnitřní) staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy, kterým se ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště PRAHA/Vodochody monitoring hluku z provozu letiště, který bude funkční nejpozději v kalendářním roce následujícím po roce, ve kterém

bylo na letišti PRAHA/Vodochody dosaženo 1 400 pohybů proudových letadel v období od 1.5. do 31.10. Monitoring hluku bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jeho výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území ochranného hlukového pásma letiště PRAHA/Vodochody. Finální umístění 3 pevných monitorovacích bodů bude podléhat souhlasu Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

- d) Na území ochranného hlukového pásma letiště PRAHA/Vodochody obstará provozovatel letiště PRAHA/Vodochody na svůj náklad vypracování odborného posudku o úrovni zasažení chráněných prostor staveb hlukem, včetně návrhu možných protihlukových opatření staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště PRAHA/Vodochody. Protihluková opatření provozovatel letiště PRAHA/Vodochody navrhne a bude realizovat tam, kde to bude vyžadovat plnění hygienického limitu hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, a to od okamžiku, kdy dojde na základě měření hluku k přiblížení izofony 57 dB k nejbližším chráněným objektům ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (předpokládá se při dosažení 2 850 pohybů proudových letadel za rok). Protihluková opatření provede provozovatel letiště PRAHA/Vodochody vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona.

## Článek II.

### Odůvodnění

Úřad pro civilní letectví v souvislosti s revizí ostatních ochranných pásem letiště PRAHA/Vodochody a na základě správního uvážení dle podnětu Letiště Vodochody a.s., U Letiště 374, 250 70 Odolena Voda, Dolínky, který byl Úřadu doručen dne 10. 8. 2012, zahájil z úřední povinnosti nezbytné kroky k vyhlášení ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody formou předepsanou současným zákonem, tedy opatřením obecné povahy. Od 1. 12. 2015 je na základě Rozhodnutí ÚCL č.j.: 6958-15-701 provozovatelem letiště PRAHA/Vodochody společnost AERO Vodochody AEROSPACE a.s., která ÚCL požádala dopisem ze dne 28. ledna 2016 o pokračování procesu vyhlášení OHP zahájeného předchozím provozovatelem.

Návrh na zřízení ochranného hlukového pásma byl vypracován dle § 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů a současně dle (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49/1997 Sb., v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí dle § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví, tedy Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje.

Letiště PRAHA/Vodochody nemá v současné době zřízené ochranné hlukové pásmo, přestože parametry letecké stavby a znění výše uvedených zákonů zřízení ochranného hlukového pásma předpokládají, respektive že je zřízení takového ochranného pásma z hlediska přiměřenosti ochrany území a obyvatel v něm se nacházejícím před hlukem a zároveň letecké stavby před umísťováním obytných souborů do jeho blízkosti považováno za vhodné.

Hlukový dopad provozu letiště PRAHA/Vodochody byl v některých územních plánech jednotlivých obcí vyznačen pouze orientačně ve formě izofon. Tyto izofony byly uvedeny v závazné části ÚP VÚC PRAŽSKÉHO REGIONU ve formě vyznačení území, na kterém se předpokládá výskyt hlukových událostí z leteckého provozu překračujících hladinu akustického tlaku  $L_{Aeq} = 60$  dB, a které má tím

pádem omezené využití. Tento dokument předpokládá podrobnější rozpracování a zpřesnění hlukové problematiky letiště PRAHA/Vodochody do jednotlivých územních plánů dle platné legislativy. ÚP VÚC PRAŽSKÉHO REGIONU, který byl schválen Zastupitelstvem Středočeského kraje dne 18. 12. 2006, usnesením č. 55-15/2006/ZK, byl již nahrazen aktuálním dokumentem územního plánování na krajské úrovni. Nový platný dokument územního plánování, kterým jsou Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (dále také ZÚR SK), neobsahuje žádné vymezení ploch anebo rozvojových plánů letiště PRAHA/Vodochody. Je však třeba podotknout, že ZÚR SK nejdou do takových podrobností a analogicky nevymezují tyto plochy ani u jiných letišť na území Středočeského kraje, s výjimkou rozvojových plánů letiště PRAHA/Ruzyně, které jsou v Politice Územního rozvoje ČR vedeny jako veřejně prospěšná stavba. O vydání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje rozhodlo zastupitelstvo Středočeského kraje svým usnesením č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012. ZÚR SK nabývaly účinnosti dne 22. 2. 2012, přičemž bylo v odůvodnění ZÚR SK v příloze č. 2 konstatováno, že: *“Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení. V době vydávání ZÚR je k dispozici dokumentace a posudek EIA, který upravuje podmínky pro změnu užívání letiště tak, aby neměla nepřípustný vliv na obyvatele okolních obcí. Využívání dosavadního továrního letiště (Aero) Vodochody pro veřejný provoz může znamenat odlehčení letiště Praha Ruzyně, uváděný záměr na 3 mil. odbavených cestujících, představuje 25 % současného výkonu letiště Praha Ruzyně. Charterové lety se však na současném výkonu letiště Praha Ruzyně podílejí cca 12 %. Výše podílu na celkovém objemu odbavených cestujících bude ovlivněno marketingovou politikou provozovatelů.“*

Z důvodu trvalého nárůstu provozu letecké dopravy na letišti PRAHA/Vodochody (viz tabulka níže), ale hlavně z důvodu nekoordinovaného nárůstu rezidenční výstavby ve vztahu k provozu letiště provozovatel letiště vypracoval v souladu s platnou legislativou návrh ochranného hlukového pásma, který respektuje možný rozvoj letiště v rozsahu jeho stávající infrastruktury i jeho okolí. Stávající situace je jak z krátkodobého, tak z dlouhodobého hlediska zcela neudržitelná, neboť letecká stavba není z hlediska hlukových dopadů na okolí žádným nástrojem územního plánování v daném území definována a ukotvena v relevantních územních plánech jednotlivých dotčených území. Jediným relevantním nástrojem, který je v souvislosti s hlukovým vlivem k dispozici k ochraně letecké stavby, území zasaženého hlukem z letecké dopravy a plně odpovídá požadavkům v rámci územního plánování k ochraně letecké stavby je ochranné hlukové pásmo letiště, které svým obsahem nevyjasněné podmínky využití území kolem letecké stavby zcela jasným způsobem upravuje.

Provoz na letišti PRAHA/Vodochody

rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
pohyby	1 787	1 667	1 978	2 888	3 635	2 493	2 644	4 462	9 678	11 565	6 371	18 653

Při stanovení OHP Úřad vychází z těchto základních stanovisek:

- a) Územní plánování musí respektovat ochranné hlukové pásmo letiště, nemůže připustit nárůst počtu staveb vyžadujících ochranu před hlukem, respektive obyvatel trvale vystavených hluku z leteckého provozu. Je nutné zabezpečit ochranu samotné letecké stavby před umístěním nových staveb vyžadujících ochranu před hlukem v území bezprostředně dotčeném hlukovou zátěží z provozu letecké stavby.
- b) Je nežádoucí do území, zatíženého hlukem z leteckého provozu, umísťovat funkční plochy, které si přirozeně generují vlastní akustické prostředí o hodnotách nižších než je specifický hluk z leteckého provozu, např. rozsáhlé obytné soubory, apod.

- c) Je žádoucí zavést monitoring hluku ve vnějším chráněném prostoru staveb u stávajících objektů uvnitř OHP, vyžadujících ochranu před hlukem a případná opatření v organizaci provozu na letišti PRAHA/Vodochody tak, aby byl dopad hlukové zátěže na obyvatele co nejnižší. Zejména vhodné organizační opatření provozovatele letiště PRAHA/Vodochody, zaměřené na dlouhodobé sledování hladin akustického tlaku A a příslušné organizační úpravy provozu letiště je nezbytné realizovat tak, aby byly dodrženy zákonné požadavky na hygienické limity hluku v rámci OHP. Monitoring hluku bude sloužit zároveň k ověření shody a platnosti vypočteného modelu s reálnou hlukovou zátěží.
- d) V případě zjištění rizika překračování hygienických limitů u chráněných prostor staveb dojde k prověření dodržení hygienických limitů a případně k provedení takových opatření, aby u staveb v rámci OHP, definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště PRAHA/Vodochody, nebyly hygienické limity hluku překračovány.

Ochranné hlukové pásmo v kontextu platné legislativy bude plnit důležitou funkci ochrany letecké stavby a zároveň i obyvatelstva a majetku před nepříznivými dopady hluku vzniklého z provozu letecké stavby. Dále má ochranné hlukové pásmo za cíl stanovit taková opatření a měřitelné limity tak, aby bylo dosaženo vyváženého poměru ekonomického rozvoje území při zachování stávajících zákonných omezení a umožnit dotčeným orgánům státní správy, respektive vlastníkům majetku efektivní činnost při rozhodování o využití dotčeného území spolu s plně transparentní možností kontroly dodržování hladin akustického tlaku A v ochranném hlukovém pásmu dle stanovených zákonných limitů.

V neposlední řadě bude důsledkem tohoto opatření uložení povinností provozovateli letecké stavby majících za cíl minimalizaci negativních vlivů hluku na zdraví a majetek dotčených osob a objektivní kontrolu dodržování zákonných limitů na hranici OHP. Úřad má za to, že právě stanovení limitů v území a rozsahů ochranného hlukového pásma zásadním způsobem přispěje k přesnému a kontrolovatelnému využití území a k ochraně, výstavbě a provozování letecké stavby, která je součástí přírody a krajiny dotčené oblasti již mnoho let. OHP bude velkým přínosem pro dotčené vlastníky, orgány státní správy, neboť bude zásadním způsobem zpřesněna současná nepřehledná situace ve funkčním rozdělení dotčeného území spolu s upřesněním současné územně plánovací dokumentace. Tím se zcela minimalizuje právní nejistota subjektů na dotčeném území ohledně limitů a využitelnosti území okolo letecké stavby.

Pokud je o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB. Určujícím pro návrh OHP byl provoz v denní době, který svým vlivem zasahuje větší území, než provoz v noční době. Proto se dokumentace izoliniemi vyjadřující minoční provoz dále nezabývá. Pokud jde o vlastní návrh, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy, nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu.

Návrh opatření obecné povahy ke zřízení OHP byl projednán a zveřejněn v dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje (KHS), přičemž připomínky KHS byly do Opatření obecné povahy, jímž se vyhláší OHP zapracovány a Úřad obdržel od KHS k Návrhu opatření obecné povahy souhlasné stanovisko.



Dále byl Návrh OHP projednán s příslušnými orgány územního plánování s tím, že na základě námitek obdržných v rámci řízení týkajících se souladu OOP se ZÚR Středočeského kraje byly tyto předány k posouzení Krajskému úřadu Středočeského kraje, který se vyjádřil tak, že: „... *stanovení ochranného hlukového pásma stávajícího letiště Praha/Vodochody nelze posoudit z hlediska souladu či rozporu s platnými ZÚR Středočeského kraje, o jejichž vydání rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4 – 20/2011/ZK. ZÚR Středočeského kraje byly vydány 7. 2. 2012 formou opatření obecné povahy a dne 22. 2. 2012 nabyly účinnosti. Z uvedených dat je patrné, že ZÚR Středočeského kraje nemohly reflektovat současné řízení o ochranných hlukových pásmech. Obsahem ZÚR jsou ochranná pásma již vyhlášená a nikoli ochranná pásma navrhovaná, neboť tato jsou v ZÚR vymezována na základě pravomocných správních aktů [tj. rozhodnutí o stanovení ochranného pásma (§ 83 stavebního zákona) či opatření obecné {viz § 37 odst. 3 písm. f) zák. č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a § 31 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví...}] nebo ze zákona (např. zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) V souvislosti s tímto krajský úřad informuje, že obsahové náležitosti ZÚR, které mj. stanoví § 36 odst.6 stavebního zákona, § 6 odst. 1 a příloha č. 4 vyhl. č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, požadavky na vymezení záměru ochranného hlukového pásma neobsahují. Krajský úřad závěrem konstatuje, že ochranná hluková pásma lze zakreslit do grafické části Odůvodnění ZÚR (tj. do výkresu II.1. koordinační výkres a do výkresu II.4. koncepce dopravy) až po nabytí účinnosti příslušného správního aktu o jejich vyhlášení. Dokumentace ZÚR Středočeského kraje, resp. Odůvodnění ZÚR Středočeského kraje tedy ochranná pásma Letiště Praha/Vodochody nemohou obsahovat“.*

Tedy lze konstatovat, že teprve pravomocné vyhlášení OOP je důvodem pro uvedení v ZÚR Středočeského kraje a stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje je přílohou tohoto opatření obecné povahy.

Dne 6.1.2015 byla dopisem sp. zn. 12/730/0056/LKVO/05/15 vyzvána Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze k vyjádření k jednotlivým námitkám jako orgán ochrany veřejného zdraví místně příslušný podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a ust. § 82 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a věcně příslušný podle ust. § 10 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a podle ust. § 82 odst. 2 písm. i) zákona, ve smyslu ust. § 77 zákona jako správní orgán, s nímž je třeba s ohledem na ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, zřízení ochranného hlukového pásma dohodnout. Vypořádání námitek a připomínek podaných obyvateli okolních obcí, obcemi, různými občanskými sdruženími a vlastníky zasažených nemovitostí v řízení o návrhu opatření obecné povahy, kterým se zřizuje „Ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody“ je obsaženo v článku III a IV tohoto opatření obecné povahy, přičemž jednotlivá vyjádření KHS jsou v textu vypořádání doplněna a v návaznosti na vyjádření KHS bylo upraveno i odůvodnění tohoto opatření obecné povahy.

Ochranné hlukové pásmo letiště se zřizuje opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování (§ 37 a následující zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Umístění ochranného pásma není v rozporu s obecnými technickými požadavky na výstavbu, jedná se o vymezení ochranného pásma, které nemá vliv na krajinný ráz lokality, ani nevyžadují další opatření v území.

### Článek III.

#### Vyhodnocení připomínek

*Připomínky ve smyslu §172 odst. 4. Správního řádu jsou vypořádány v rámci námitek dle §172 odst. 5. Správního řádu, neboť Úřad se domnívá, že se jedná o opáření obecné povahy doposud v praxi neřešené a tedy je na místě poskytnout veřejnosti, která se cítí OOP dotčena co nejvyšší míru možností k vyjádření. Dále úřad obdržel velké množství v zásadě shodných námitek a připomínek a tedy i z důvodu procesní ekonomie a srozumitelnosti není dle Úřadu vhodné nadměrně zvětšovat objem vypořádání, který by při rozdělení na jednotlivé připomínky a námítky přesáhl 3000 stran textu.*

### Článek IV.

#### Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Vysvětlivky:

- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále také „KHS“)
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon 258“),
- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také „správní řád“),
- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon 49“),
- Námitka není důvodná – jedná se o zamítnutí námítky

Stanovisko KHS je ve vypořádání námitek kompletně převzato, neboť se jedná o ochranná pásma letiště, kam se řadí mj. i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí dle § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví.

Z tohoto ustanovení je dovozeno postavení KHS jako dotčeného orgánu při vydávání tohoto opatření obecné povahy. Stanoviska KHS k jednotlivým námitkám jsou uvedena v textu vždy u jednotlivých bodů námitek uvozena „Doplnění KHS“.

V případě, že KHS doplnění neměla nebo nebyla kompetentní k vyjádření, není tato informace u jednotlivé námítky uvedena. Pokud stanovisko KHS již bylo řešeno v rámci jiné námítky a je shodné s vyjádřením KHS u námítky jiného namítajícího, je toto uvedeno vždy na konci vypořádání k jednotlivým podáním namítajícího s označením umístění vypořádání.

Námítky účastníků jsou na vzájem velmi podobné a ve velké míře se s různými drobnými odchylkami opakují. I přesto, že se námítky opakují, je jejich vypořádání provedeno včetně doplnění KHS vždy individuálně. Vzhledem obecnému charakteru některých námitek, má vypořádání námitek provedené zejména k podáním č. 1., 2., 3., 4., 7. a 13 obecný a sjednocující charakter.

Námítky ohledně shody OOP s ZÚR SK byly vypořádány doplněním odůvodnění a vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje je i přílohou OOP, kdy v plném znění je vypořádání uvedeno u námítky č.69 a má opět obecnou platnost k námitkám ohledně neshody s ZÚR.

V roce 2014 došlo ke změně jména letiště Vodochody na PRAHA/Vodochody, pokud je v tomto článku opatření obecné povahy použité původní jméno letiště, je tím myšleno letiště PRAHA/Vodochody



**1) Námitka k návrhu opatření obecné povahy – doplnění k našemu dopisu ze dne 25. 9. 2013**

Naše společnost..... sídlem ....., zastoupená..... je majitelem nemovitosti a pozemků skládající se z parcel č. .... k.ú. Panenské Břežany, obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitosti“)

Právnícká osoba	Sídlo	IČ	zastoupena	vlastník parcel
Unifrost s.r.o.	Hlavní 199, 25007, Panenské Břežany	27151026	Jiří Vítek	st. 360, 395, 396 , 135/2, 135/8, 488/1,
Agrimex Vestec a.s.	Hlavní 199, 25007, Panenské Břežany	26208792	Ryszard Nemoudry	-

Podle navrženého opatření by nemovitosti společnosti spadaly do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody. Z tohoto důvodu se společnost stala osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§ 172 odst. 4 a 5 zákona č. 500/2004, správní řád). Ze zákona společnosti vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám jménem společnosti další námitky doplňující naše podání dopisem ze dne 25. 9. 2013:

1. Namítám, že zákon počítá s tím, že uvnitř OHPL hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru u typově určených staveb zpravidla dodržovány nebudou, resp. že jejich dodržování případně ani není možné zajistit. V ustanovení paragrafu 31 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví totiž provozovateli letiště vyplývá povinnost provést či zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly dodrženy hygienické limity hluku alespoň uvnitř staveb. S dodržením hygienickým limitů pro venkovní prostory v ochranném pásmu se tedy nepočítá. Nemožnost dodržení hygienických limitů hluku alespoň v chráněném vnitřním prostoru staveb chráněných před hlukem přitom může mít dokonce za následek zahájení řízení o změně užívání stavby nebo o jejím odstranění. Vzhledem k tomu, že k uvedeným dopadům do vlastnického práva dotčených subjektů by došlo ve veřejném zájmu na ochraně veřejného zdraví, muselo by být v takovém případě přistoupeno k náhradě za takové omezení do vlastnického práva a to ze strany státu nikoli provozovatele letiště.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“**

**Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.**

**Doplnění vypořádání KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

2. Naše společnost podniká v oblasti potravinářství od roku 1994 a do roku 2004 kdy jsem na v/u pozemcích v k.ú. Panenské Břežany, nyní spadajících do OHPL, vybudovali výrobní, skladové a administrativní zázemí naší společnosti. Investice do nemovitostí a technologií dosahuje 200 milionů českých korun. Tyto investice byly provedeny mnohem dříve, než se společnost Penta stala novým vlastníkem letiště a začala s přípravou záměru vybudování nového letiště ve Vodochodech. Nevidíme jediný důvod, proč by záměry společnosti Penta, která koupila letiště až v roce 2007, měly být upřednostňovány před naším podnikáním a dokonce naše podnikání svými aktivitami omezit a poškodit či dokonce zlikvidovat! Náhrady škod by dosahovaly stovek milionů korun.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonem úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná o ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.*

3. Namítám, že další možné poškození našeho podnikání spatřuji ve faktu, že v OHPL již není možné dostavovat nemovitosti na našich pozemcích bez povolení Úřadu pro civilní letectví, což rovněž omezuje naše aktivity.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná o ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.*

Závěrem konstatuji, že k dnešnímu dni naši společnost nekontaktoval jak investor či jeho zástupce, zpracovatel dokumentace EIA či OHPL tak ani dotčené státní orgány (např. KHS).

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. OHP je projednáváno v rámci zákonného postupu a namítající á možnost vždy uplatnit své námítky, nebo připomínky v rámci tohoto řízení což také namítající učinil.*

4. Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno soukromé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného OHPL, protože vyhlášením nového OHPL jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva. Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení OHPL za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.*

**2) Námitky k návrhu opatření obecné povahy**

Já..... jsem majitel nemovitostí a pozemků na parcelách číslo.....katastrálního území.....obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Petra Parusová	Na Pískách 119, Panenské Břežany	ano	st. 166, 141/5	Panenské Břežany
2	Jaroslav Parus	Na Pískách 119, Panenské Břežany	ano	st. 166, 141/5	Panenské Břežany
3	Blanka Walová	Panenské Břežany 57	ano	st. 60, 7/2, 8/3, 454/4	Panenské Břežany
4	Roman Werner	Na Pískách 198, Panenské Břežany	ano	st. 344, 168/18, 10/3	Panenské Břežany
5	Markéta Wernerová	Nekázanka 19, Praha 1	ano	st. 344, 168/18, 10/3	Panenské Břežany
6	Rudolf Fiala	Na pískách 121, Panenské Břežany	ano	st. 169, 141/9	Panenské Břežany
7	Eva Göndöröová	Na Plácku 61, Panenské Břežany	ano	st. 4, 15	Panenské Břežany

Podle navrženého opatření mé nemovitosti spadají do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, jak je patrné z textové i grafické části Návrhu opatření obecné povahy.

Z toho důvodu jsem se stal osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny. Tím je dána pravomoc k podání námitek dle ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podle něhož: „Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Zmeškání úkonu nelze prominout. O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námitek 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. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy ([§ 173 odst. 1](#)). Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.“

Jakožto vlastník shora uváděné nemovitosti dnešního dne podávám tyto námitky (ze zákona mi vzniklo právo podat námitky):

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mých nemovitostí způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanovením § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními § 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a

svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

2. Namítám, že dle ust. § 31 odst. 2 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provozu letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat. Není tak dána pravomoc pro ÚCL k vydání opatření obecné povahy (dle § 171 a násl. správního řádu).

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i**

**okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

3. Jak je zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro ochranné venkovní prostory a chráněné prostory? Proběhla dosud nějaká studie či možné měření? Tento podklad není součástí příloh k Návrhu na opatření obecné povahy. Není nijak blíže textově či graficky zpracován. Opatření obecné povahy je tak nedostatečně odůvodněné, není splněn dostatek podkladů k jeho vydání. Grafická část neodpovídá realitě – kam až bude hluk dopadat.

Tímto postupem ÚCL je narušeno jednak práv na životní prostředí (čl. 11/3 LZPS), právo vlastnit majetek (11/1 LZPS), a také právo na spravedlivý proces – neboť nejsou dodržena ust. 171-174 správního řádu.

Dochází nezákonným způsobem k tomu, že v budoucnu nebude možno nijak ovlivnit splnění limitů, ty budou nevynutitelné, neboť opatření obecné povahy bude již vyhlášeno. Navíc nebyla zpracována na toto téma odborná studie ve vztahu ke krajinnému rázu místa, kde je umístěno OHP. „Proporcionalitu“ (vhodnost stavby v uvedeném území) je třeba zkoumat. Jedná se o jeden z hlavních bodů opatření obecné povahy.

Ve vztahu k dopadu na stavby již vystavěné, ve vztahu na vliv výstavby nových komunikací či zatížení dálnic a přilehlých silnic nebyla zpracována studie, která by byla přílohou k opatření obecné povahy. V tomto bodě je opět nedostatečné odůvodnění a zpracování návrhu opatření obecné povahy na vyhlášení OHP, včetně grafické části.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných**

**venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“**

**Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.**

**Doplnění vypořádání KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Rozsah a přesnost OHP bude kontrolována monitoringem zřízeným na základě povinnosti v OHP uložené provozovateli letiště, přičemž návrh byl vypracován na základě podkladové studie na základě empiricky zpracovaného výpočtu. Pokud jde o proporcionalitu stavby, tak letiště již je v krajině přítomno cca 50-let a tedy nejedná se o nový prvek tedy zkoumat vhodnost jeho umístění již není možné. Pokud jde o kumulativní vlivy hluku z ostatních zdrojů (pozemní komunikace, železnice atd...) tak ty nejsou ve výpočtovém modelu zhodnoceny, neboť OHP je posuzováno ve vztahu k hluku z letecké dopravy ostatní zdroje hluku, jsou posuzovány v samostatných řízeních a nelze je pro účely zřízení OHP využít.**

4. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

5. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v odst. 1 § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

**Vypořádání**



*Již vypořádáno u námitky č.2 namítajícího. Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

6. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 5 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

7. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

**Doplnění KHS:**

**Pokud jde o veřejný zájem (viz námítka č. 7) na ochraně veřejného zdraví, který KHS v daném řízení v souladu se zákonem 258 reprezentuje, ten vyplývá z požadavků ust. § 30 - 31 zákona 258. Z toho a z právní úpravy postavení KHS v řízení o vyhlášení OHP (arg. slovy „v dohodě“) vyplývá, že tento zájem je rovnocenným veřejnému zájmu na provozu dopravní infrastruktury letiště, o němž se zmiňuje ve svém vyjádření ÚCL. Podmínky provozu OHP (viz část výroku OOP uvozená jako „omezení v OHP“) proto také k požadavku KHS důsledně reflektují skutečnost, že zákon 258 nepřipouští, aby docházelo k překračování hygienických limitů hluku z provozu tohoto letiště v chráněných prostorech definovaných § 30 odst. 3 zákona (viz vypořádání KHS k podání č.1 námítka č.1).**

8. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot.**

**Doplnění KHS:**

**Pokud jde o použitou metodiku výpočtu, v současné době není v ČR schválena jednotná metodika pro výpočet hluku, pro vyhodnocení byla použita predikce pomocí programu Cadna A verze 4.1.137. Do programu Cadna A je implementována doporučená metodika v EU - ECAC.CEAC Doc.29, která je v souladu s příslušnými technickými normami. Obecně však platí, že každý výpočtový model pracuje s jistou mírou nepřesnosti, proto je také v podmínkách KHS požadováno objektivizovat hlukovou situaci měřením hluku v rámci monitoringu a tento monitoring bude kontrolním mechanismem dodržování předpisů z hlediska ochrany veřejného zdraví.**

9. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Již vypořádáno výše, pokud jde o kumulativní vlivy hluku z ostatních zdrojů (pozemní komunikace, železnice atd...) tak ty nejsou ve výpočtovém modelu zhodnoceny, neboť OHP je posuzováno ve vztahu k hluku z letecké dopravy, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních a nelze je pro účely zřízení OHP využít.**

**Doplnění KHS:**

***V případě odlišných zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj negativně působí na zdraví jiným způsobem, a proto mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje zvlášť, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje.***

10. Taktéž není možno ověřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření. Grafická část se tak nezakládá na znalosti a zohlednění místních poměrů. Ta je zpracována nesprávně vzhledem k nesprávným výpočtům. Navrhují provést dodatečná zkoumání.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.***

11. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22. 2. 2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

12. Vlastník nemovitosti bude omezen také na kvalitě svého života, kvalitě životního prostředí, kvalitě ovzduší, neboť letiště zasahuje prostřednictvím hluku a imisí do lidského života. Dosud také nebyla zpracována studie na možné ohrožení staveb v blízké souvislosti — Spolana Neratovice, vliv na oblast Kralupy nad Vltavou — petrochemický průmysl (továrny) — kterých je dotčeno možné ohrožení, zejména v době vzletu letadel, kdy je nejvyšší riziko zřícení letadla a mohlo by tak dojít k obrovské katastrofě. Přílohou opatření obecné povahy není žádné posouzení těchto oblastí.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Bezpečnost let. Provozu není předmětem OHP a je nutné případné námítky uplatnit v příslušných řízeních (EIA).***

13. Dochází nezákonným způsobem k tomu, že v budoucnu nebude možno nijak ovlivnit splnění limitů, ty budou nevynutitelné, neboť opatření obecné povahy bude již vyhlášeno. Navíc nebyla zpracována na toto téma odborná studie ve vztahu ke krajinnému rázu místa, kde je umístěno OHP.

„Proporcionalitu“ (vhodnost stavby v uvedeném území) je třeba zkoumat. Jedná se o jeden z hlavních bodů opatření obecné povahy.

Ve vztahu k dopadu na stavby již vystavěné, ve vztahu na vliv výstavby nových komunikací či zatížení dálnic a přilehlých silnic nebyla zpracována studie, která by byla přílohou k opatření obecné povahy. V tomto bodě je opět nedostatečné odůvodnění a zpracování návrhu opatření obecné povahy na vyhlášení OHP.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Dodržování OHP bude v případě vyhlášení dozorovat Úřad ve spolupráci s KHS a tyto orgány mohou ve správním řízení dodržování OHP po provozovateli vynutit. Přiměřenost OHP je blíže rozvedena v odůvodnění a jedná se o stavbu již existující, tedy nevznášá se žádný nový prvek do již zasaženého území.**

#### **Doplnění KHS:**

**Kontrola dodržování limitů hluku v OHP bude probíhat formou monitorování hluku, kdy tento monitoring může provádět jen držitel akreditace či autorizace (v souladu s ust. § 32a zákona 258). Výsledky monitoringu a jejich hodnocení bude provozovatel letiště povinen KHS předkládat ke kontrole. Pokud jde o výstavbu nových komunikací, ty nejsou v návrhu OHP hodnoceny nejen proto, že se pro stávající infrastrukturu žádné nové nenavrhují, ale komunikace jsou jiným druhem zdroje hluku, kdy nelze tyto počítat (viz výše). OHP letiště je navrženo pouze na základě vyhodnocení působení leteckého hluku.**

14. Proč budou nové stavby posuzovány dle § 40 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví? Viz omezení OHP pod bodem a) (str. 3). Tímto postupem je narušeno právo vlastnit majetek, které je garantováno v čl. 11 LZPS, podle něhož Vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu. Dojde k nezákonnému odklonu pravomocí od stavebních úřadů směrem k úřadu pro civilní letectví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, jedná se o převzatý požadavek ze zákona.**

Z výše uvedeného mne vedou specifikované námitky k závěru, že předkládané opatření obecné povahy trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání.

Navrhuji proto zamítnout návrh na vydání opatření obecné povahy, č. j. 4466-13-701 pro řadu těchto vážných nedostatků a nevydat jej ve formě opatření obecné povahy, případně návrh zrušit. V případě budoucího záměru je nutné nejdříve zpracovat posouzení dle popsáných pohledů popsáných v těchto námitkách.

### 3) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma letiště Vodochody

Jakožto vlastník pozemků .....a rodinného domu..... v katastrálním území Bašť, Vám předkládám své stanovisko k návrhu opatření obecné povahy, ke zřízení hlukového pásma letiště Vodochody, které bylo vyvěšeno na úřední desce dne 9. 9. 2013 pod spisovou značkou 12/730/0056/LKVO/03/13

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Daniel Brzobohatý	Hovorčovická 699, Bašť	ano	98/44, st. 846	Bašť
2	Monika Novotná	Hovorčovická 699, Bašť	ano	st. 846	Bašť

Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespádala do nyní navrhovaného ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, což je obsahem mých námitek. Považuji se za osobu, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Do tohoto území jsem vstoupil před několika lety s tím, že jsem si prostudoval veškeré územní plány jak obcí, tak i kraje. Na základě těchto územních plánů (které stanovují limity a využitelnost území) jsem provedl rozhodnutí, že za daného využití území a v rozsahu těchto plánů do něj vstoupím a provedu zde celoživotní investici do rodinného bydlení. V době mého rozhodování byly pozemky, které jsem koupil, určeny územním plánem obce pro výstavbu rodinných domů. Žádné omezení v podobě OHPL ze strany záměru "Letiště Vodochody", nebylo v územní plánovací dokumentaci zaneseno. Se současným využitím neveřejného mezinárodního letiště Vodochody (které mělo a má statut spíše podnikového letiště) jsem byl smířen. Zvýšený provoz na letišti, který uvádíte, jako jeden z důvodů proč zřídit OHPL nemohu z veřejných zdrojů ověřit, o tom však více níže. Bohužel změnou vlastníka letiště, začala snaha o prolamování původního statutu letiště a snaha z tohoto letiště udělat letiště mezinárodní veřejné. Nyní navrhované OHPL omezuje a do budoucna mění využití a limity území v katastru obce Bašť, jejímž jsem občanem. Dotýká se tak mých práv vlastnických i užívacích a to jak práv majitele nemovitostí, tak i práv občana na rozvoj jeho obce pod vedením samosprávy.

#### Tímto podávám následující námitky:

1. Vaším návrhem opatření obecné povahy na zřízení OHPL se snažíte vzbudit dojem, že je v zájmu stávajících majitelů a uživatelů území, kde se pásmo má zřídit. Tímto opatřením však budou dotčena vlastnická práva, práva užívací i právo na svobodný rozvoj obcí současných majitelů a občanů, kteří jsou v území přítomni, na základě platných územních plánů. Právě tito majitelé mají požívat zákonné ochrany ze strany státních orgánů, neboť jejich zájem na využívání území je v souladu s územními plány obcí i krajů, které byly řádně veřejně projednány. Jejich zájem je tedy zájmem veřejným, který má ochrany požívat. Zájem na zřízení OHPL je zájmem soukromé společnosti, který ale není zakotven v územních plánech obcí, ani kraje, nebyl nikým projednán, nebylo umožněno současným vlastníkům vyjádřit se v rámci územního plánování k tomuto záměru, který ve svém důsledku prolamuje vlastnická a užívací práva, jak jednotlivých majitelů, tak obcí. Podávám námitku proti takovému postupu. Pokud chce někdo do území vstoupit se zásadní změnou jeho užívání a s omezením práv současných vlastníků, měl by to realizovat v rámci změny územních plánů, neboť jen tak se dá zaručit náležitě veřejné projednání a kontrola.

#### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

2. Jedním z argumentů, proč navrhuje OHPL zřídit je to, že letiště Vodochody má vzrůstající počet pohybů za rok, což dokládáte výčtem pohybů v tabulce. Bohužel tyto údaje se mi nepodařilo ověřit z veřejných zdrojů. Jelikož v uplynulých měsících docházelo k posuzování záměru "Letiště Vodochody" v rámci EIA, slyšel jsem podobných údajů již několik a to značně odlišných. V tabulce se uvádí pro rok 2012 zhruba 18 000 pohybů, při projednávání EIA se mluvilo o současném využití v řádu 6 000 pohybů, a i to bylo zpochybňováno jako nadsazené. Zdá se mi, že jednotlivá čísla jsou upravována pro různé potřeby tak, jak se to hodí. Nicméně i kdyby byl údaj z Vaší tabulky pravdivý, znamená to tedy, že letiště je nyní využíváno v rozporu s limity, jejichž dodržování zaručují jednotlivé platné územní plány obcí například pro bytovou a rodinnou výstavbu v obcích sousedících s letištěm? Tímto zároveň podávám podnět k prověření tohoto stavu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, počet pohybů na letišti je evidován provozovatelem a je každoročně hlášen příslušnému ministerstvu tedy Ministerstvu dopravy ČR. s tím, že Úřad nemá poznatky, že by docházelo k manipulaci s nahlášenými hodnotami. Pokud jde o zřízení OHP to má právě porušování limitů zabránit, pokud jde o porušování limitů hluku v současnosti tak to nebylo v současné době zjištěno.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS provedla kontrolu dodržování limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody v roce 2010, kdy prokázala při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t dodržení limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody, a to s velkou rezervou.**

3. Velikost navrhovaného OHPL se mi zdá stejně velká, jako ta, která byla navržena při záměru "Letiště Vodochody". Tvrdíte, že současný návrh OHPL vychází ze současného stavu letiště. Pak je tedy buďto návrh OHPL chybný, a mělo by být pro současný stav zřízeno na menším území, a nebo je správný pro současné využití a pak by do budoucna došlo k rozšíření OHPL i na další zástavbu, pokud se prosadí záměr "Letiště Vodochody", což by se patrně dotklo přímo i mých nemovitostí, s čímž nesouhlasím a již několikrát jsem s tímto postupem vyjádřil nesouhlas v rámci projednání EIA. Žádám o vyjasnění, zda OHPL řeší opravdu současný stav a nebo zda již řeší i stav po případném rozšíření letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP řeší stav současné infrastruktury tedy současnou podobu letiště vodovody včetně provozu na něm. Výhledový stav je řešen samostatně v řízení EIA a následných řízeních.**

#### **Doplnění KHS.**

**Návrh OHP je zpracován pro provoz letiště se stávajícím dráhovým systémem, který je navrhován využít tak, aby nebylo nutné upravovat dráhy a zázemí dle rozsahu navrhovaného a posuzovaného v EIA v rámci rozšíření letiště. Současný provoz letiště ve stávající skladbě letadel nepřekračuje limity hluku, což bylo prokázáno KHS měřením hluku v roce 2010, kdy při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t byly limity hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody dodrženy, a to s velkou rezervou. Návrh OHP však odráží navrhovanou změnu skladby letadel, kdy provozovatel bez úprav letiště s využitím stávající infrastruktury počítá s významným navýšením pohybů proudových dopravních letounů kategorie 50-120t.**

4. V současné době probíhá posuzování vlivu záměru "Letiště Vodochody" na životní prostředí (EIA). Pokud navrhované OHPL vychází opravdu ze stavu již rozšířeného letiště, pak považuji tento návrh opatření obecné povahy za protizákonný, neboť nebyl projednán v rámci územního plánování a ani není jisté, že v tomto rozsahu letiště obdrží kladné stanovisko k EIA. Domnívám se, a žádám Úřad pro civilní letectví, aby navrhované OHPL před tím, nežli jej nechá uvést v platnost, nechal veřejně projednat v rámci schvalování územního plánu a taktéž po vydání stanoviska EIA.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, jedná se o dvě odlišná řízení.**

#### **Doplnění KHS:**

**Navrhované OHP je svým rozsahem určeno pro provoz současné infrastruktury letiště, neřeší výhledový stav po rozšíření dráhového systému letiště, kterýžto záměr podléhá samostatnému posouzení v řízení EIA a navazujících řízeních. Jde tedy o dvě na sobě nezávislá řízení. K požadavku na projednání návrhu OHP v územních plánech nepřísluší KHS se vyjadřovat.**

5. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o



ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýmkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

6. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

7. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.*

8. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve*

**svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

9. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplyne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

10. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

#### **Doplnění KHS:**

**Ze znění § 31 odst. 3 a 4 zákona lze dovozovat, že v případě letiště s provozem menším než 50 tisíc pohybů je prioritním veřejným zájmem skutečně zájem na ochraně veřejného zdraví, když zákonem není umožněno, aby provozovatel takového letiště požíval oprávnění překračovat limity hluku v chráněných prostorech jak venkovních, tak vnitřních. Proto i KHS požaduje v podmínkách OHP tyto limity dodržovat (viz též vypořádání podání č.2 námítky č.7).**

11. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot.**

**Doplnění KHS: viz podání č.2 námitka č.8.**

12. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice, obchvatu Líbeznic, leteckého koridoru na letiště Ruzyně atd. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

**Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námitka č.9).**

13. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

14. Taktéž navrhované pásmo nepočítá s obletovými drahami, které mají sloužit k čekání letadel na přistání ve shodě se závěry bodu 13.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Lety po okruhu letiště jsou do výpočtu OHP zahrnuty.**

15. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými**

**oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námitky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit. Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není. Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva nebo práva vlastnictví náležícího mé obci. Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřípustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu, zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**4) Námitky a připomínky k návrhu opatření obecné povahy**

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. ...., stavby

č.p./č.ev..... a dalšího pozemku parc. č..... vše uvedeno na LV k.ú.....obec (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Michaela Jelínková	Dolany 161	ano	st. 183, 89/10	Dolany u Prahy
2	Zdeňka Brettschneiderová	Dolany 142	ano	st. 265	Dolany u Prahy
3	Milan Schaffer	Dolany 249	ano	212/4	Dolany u Prahy
4	Květa Míková	Dolany 206	ano	94/6	Dolany u Prahy
5	Michal Burger	Dolany 47	ano	st.69, 45	Dolany u Prahy
6	Jaroslav Král	Dolany 160	ano	st.159	Dolany u Prahy
7	Karel Brettschneider	Dolany 142	ne	st.265	Dolany u Prahy
8	Stanislav Oudrán	Dolany 102	ano	st.126	Dolany u Prahy
9	Irena Oudránová	Dolany 102	ano	st.126	Dolany u Prahy
10	Eduard Votava	Sluneční náměstí 2588/14, Praha 5	ano	st.369, 213/12	Dolany u Prahy
11	Drahomíra Kynčlová	Dolany 9	ano	st. 14	Dolany u Prahy
12	Uršula Coxová	Dolany 15	ano	st. 11/1, 456/4	Dolany u Prahy
13	Ladislav Kotrba	Panenské Břežany, U Obory 13	ano	st.22,30	Panenské Břežany
14	Marta Kotrbová	Panenské Břežany, U Obory 13	ano	st.22,30	Panenské Břežany
15	Ladislav Kotrba	Panenské Břežany, U Obory 13	ano	135/9, 135/1, 134	Panenské Břežany
16	Irena Nedvědová	Kytlická 749, Praha 9	ano	166/48	Panenské Břežany
17	Karel Havle	Na pískách 133, Panenské Břežany	ano	st. 208, 7/7	Panenské Břežany
18	Markéta Havleová	Na pískách 133, Panenské Břežany	ne	st. 208, 7/7	Panenské Břežany
19	Marie Havleová	Na pískách 133, Panenské Břežany	ano	st. 208, 7/7	Panenské Břežany
20	Jiří Dlouhý	K Dálnici 116, Panenské Břežany	ano	st. 136/1, 166/3	Panenské Břežany
21	Jan Dlouhý	K Dálnici 116, Panenské Břežany	ano	166/34	Panenské Břežany
22	Hana Dlouhá	K Dálnici 116, Panenské Břežany	ano	166/34	Panenské

					Břežany
23	Antonín Titzenthaler	Křížíkova 52/48, Karlín, Praha	ano	st.252, 166/35	Panenské Břežany
24	Jiří Duben	Ke Křížku 218, Panenské Břežany	ano	st.397/2, 131/6	Panenské Břežany
25	Martin Fiury	Ke Křížku 5 e., Panenské Břežany	ano	st. 158, 127/7	Panenské Břežany
26	Miluše Dubnová	Ke Křížku 217, Panenské Břežany	ano	st.397/1, 131/4	Panenské Břežany
27	Lenka Maurerová	Litvínovská 285/17, Praha 9 Střížkov	ano	st. 212, st. 247	Panenské Břežany
28	Petr Maurer	Litvínovská 285/17, Praha 9 Střížkov	ano	st. 212, st. 247	Panenské Břežany
29	Viera Donelly	Pod akáty 83/40, Velká Chuchle, Praha	ano	st.7/10	Panenské Břežany
30	Jana Vašáková	K Dálnici 110, Panenské Břežany	ano	st.162, 168/12, 168/15	Panenské Břežany
31	Lubomír Vašá	K Dálnici 110, Panenské Břežany	ano	st.162, 168/12, 168/15	Panenské Břežany
32	Jiří Thonn	Na vinobraní 3012/63, Záběhlice, Praha	ano	166/11, st. 242	Panenské Břežany
33	Markéta Thonnová	Na vinobraní 3012/63, Záběhlice, Praha	ano	166/11, st. 242	Panenské Břežany
34	Jaroslav Titzenthaler	Nad Jezerkou 1075/13, Nusle, Praha 4	ano	st. 199	Panenské Břežany
35	Markéta Havleová	Na pískách 133, Panenské Břežany	ano	st. 214, 7/6	Panenské Břežany
36	Marie Zajíčková	Na Pískách 127, Panenské Břežany	ano	st. 197, 141/12	Panenské Břežany
37	Mikuláš Végh	Jirovcová 174, Panenské Břežany	ano	st. 293, 127/12	Panenské Břežany
38	Drahomíra Ebertová	Na pískách 130, Panenské Břežany	ano	st. 201	Panenské Břežany
39	Alena Doležálová	Panenské Břežany 54E	ano	st.298	Panenské Břežany
40	Jan Doležálek	Panenské Břežany 54E	ano	st.298	Panenské Břežany
41	Josef Krejčířík	Křivoklátská 255, Letňany, Praha	ano	st. 297, 166/30	Panenské Břežany
42	Miluše Krejčíříková	Křivoklátská 255, Letňany, Praha	ano	st. 297, 166/30	Panenské Břežany



43	Milena Heřmanová	Na Pískách 125, Panenské Břežany	ano	st. 165, 141/4	Panenské Břežany
44	Tomáš Szakál	Jirovcová 148, Panenské Břežany	ano	st.292, 127/13	Panenské Břežany
45	Teodor Szakál	Jirovcová 148, Panenské Břežany	ano	st.292, 127/13	Panenské Břežany
46	Danuše Szakálová	Jirovcová 148, Panenské Břežany	ano	st.292, 127/13	Panenské Břežany
47	Vladimír Míka	Betlémská 331/1, Staré Město, Praha	ano	126/14	Panenské Břežany
48	Evžen Kotrba	Za školou 181, Panenské Břežany	ano	st. 323, st. 32, st. 82/1	Panenské Břežany
49	Jana Fígrová	5. Května 266/6, Měšice	ano	166/51	Panenské Břežany
50	Lenka Šimková	Dolany 294	ano	st.426, 268/18	Dolany u Prahy
51	Jiřina Framberková	Dolany 46	ano	st.10	Dolany u Prahy
52	Jindra Klimentová	Dolany 177	ne	st.206	Dolany u Prahy
53	Kamila Stehnová	Dolany 177	ne	st.206	Dolany u Prahy
54	Martin Vořechovský	Dolany 108	ano	st.135, 206/9	Dolany u Prahy
55	Tomáš Vlasák	Dolany 246	ano	st.321, st.171, 89/15, 89/5	Dolany u Prahy
56	Marcela Vořechovská	Dolany 108	ano	st.135, 206/9	Dolany u Prahy
57	Ladislav Nový	Dolany 63	ano	st.78/1, st.78/2	Dolany u Prahy
58	Hana Holečková	Dolany 61	ano	st.81/2, 206/2	Dolany u Prahy
59	Stanislav Holeček	Dolany 61	ano	st.81/2, 206/2	Dolany u Prahy
60	Antonín Balabán	Dolany 18	ano	st.59	Dolany u Prahy
61	Markéta Špičková	Dolany 284	ano	st. 7/2, 81/5	Dolany u Prahy
62	Petr Špička	Dolany 284	ano	st. 7/2, 81/5	Dolany u Prahy
63	Karel Hajduk	Dolany 259	ano	st.72, 274/2	Dolany u Prahy
64	Iva Buková	Za Vodojemem 48, Máslovice	ano	213/3	Dolany u Prahy
65	Václav Urbánek	Dolany 53	ano	st.71, 159/1, 265/2	Dolany u Prahy
66	Marie Kosová	Taussigova 1154/23, Kobylisy, Praha	ano	st.130, st.188, 166/8	Panenské Břežany
67	Vladimír Kos	Taussigova 1154/23, Kobylisy, Praha	ano	st.130, st.188, 166/8	Panenské Břežany
68	Lenka Doleželová	Kojetická 599, Bašť	ano	st.451, 98/85, 98/258	Bašť
69	Zdeněk Štarman	Za Zámkem 146. Panenské	ano	st. 238	Panenské

		Břežany			Břežany
70	Jana Kužvardová	Dolany 240	ano	st. 403	Dolany u Prahy
71	Pavel Kužvard	Dolany 240	ano	st. 403	Dolany u Prahy
72	Libor Holík	Akátová 177, Panenské Břežany	ano	st. 148, 127/1	Panenské Břežany
73	Naděžda Holíková	Akátová 177, Panenské Břežany	ano	st. 148, 127/1	Panenské Břežany
74	Martin Pohůnek	Na Pískách 206, Panenské Břežany	ano	st. 362	Panenské Břežany
75	Jan Ambrož	Do Polí 408, Bašť	ano	st.258/1, st.587, 363/2	Bašť
76	Kateřina Ambrožová	Do Polí 408, Bašť	ano	st.258/1, st.587, 363/2	Bašť
77	Jan Nedvěd	Kytlická 749, Praha 9	ano	st.285	Panenské Břežany
78	Ivana Šindelková	Dolany 269	ano	st.67/2, 39/3	Dolany u Prahy
79	Pavel Šindelka	Dolany 269	ano	st.67/2, 39/3	Dolany u Prahy

Podle navrženého opatření by moje nemovitost spadala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody. Z toho důvodu jsem se stal/a osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi vzniklo právo podat připomínky a námítky.

Tímto podávám následující námítky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby**

*dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Doplnění KHS:**

**viz vypořádání k podání č.2 námitka č.2.**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

**Doplnění KHS:**

**KHS k vypořádání doplňuje, že má za to, že pouze u letišť s provozem nad 50 tisíc vzletů a přistání je zákonem upřednostněn veřejný zájem na provozu letiště, v ostatních případech je prioritním veřejným zájmem ochrana veřejného zdraví, a proto také KHS požaduje u stávajících chráněných objektů a prostor dodržet limity hluku. Zákon 258 totiž nepřipouští překračování limitů hluku u letišť s výjimkou letišť uvedených v § 31 odst.3. Tomu jsou také přizpůsobena opatření navrhovaná v OHP. (Viz též vypořádání KHS k podání č.2 námitky č.7)**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

**Doplnění KHS:**

**viz podání č.2 námitka č.8.**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních. Hluk z leteckého provozu, je ve výpočtech zohledněn.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají proto i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje.**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brzdění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brzdění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

**Vypořádání**

***Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***



**5) Námitky a připomínky k návrhu opatření obecné povahy**

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. ...., stavby

č.p./č.ev..... a dalšího pozemku parc. č..... vše uvedeno na LV k.ú.....obec (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcelsa	katastrální území
1	Petr Bosák	Dolany 264	ano	st. 427, 132/83	Dolany u Prahy
2	Stanislav Bosák	Dolany 264	ano	st. 427, 132/83	Dolany u Prahy
3	Helena Mesárošová	Strmá 55, Panenské Břežany	ano	st. 63, 81	Panenské Břežany
4	Věra Lechnerová	U Obory 78, Panenské Břežany	ano	st. 79, 25/2	Panenské Břežany
5	Lenka Soukupová	Ke Kovárně 1, Panenské Břežany	ano	st. 70/2, 419/3	Panenské Břežany
6	Bohuslav Soukup	Ke Kovárně 1, Panenské Břežany	ano	st. 70/2, 419/3	Panenské Břežany
7	Luboš Vágner	U Obory 74, Panenské Břežany	ano	st. 6/1, 6/2, 18/1	Panenské Břežany
8	Marek Sopr	Vilová 185, Panenské Břežany	ano	st. 329, 103/10	Panenské Břežany
9	Anna Marková	Lomená 128, Panenské Břežany	ano	st. 195, 168/6	Panenské Břežany
10	Vlastimil Marek	Lomená 128, Panenské Břežany	ano	st. 195, 168/6	Panenské Břežany
11	Daniel Souček	Báštecká 126, Panenské Břežany	ano	94/2	Panenské Břežany
12	Oldřich Švehla	K Dálnici 129, Panenské Břežany	ano	st. 164, 168/10	Panenské Břežany
13	Libuše Švehlová	K Dálnici 129, Panenské Břežany	ano	st. 164, 168/10	Panenské Břežany
14	Blanka Čermáková	Mašínova 806/13, Praha 8	ano	st. 68, 88, 99/4	Panenské Břežany
15	Olga Šimková	Hlavní 2, Panenské Břežany	ano	st. 28, 35/1, 35/2, 35/3	Panenské Břežany
16	Jan Kauer	Na Plácku 53, Panenské Břežany	ano	st. 62, 106	Panenské Břežany
17	Dalibor Fajkus	Vilová 194, Panenské Břežany	ano	st. 346, 103/32	Panenské Břežany
18	Jan Macek	Široká 96, Panenské Břežany	ano	st. 98, 404/18	Panenské Břežany

19	Jana Zedníková	U Obory 42, Panenské Břežany	ano	st. 14, 7/15	Panenské Břežany
20	Veronika Zedníková	U Obory 42, Panenské Břežany	ano	st. 14, 7/15	Panenské Břežany
21	Roman Zedník	U Obory 42, Panenské Břežany	ano	st. 14, 7/15	Panenské Břežany
22	Petr Zedník	U Obory 42, Panenské Břežany	ano	st. 14, 7/15	Panenské Břežany
23	Blanka Šuranská	Vilová 186, Panenské Břežany	ano	st. 337, 103/6	Panenské Břežany
24	Arnošt Řiháček	Báštecká 86, Panenské Břežany	ano	st. 89, 404/4	Panenské Břežany
25	Jan Šolc	Ke Kovárně 26, Panenské Břežany	ano	st. 177, 63/1	Panenské Břežany
26	Zuzana Zajícová	Ke Kovárně 51, Panenské Břežany	ano	st. 40/2, 62/4	Panenské Břežany
27	Miloslav Zajíc	Ke Kovárně 51, Panenské Břežany	ano	st. 40/2, 62/4	Panenské Břežany
28	Andrea Špirudová	Pod Tvrzí 453, Odolena Voda	ano	st. 94/3, 465	Panenské Břežany
29	Květoslav Hanel	Vilová 211, Panenské Břežany	ano	st. 392, 103/13	Panenské Břežany
30	Michaela Hanelová	Vilová 211, Panenské Břežany	ano	st. 392, 103/13	Panenské Břežany
31	Milan Přílepek	Vilová 188, Panenské Břežany	ano	st. 328, 91/3, 103/7	Panenské Břežany
32	Iva Přílepková	Vilová 188, Panenské Břežany	ano	st. 328, 91/3, 103/7	Panenské Břežany
33	Jaroslava Kondelíková	Jírovcová 149, Panenské Břežany	ano	st. 299, 127/11	Panenské Břežany
34	Petr Kondelík	Jírovcová 149, Panenské Břežany	ano	st. 299, 127/11	Panenské Břežany
35	Rostislav Vavruša	U Obory 59, Panenské Břežany	ano	st. 95, 38/3	Panenské Břežany
36	Martin Soriano	Vilová 213, Panenské Břežany	ano	st. 404, 103/30	Panenské Břežany
37	Monika Soriano	Vilová 213, Panenské Břežany	ano	st. 404, 103/30	Panenské Břežany
38	Radka Višková	Ke Studánce 90, Panenské Břežany	ano	st. 94, 404/8, 404/5	Panenské Břežany
39	Pavčina Krůpová	Za Školou 202, Panenské Břežany	ano	st. 356, 38/20	Panenské

					Břežany
40	Antonín Šubert	Za Školou 202, Panenské Břežany	ano	st. 356, 38/20	Panenské Břežany
41	František Antoš	Zahradní 159, Panenské Břežany	ano	st. 272, 54/20, 54/35	Panenské Břežany
42	Jose Soriano	Zahradní 160, Panenské Břežany	ano	st. 273, 54/21, 54/36	Panenské Břežany
43	Ljuba Loukotová	Na Pískách 83, Panenské Břežany	ano	st. 218, 166/43	Panenské Břežany
44	Marek Pitrun	Za Školou 200, Panenské Břežany	ano	st. 354, 38/18	Panenské Břežany
45	Gabriela Genzerová	Strmá 33, Panenské Břežany	ano	st. 387, 500, 86	Panenské Břežany
46	Jiří Genzer	Strmá 33, Panenské Břežany	ano	st. 387, 500, 86	Panenské Břežany
47	Pavel Souček	Báštecká 126, Panenské Břežany	ano	st. 176, 94/1	Panenské Břežany
48	Jaroslav Kučera	Na Pískách 144, Panenské Břežany	ano	st. 244, 190/3	Panenské Břežany
49	Hana Švecová	U Obory 14, Panenské Břežany	ano	st. 23, 31	Panenské Břežany
50	Hana Šteigerová	U Obory 14, Panenské Břežany	ano	st. 23, 31	Panenské Břežany
51	Petra Melicharová	Vilová 190, Panenské Břežany	ano	st. 339, 103/5	Panenské Břežany
52	Zdeňka Kubištová	Ke Křížku 39, Panenské Břežany	ano	st. 56/1, 2, 6/10	Panenské Břežany
53	Ján Lančok	Ke Křížku 34, Panenské Břežany	ano	st. 57/1, st. 57/2	Panenské Břežany
54	Adriana Lančok	Ke Křížku 34, Panenské Břežany	ano	st. 57/1, st. 57/2	Panenské Břežany
55	Paulína Marková	Strmá 43, Panenské Břežany	ano	st. 46/2, st. 48/5, st. 46/5	Panenské Břežany
56	Bohumil Neckář	Ke Křížku 184, Panenské Břežany	ano	st. 152, 99/5	Panenské Břežany
57	Jana Neckářová	Ke Křížku 184, Panenské Břežany	ano	st. 152, 99/5	Panenské Břežany
58	Miroslav Dušek	Dolany 230	ano	st. 310, 94/4	Dolany u Prahy
59	Eva Vořechovská	Dolany 109	ano	st. 133, 374	Dolany u Prahy
60	Jan Vořechovský	Dolany 109	ano	st. 133, 374	Dolany u Prahy
61	Šárka Dobšová	Dolany 284	ano	st. 419, 132/45	Dolany u Prahy

62	Petr Dobš	Dolany 284	ano	st. 419, 132/45	Dolany u Prahy
63	Dana Dušková	Dolany 230	ano	st. 310, 94/4	Dolany u Prahy
64	Miroslav Kříž	Vilová 195, Panenské Břežany	ano	st. 381, 103/15	Panenské Břežany
65	Radovan Šesták	Vilová 189, Panenské Břežany	ano	st. 335, 103/14	Panenské Břežany
66	Marie Hauserová	Strmá 22, Panenské Břežany	ano	st. 50/1, 77	Panenské Břežany
67	Petr Kobes ml.	Strmá 45, Panenské Břežany	ano	st. 53	Panenské Břežany
68	Helena Vovsová	Na Plácku 47, Panenské Břežany	ano	st. 3, 13	Panenské Břežany
69	Luděk Bena	Zahradní 155, Panenské Břežany	ano	st. 268, 54/16, 54/31	Panenské Břežany
70	Miloslav Vidím	Široká 99	ano	st. 101, st. 220, 404/22	Panenské Břežany
71	Elena Vidímová	Široká 99	ano	st. 101, st. 220, 404/22	Panenské Břežany
72	Kateřina Bradáčová	Báštecká 219	ano	st. 64/2, 509	Panenské Břežany
73	Lucie Kalousová	K Dálnici 105	ano	st. 113	Panenské Břežany
74	Jiří Rovenský	Ke Hřišti 24	ano	st. 669, 512/132	Bašť
75	Pavel Rovenský	Ke Hřišti 24	ano	st. 669, 512/132	Bašť
76	Jarmila Zavadilová	Ke Kurtům 378/13, Písnice, Praha 4	ano	103/56	Panenské Břežany
77	Ivan Burda	Dolany 158	ano	st. 182, st. 350, 89/9	Dolany u Prahy
78	Marcela Burdová	Dolany 158	ano	st. 182, st. 350, 89/9	Dolany u Prahy
79	Martin Moravčík	Měšická 528	ano	st. 362, 71/21	Bašť
80	Zuzana Moravčíková	Měšická 528	ano	st. 362, 71/21	Bašť
81	Bohumil Vaněček	K Dálnici 109	ano	st. 112, 168/9	Panenské Břežany
82	Drahomíra Vanečková	K Dálnici 109	ano	st. 112, 168/9	Panenské Břežany
83	Marta Zajíčková	Hovorčovická 708	ano	st. 509, 98/284, 98/400	Bašť
84	Martin Hubička	Dolany 289	ano	st. 417, 132/18, 132/27	Dolany u Prahy
85	Miloš Pavelek	Letná 90	ano	st. 117, st. 264, 554/26	Bašť

86	Ariosto D´Meza	Kojetická 608	ano	st. 460, 98/94	Bašť
87	Petra D´Meza	Kojetická 608	ano	st. 460, 98/94	Bašť
88	Petr Zajíček	Zlonínská 586	ano	st. 394, 98/71	Bašť
89	Martin Princ	Neratovická 784	ano	st. 589, 98/337, 105/27	Bašť
90	Milada Podrabská	Strmá 27	ano	st. 154, st. 240, 83/4, 91/1	Panenské Břežany
91	Josef Vaněk	Dolany 254	ano	st. 397, 215/25	Dolany u Prahy
92	Hana Hlavsová	Francouzská 464/62, Vinohrady, Praha	ano	st. 173, 209/57	Dolany u Prahy
93	Pavla Hlavsová	Francouzská 464/62, Vinohrady, Praha	ano	st. 173, 209/57	Dolany u Prahy
94	Josef Kosík	Měšická 820	ano	st. 571, 98/368, 98/416	Bašť
95	Bohumila Honsová	Pplk. Sochora 694/24, Praha 7	ano	st. 209, st. 300, 129/1	Dolany u Prahy
96	Josef Honsa	Pplk. Sochora 694/24, Praha 7	ano	st. 209, st. 300, 129/1	Dolany u Prahy
97	Vladimír Soukup	Dolany 208	ano	st. 2, st. 270, st. 404, 73	Dolany u Prahy
98	Lumír Březovský	Dolany 106	ano	st. 134, 206/26	Dolany u Prahy
99	Jiřina Březovská	Dolany 106	ano	st. 134, 206/26	Dolany u Prahy
100	Jana Vaňková	Dolany 199	ano	st. 243, 215/9	Dolany u Prahy
101	Martin Beneš	Dolany 176	ano	st. 201, 215/6	Dolany u Prahy
102	Vratislav Berka	Dolany 166	ano	st. 144, 209/62	Dolany u Prahy
103	Michal Sirko	Dolany 153	ano	st. 176, st. 398, 216/1	Dolany u Prahy
104	Vlastimil Veverka	Báštecká 89	ano	st. 91, 404/7, 404/13	Panenské Břežany
105	Miroslav Mácha	Družstevní 134	ano	st. 228	Panenské Břežany
106	Monika Malá	Družstevní 134	ano	st. 228	Panenské Břežany
107	Jitka Javorková	Zahradní 157	ano	st.270, 54/18, 54/33	Panenské Břežany
108	Anděla Matějková	Na Návsí 94	ano	st. 48/2, st. 241, 76, 475	Panenské Břežany
10	Milan Matějka	K Ládví 817/10, Čimice, Praha	ano	st. 48/2, st. 241, 76,	Panenské

9				475	Břežany
11 0	Jana Smetanová	K Dálnici 113	ano	st. 144, 169/3, 453/3	Panenské Břežany
11 1	Petr Prokop	Zahradní 162	ano	st. 275, 54/23, 54/38	Panenské Břežany
11 2	Vladana Prokopová	Počeradská 728/20, Dolní Chabry, Praha	ano	st. 275, 54/23, 54/38	Panenské Břežany
11 3	Miroslav Sprisl	Františka Kadlece 1514/4, Libeň, Praha	ano	103/9, 103/11	Panenské Břežany
11 4	Hana Sprislová	Františka Kadlece 1514/4, Libeň, Praha	ano	103/9, 103/11	Panenské Břežany
11 5	Jana Koubová	5. května 838/23, Nusle, Praha 4	ano	st. 126, 166/14, 166/25	Panenské Břežany
11 6	Miloslava Kotrbová	Za Školou 181	ano	budova s č.p. 181	Panenské Břežany
11 7	Věra Pečenková	Zahradní 156	ano	st. 269, 54/17, 54/32	Panenské Břežany
11 8	Radek Mañas	Zahradní 158	ano	st. 271, 54/19, 54/34	Panenské Břežany
11 9	Ladislav Obrdlík	Vilová 209	ano	st. 389, 103/31	Panenské Břežany
12 0	Ladislav Fiala	Na Pískách 143	ano	st. 138, 166/21	Panenské Břežany
12 1	Jan Navrátil	Ke Kovárně 111	ano	st. 39/1, 60/1, 60/3, 426/5	Panenské Břežany
12 2	Alena Navrátilová	Ke Kovárně 111	ano	st. 70/1, 419/1, 532	Panenské Břežany
12 3	Miroslav Rosůlek	K Háji 20	ano	st. 181, st. 182, st. 273	Panenské Břežany
12 4	Lenka Fialová	U Obory 37	ano	st. 19, 29	Panenské Břežany
12 5	Jan Nováček	Ke Křížku 147	ano	st. 209, st. 282, 6/1, 190/1	Panenské Břežany
12 6	Václava Nováčková	Ke Křížku 147	ano	st. 209, st. 282, 6/1, 190/1	Panenské Břežany
12 7	Pavla Hanelová	Zahradní 164	ano	st. 277, 54/25, 54/40	Panenské Břežany
12 8	Ivona Cibulková	Ke Kovárně 30	ano	st. 47, st. 226, st. 227, 59/4	Panenské Břežany
12 9	Ivanka Ciešlová	Za Zámkem 175	ano	st. 151, st. 295, 127/3	Panenské Břežany

13 0	Pavel Sklenář	Mratínská 574	ano	st. 385, 71/40, 71/60	Bašť
13 1	Antonín Vysoký	Dolany 288	ano	st. 415, 132/17, 132/28	Dolany u Prahy
13 2	Josef Vaněk	Dolany 199	ano	st. 243, 215/9	Dolany u Prahy
13 3	Pavel Hausknecht	Masarykova 749, Roztoky	ano	st. 174, 209/60	Dolany u Prahy
13 4	Milada Vaňková	Dolany 254	ano	st. 397, 215/25	Dolany u Prahy
13 5	Petr Dvořák	Dolany 156	ano	st. 184, 129/6	Dolany u Prahy
13 6	Eva Coteaťa	Jírovcová 149	ne	st. 299, 127/11	Panenské Břežany
13 7	Peter Kučiak	Zlonínská 579	ano	st. 413, 98/64, 98/190	Bašť

Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespadla do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby**

*dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*



**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplýne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních. Hluk z leteckého provozu, je ve výpočtech zohledněn.**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brzdění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

**Doplnění KHS:**

**Text podání je shodný s podáním č.4 - vypořádání je již uvedeno u podání č.4.**

**6) Námitky k návrhu opatření obecné povahy**

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. ...., stavby

č.p./č.ev..... a dalšího pozemku parc. č..... vše uvedeno na LV k.ú.....obec (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Leoš Zemek	Bojasova 1248/13, Kobylisy, Praha	ano	417/7	Panenské Břežany
2	Markéta Svítlová	Ke Křížku 124, Panenské Břežany	ano	st.156, 127/5	Panenské Břežany
3	Hana Elbrsová	Ke Křížku 124, Panenské Břežany	ano	st.156, 127/5	Panenské Břežany

Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespadla do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatření obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i**

*takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

3. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

## 7) Námitka k návrhu opatření obecné povahy

Určení osoby podávající námitky:

Jméno, příjmení: Mgr. Irena Mikšíková

Datum narození: 29.03.1966

Trvalé bydliště: Trojská 68/788, Praha 8

Doručovací adresa: Panenské Břežany 93, 250 70, Odolena Voda

vlastník parcel: st. 96

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. St. 96, stavby č.p. 93 a dalšího pozemku parc. č. 404/11 vše uvedeno na LV č. 314 k.ú. Panenské Břežany, obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespádala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobu, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. Č. 500/2004, správní řád) a to až do okamžiku, kdy bude pravomocně rozhodnuto o opaku. Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

### Vypořádání

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.

Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním

plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“

Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*



3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok. Namítám, že tento počet není v současné době dosahován a proto není žádný zákonný důvod ke zřízení OHPL.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/VOCHOCHODY bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/VOCHOCHODY z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Namítám, že Opatření OHPL je navrhováno k vyhlášení v době, kdy ještě není uzavřeno řízení o studii EIA, v níž je jednou z nejvíce sporných bodů právě problém zatížení okolí letiště hlukem.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP řeší stav současné infrastruktury tedy současnou podobu letiště vodovody včetně provozu na něm. Výhledový stav je řešen samostatně v řízení EIA a následných řízeních.**

**Doplnění KHS.**

**Návrh OHP je zpracován pro provoz letiště se stávajícím dráhovým systémem, který je navrhován využít tak, aby nebylo nutné upravovat dráhy a zázemí dle rozsahu navrhovaného a posuzovaného v EIA v rámci rozšíření letiště. Současný provoz letiště ve stávající skladbě letadel nepřekračuje limity hluku, což bylo prokázáno KHS měřením hluku v roce 2010, kdy při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t byly limity hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody dodrženy, a to s velkou rezervou. Návrh OHP však odráží navrhovanou změnu skladby letadel, kdy provozovatel bez úprav letiště s využitím stávající infrastruktury počítá s významným navýšením pohybů proudových dopravních letounů kategorie 50-120t.**

9. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

10. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

11. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22. 2. 2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními. Konstatuji, že Úřadem pro civilní letectví v odůvodnění OHPL stanovené základní stanovisko uvedené na str. 5 pod písm. a) „Územní plánování musí respektovat OHPL, nemůže připustit nárůst počtu staveb...“ je stanoveno scestně. Mohlo by platit v případě, že takové OHPL na plánem řízeném území již existuje. Nemůže však platit obráceně, zřizování jakýchkoli ochranných pásem nemůže být nadřazeno tvorbě dokumentů územního plánování. Kompetence zúčastněných úřadů jsou vysvětleny výše.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

12. I když z obecného hlediska je možno souhlasit se základním stanoviskem, které si ÚCL stanovil pro rozhodování pod písmenem b) na str. 6, namítám, že v těchto základních stanoviscích absentuje zásada, že je nežádoucí zatěžovat obydlená území hlukem z leteckého provozu, zvláště pokud jde o rozsáhlé obytné soubory.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadujícího ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno.**

13. Namítám dále, že tvrzení o tom, že „Návrh OHPL byl projednán s příslušnými orgány územního plánování“ je lživé a navíc je v rozporu s rozsáhlým odůvodněním neexistence příslušného územního rozhodnutí, které sám ÚCL uvádí v horní části str. 5 Návrhu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Písemné stanovisko Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor územního rozvoje a památkové péče je vypořádán v rámci námitek, či odůvodnění OOP.**

14. Namítám, že tvrzení na str. 7 o projednání a zveřejnění Opatření v dohodě s KHS je lživé a že žádné připomínky KHS nebyly nejen zapracovány, ale ani respektovány. Navíc mám podezření, že ÚCL se snažil získat souhlas KHS ne zcela korektním způsobem. Vycházím z toho, že ÚCL si žádostí ze dne 2. 11. 2012 vyžádal stanovisko KHS jako stanovisko k dokumentaci „Letiště Vodochody, návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“, zatímco se pokouší ji použít jako vyjádření souhlasu KHS s projednáním a zveřejněním „Opatření obecné povahy, jímž se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody“. Obsahový rozdíl je patrný již ze samotných názvů těchto dokumentů. V té souvislosti namítám, že návrh trpí zákonnou právní vadou, nedostatkem dohody s kompetentním orgánem státní správy, v důsledku čehož by jeho vydání bylo v rozporu se zákonem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veškeré požadavky KHS vyjádřené ve stanovisku e dne 4. 2. 2013 byly do návrhu respektive OOP zapracovány. Jedná se zejména o povinnosti provozovatele ohledně nutnosti dodržování všech stávající limitů a omezení u stávajících staveb vyžadujících ochranu z hlediska zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Pokud jde o tvrzený rozpor mezi názvy dokumentů, tak jak je uvedeno v námitce, tento nemůže způsobit žádnou újmu, neboť KHS si ve článku II. svého stanoviska vyhrazuje právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu, což bylo splněno. Veškeré požadavky KHS jsou promítnuty do znění OOP.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS se skutečně na základě žádosti ÚCL ze dne 2.11.2012 vyjadřovala k zpracované dokumentaci „Letiště Vodochody, návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“. Ve svém vyjádření ze dne 4. 2. 2013 pak uvedla požadavky, za kterých je návrh OHP akceptovatelný z hlediska ochrany veřejného zdraví. Na základě tohoto vyjádření a z podkladové dokumentace pak byl ÚCL zpracován návrh OHP ve formě návrhu opatření obecné povahy, který ÚCL zaslal KHS k vyjádření dopisem ze dne 12. 07. 2013. K návrhu OOP vydala KHS své souhlasné stanovisko dne 23.07.2013. Dále ÚCL zaslal KHS k vyjádření vypořádání všech námitek a připomínek uplatněných k návrhu OOP v souladu s ust. § 89 odst. 2. písm. d) zákona 49**

Návrh:

Uvedené námitky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými, právními a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

***Doplnění KHS:***

***Námítky č.1 -7 – viz. podání č.4 námitky 1-7 - viz vypořádání KHS u těchto námitek.***

***Námítka č.8 poukazující na návrh OHP ještě v době, kdy není uzavřeno řízení o studii EIA - KHS nemá další doplnění k vypořádání ÚCL.***

***Námítky č.9 -11 – viz. podání č.4 námitky č.8-10 (resp.11) - viz vypořádání KHS u těchto námitek***

## 8) Námitka k návrhu opatření obecné povahy

Určení osoby podávající námitky:

Jméno, příjmení: JUDr. Václav Hlásek

Datum narození: 22. 08. 1947

Trvalé bydliště: Trojská 68/788, Praha 8

Doručovací adresa: Panenské Břežany 93, 250 70, Odolena Voda

Nejsem sice majitelem nemovitosti, avšak k nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. St. 96, stavby č. p. 93 a dalšího pozemku parc. č. 404/11 vše uvedeno na LV č. 314 k.ú. Panenské Břežany, obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitost“) mám od roku 2008 zřízeno věcné břemeno k jejímu užívání na dožítí. Podle navrženého opatření by uvedená nemovitost sice nespádala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv z věcného břemene nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobu, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem práv z věcného břemene jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. Č. 500/2004, správní řád) a to až do okamžiku, kdy bude pravomocně rozhodnuto o opaku. Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

### Vypořádání

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či**

*stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letišť s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok. Namítám, že tento počet není v současné době dosahován a proto není žádný zákonný důvod ke zřízení OHPL.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**



6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Namítám, že Opatření OHPL je navrhováno k vyhlášení v době, kdy ještě není uzavřeno řízení o studii EIA, v níž je jednou z nejvíce sporných bodů právě problém zatížení okolí letiště hlukem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP řeší stav současné infrastruktury tedy současnou podobu letiště vodovody včetně provozu na něm. Výhledový stav je řešen samostatně v řízení EIA a následných řízeních.**

#### **Doplnění KHS.**

**Návrh OHP je zpracován pro provoz letiště se stávajícím dráhovým systémem, který je navrhován využít tak, aby nebylo nutné upravovat dráhy a zázemí dle rozsahu navrhovaného a posuzovaného v EIA v rámci rozšíření letiště. Současný provoz letiště ve stávající skladbě letadel nepřekračuje limity hluku, což bylo prokázáno KHS měřením hluku v roce 2010, kdy při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t byly limity hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody dodrženy, a to s velkou rezervou. Návrh OHP však odráží navrhovanou změnu skladby letadel, kdy provozovatel bez úprav letiště s využitím stávající infrastruktury počítá s významným navýšením pohybů proudových dopravních letounů kategorie 50-120t.**

9. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

10. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

11. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22. 2. 2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními. Konstatuji, že Úřadem pro civilní letectví v odůvodnění OHPL stanovené základní stanovisko uvedené na str. 5 pod písm. a) „Územní plánování musí respektovat OHPL, nemůže připustit nárůst počtu staveb..." je stanoveno scestně. Mohlo by platit v případě, že takové OHPL na plánem řízeném území již existuje. Nemůže však platit obráceně, zřizování jakýchkoli ochranných pásem nemůže být nadřazeno tvorbě dokumentů územního plánování. Kompetence zúčastněných úřadů jsou vysvětleny výše.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

12. I když z obecného hlediska je možno souhlasit se základním stanoviskem, které si ÚCL stanovil pro rozhodování pod písmenem b) na str. 6, namítám, že v těchto základních stanoviscích absentuje

zásada, že je nežádoucí zatěžovat obydlená území hlukem z leteckého provozu, zvláště pokud jde o rozsáhlé obytné soubory.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadujícího ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno.**

13. Namítám dále, že tvrzení o tom, že „Návrh OHPL byl projednán s příslušnými orgány územního plánování“ je lživé a navíc je v rozporu s rozsáhlým odůvodněním neexistence příslušného územního rozhodnutí, které sám ÚCL uvádí v horní části str. 5 Návrhu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Písemné stanovisko Městského úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor územního rozvoje a památkové péče je vypořádán v rámci námitek, či odůvodnění OOP.**

14. Namítám, že tvrzení na str. 7 o projednání a zveřejnění Opatření v dohodě s KHS je lživé a že žádné připomínky KHS nebyly nejen zapracovány, ale ani respektovány. Navíc mám podezření, že ÚCL se snažil získat souhlas KHS ne zcela korektním způsobem. Vycházím z toho, že ÚCL si žádostí ze dne 2. 11. 2012 vyžádal stanovisko KHS jako stanovisko k dokumentaci „Letiště Vodochody, návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“, zatímco se pokouší ji použít jako vyjádření souhlasu KHS s projednáním a zveřejněním „Opatření obecné povahy, jímž se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody“. Obsahový rozdíl je patrný již ze samotných názvů těchto dokumentů. V té souvislosti namítám, že návrh trpí zákonnou právní vadou, nedostatkem dohody s kompetentním orgánem státní správy, v důsledku čehož by jeho vydání bylo v rozporu se zákonem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veškeré požadavky KHS vyjádřené ve stanovisku e dne 4. 2. 2013 byly do návrhu respektive OOP zapracovány. Jedná se zejména o povinnosti provozovatele ohledně nutnosti dodržování všech stávající limitů a omezení u stávajících staveb vyžadujících ochranu z hlediska zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Pokud jde o tvrzený rozpor mezi názvy dokumentů, tak jak je uvedeno v námítce, tento nemůže způsobit žádnou újmu, neboť KHS si ve článku II. svého stanoviska vyhrazuje právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu, což bylo splněno. Veškeré požadavky KHS jsou promítnuty do znění OOP.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými, právními a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhují proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhují o tom předkladatele poučit.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**



**9) Námitky k návrhu opatření obecné povahy**

Jsem spolumahajitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. ...., stavby

č.p./č.ev..... a dalšího pozemku parc. č..... vše uvedeno na LV, k.ú.....obec (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcels	katastrální území
1	Miloš Borovka	Na pískách 176, Panenské Břežany	ano	st.140, 166/2, 326	Panenské Břežany
2	Miroslava Borovková	Na pískách 176, Panenské Břežany	ano	st.140, 166/2, 326	Panenské Břežany
3	Michaela Lobíková	Na pískách 176, Panenské Břežany	ano	st.140, 166/2, 326	Panenské Břežany

Podle navrženého opatření by zřejmě moje nemovitost spadala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody. V přílohách předmětného OHPL nejsou uvedeny parcelní čísla, dle kterých by bylo možno přesně identifikovat hranice a rozsah hlukového pásma zasažených pozemků. Z výše uvedeného jsem se stal/a osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatření obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i**

*takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplýne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námitka č.9).**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v



návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brzdění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

Současně podávám jako spolumahatel uvedených parcel a nemovitostí souvisejících s č.p. 176, Na Pískách, 250 07 Panenské Břežany stížnost na nedodržování leteckého koridoru letadel přistávajících a startujících na stávajícím letišti Vodochody. Jako konkrétní uvádím start čtyřmotorového dopravního letadla 5. 9. 2013 v poledních hodinách. Letadlo letělo po startu i mimo hranici OHPL uvedeného v návrhu přímo nad naší nemovitostí ve výšce těsně nad korunami stromů. Hluk motoru byl tak velký, že moje dvě vnoučata (stáří 1 rok a 3 roky) byla hlukem zasažena tak, že plakala a klepala se hrůzou a nebyla k utišení. Dodnes, když vidí jakékoliv letadlo letící v nízké výšce, se schovávají do bezpečí.

V současné době konstatuji, že provozovatelé Letiště Vodochody se chovají majitelům stávajících nemovitostí s arogancí sobě vlastní (např. zkoušky přistání těžkých dopravních letadel po 22. hodině a o víkendech v poledních hodinách).

Děkuji za kladné vyřízení a odpověď k mojí stížnosti.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, jedná se o faktickou připomínku k provozu na letišti PRAHA/Vodochody a jak taková není součástí návrhu na vyhlášení OOP.***

***Doplnění KHS:***

***Text shodný s podáním č.4 - vypořádání KHS viz vypořádání k podání č.4.***

## 10) Námitka k návrhu opatření obecné povahy

Určení osoby podávající námitky:

Jméno, příjmení: Ing. Jan Vašíček

Datum narození: 9.6.1975

Trvalé bydliště: Dolany 81, 278 01, Kralupy nad Vltavou

Doručovací adresa: Dolany 81, 278 01, Kralupy nad Vltavou

vlastník parcel: st. 109

Jsem vlastníkem pozemků parc. č. 209/16 a parc. č. st. 109 v k.ú. Dolany u Prahy, zapsaných na LV č. 127 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, pracoviště Mělník. Na pozemku parc. č. st. 109 je umístěna budova č.p. 81 již jsem vlastníkem (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespadala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobu, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle**

*něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Připomínám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

**Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námitka č.9).**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v

návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

11. V případě vyhlášení OHPL dojde ke zmaření investic SŽDC s.o. (tedy České republiky) do opatření proti nepříznivým vlivům železniční dopravy, zvláště hluku, která byla realizována na části železniční trati Praha – Děčín procházející územím obce Dolany.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadující ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno. Železniční stavby nejsou stavbou vyžadující ochranu před hlukem.**

#### **Doplnění KHS:**

**Investice SŽDC jsou určeny k ochraně před hlukem z provozu dráhy, tento účel není provozem letiště zmařen. Hluk ze železnice se posuzuje samostatně, oba druhy hluků (jejich účinky) nelze sčítat. Z hlediska leteckého hluku se KHS ztotožňuje s ÚCL, že u stávající chráněné zástavby musí být limity hluku dodrženy.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v

budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

**Vypořádání**

***Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***



**11) Námitka k návrhu opatření obecné povahy**

Určení osoby podávající námitky:

Jméno, příjmení: MgA. Kristina Přecechtělová

Datum narození: 9. 11. 1974

Trvalé bydliště: Předbojská 203, 250 65, Bašť

Vlastník parcel: st. 69

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. 69, stavby č.p. 203 a dalšího pozemku parc. č. 418/1 k.ú. Bašť, obec Bašť (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespadla do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotýčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu**

**ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

2. Namítám, že letiště Aero Vodochody má neveřejný status, odborné právní stanovisko přiložené k návrhu na zřízení ochranného hlukového pásma (dále jen „návrh OHP“) odkazuje na veřejný zájem na provozování veřejných letišť a na bezpečnost leteckého provozu včetně důvodové zprávy k současnému zákonu o civilním letectví. Cituji: „*Bezpečnost leteckého provozu vyžaduje, aby bylo možné v případě veřejného zájmu omezit vlastnická práva. Veřejný zájem je na zajištění provozu veřejných letišť a zajištění leteckých cest ve vzdušném prostoru ČR*“. Uvádím, že letiště Aero Vodochody má neveřejný status, ochranné hlukové pásmo letiště (dále jen „OHP“) nebylo vyhlášeno podle zákona o ochraně veřejného zdraví, jež je vůči zákonu o civilním letectví zákonem specifickým ve vztahu k vyhlášení OHP, zejména co se týká podmínky 50.000 vzletů ročně a tedy chybí veřejný zájem jako základní předpoklad pro vyhlášení OHP, přičemž vyhlášení ochranného hlukového pásma má za následek zejména omezení vlastnického práva dotčených osob. Vzhledem k tomu že 01-IP nemá se zajištěním bezpečnosti letového provozu nic společného, vyhlášení OHP pouze podle zákona o civilním letectví není důvodné (tj. bez splnění podmínek předpokládaných v zákoně o ochraně veřejného zdraví) a neplní deklarovaný účel ochranných pásem dle zákona o civilním letectví. V tomto případě proti sobě stojí soukromý zájem soukromé společnosti na provozování civilního neveřejného letiště proti veřejnému zájmu na ochranu veřejného zdraví a ústavou danému právu na majetek. Dle názoru stěžovatelů tento soukromý zájem nemůže v kontextu tohoto konkrétního případu obstát.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště. Pokud jde o veřejný zájem, tak tento je vypořádán v ostatních námitkách a v odůvodnění OHP.**

**Smysl statutu neveřejného letiště ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví zpřesňuje vyhláška č.108/1997 Sb., v příloze č.3 části C. Pro doplnění uvádíme, že z vyhlášky 108/1997 Sb. v platném znění je patrné, že ani status neveřejného letiště nikterak nezpochybňuje účast veřejnosti na letecké dopravě, ale pouze upravuje technické a provozní podmínky, za kterých je možno na letišti provozovat veřejnou dopravu. Navíc platná legislativa EU již nerozlišuje mezi veřejným a neveřejným letištěm v tom smyslu ve kterém je toto rozdělení uvedeno v platné právní úpravě v ČR.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS se nevyjadřuje k výkladu ustanovení zákona 49, nicméně z hlediska ochrany veřejného zdraví má KHS za to, že v případě letišť s menší intenzitou pohybů než je 50 tisíc vzletů a přistání je veřejný zájem vyjádřen tím, že se na tato letiště nevztahuje výjimka z povinnosti plnit limity hluku. Z tohoto důvodu také KHS požaduje u stávajících chráněných objektů dodržení limitů hluku ve všech chráněných prostorech a k tomuto účelu jsou také navržena opatření včetně zavedení monitoringu hluku k ověření dodržování limitů hluku u stávajících chráněných objektů a prostor. (viz též vypořádání KHS k podání č.2 námitce č.7)**

3. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

4. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

5. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.

**Doplnění KHS:**

KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.

Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.

KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).

6. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 5 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplýne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.

7. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 3 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

8. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

9. Namítám, že Úřad pro civilní letectví chybně stanovil rozsah OHP (resp. převzal ji od majitele letiště). OHP stanoví v oblasti izofony překročení hlukových limitů, tady 60dB a jeho hranice by měla ležet v oblasti 60dB +- nejistota výpočtu, v našem případě 60dB+-3dB = 57dB — 63 dB. Toto konkrétní OHP bylo stanoveno na hranici 57dB, což je jeho maximální rozsah, který by byl odůvodnitelný pouze v případě, kdyby bylo vyhlášeno z důvodu ochrany obyvatelstva před hlukem. Je třeba podotknout, že plocha OHP při jeho stanovení na izofoně 57dB je násobně větší než jeho plocha při stanovení na izofoně 63 dB a tedy OHP bylo vymezeno ve větším rozsahu. Návrh OOP v tomto rozsahu v tomto případě rozhodně neplní kritérium proporcionality v užším slova smyslu

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o stanovení rozsahu OHP, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq,16h} = 57 \text{ dB}$  a  $L_{Aeq,16h} = 63 \text{ dB}$  představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$ . Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy, nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu. Zde úřad souhlasí s tím, že ideální by bylo stanovit hranici OHP na linii  $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$ , ale vzhledem k ustálenému právnímu názoru v ČR ohledně vymezení OHP a s přihlédnutím i k aktuálním stanoviskům veřejného ochránce práv/ Ombudsmana ve věci je nutné přidržet se praxe nejhorší předpokládané varianty tedy  $L_{Aeq,16h} = 57 \text{ dB}$ .**

**Doplnění KHS:**

Území vymezené izofonou 57 dB je územím, kde se předpokládá, že se skutečně může limitní hladina hluku nacházet. Nastavený monitoring hluku má však zajistit, aby nebyly limity hluku u stávajících chráněných objektů překročeny, a to jak v chráněných venkovních prostorech, tak chráněných venkovních prostorech staveb. V rozsahu OHP má dále provozovatel letiště za povinnost i přes dodržení limitů hluku v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb prověřit, zda jsou dodrženy i limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.

10. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

11. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 7, 8, 9, 10), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

12. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítka mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji

proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

***Námitky č. 1, 3-8 a 10-12 viz. podání č.4 - námitky 1-11 - vypořádání KHS viz. vypořádání k podání č.4 námitky č.1 - 11***

## 12) Námitka k návrhu opatření obecné povahy

Jméno, příjmení: Michal Charvát

Datum narození: 21. 2. 1980

Trvalé bydliště: Dolany 242, 278 01, Kralupy nad Vltavou

Vlastník parcel: st. 453

Jsem majitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. 453, stavby č.p./č.ev. 242 a dalšího pozemku parc. č. 209/99 k.ú. Dolany u Prahy [628328], obec Dolany (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by moje nemovitost sice nespadla do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu**



*ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody nedosahuje a oproti loňskému stavu se provoz navíc výrazně snížil a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letišť s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví) a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem zasahující do hodnoty mého majetku.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mrávům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky. Obzvláště vzhledem k profilu terénu je nepravděpodobné, že parcela (209/93) umístěná pod mojí již v ochranném pásmu je a moje parcela, jejíž nadmořská výška je řádově o 10m vyšší již není, přičemž profil vzletů a přiletů je vůči těmto výškově i směrově indiferentní a proto považuji návrh za odporující logice, neboť mezi parcelami neexistuje žádný rozdíl z pohledu stávajícího ani budoucího plánovaného provozu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot, a to včetně ověření na namítané nemovitosti.**

#### **Doplnění KHS:**

**oproti podání č. 4 ještě text upřesněn o specifikaci umístění parcely podatele námitek v okolním reliéfu hodnoceného území - poukazuje na nelogické vyhodnocení ve vztahu k výškám sousedních parcel a zařazení resp. nezařazení do OHP. Vypořádání KHS uvedeném v podání č.4 námítky č.8 se jen upřesňuje: nastavený monitoring hluku ověří v praxi teoretické výpočty zpracované při návrhu OHP, stále však platí, že bez ohledu na konkrétní rozsah OHP musí být u všech stávajících chráněných objektů a prostorů limity hluku dodrženy. Pokud je parcela zařazena mimo OHP, pak dodržování limitů hluku na této parcele vyplývá již z této skutečnosti. Mimo OHP musí být limity hluku plněny ve všech typech chráněných prostor.**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal. Neexistence oficiální metodiky pro výpočet kumulované hladiny akustického tlaku nemůže být důvodem ignorování této hlukové složky.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

**Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

9. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

**Námítky č. 1-7 - vypořádání KHS viz. vypořádání k podání č.4.**



**13) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Hana Šofková  
Dolany 1 27801  
vlastník parcel: st. 1

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č.st. 1, obce Dolany, katastrálního území Dolany Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

#### **Doplnění KHS:**

*KHS není příslušná se vyjadřovat k výkladu ust. zákona 49. KHS však trvá na tom, že dle ust. zákona 258 u letiště s provozem nižším než 50 tisíc pohybů je prioritním veřejným zájmem ochrana veřejného zdraví a uplatnění požadavku KHS na dodržování limitů hluku je plně v souladu s požadavky zákona 258. Své postavení ve schvalovacím procesu při vydávání OOP KHS spatřuje v dikci ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49, jež stanoví, že ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS, což se nevztahuje jen na případy dle § 31 odst. 3 a 4 zákona 258, nýbrž i na všechny ostatní případy OHP. (Viz též vypořádání k podání č.2 námitce č.2.)*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.



Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57 \text{ dB}$  a  $L_{Aeq,16h} = 63 \text{ dB}$  představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$ . Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $L_{Aeq,16h} = 57 \text{ dB}$ . Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického

práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc

přiznává, že je toho názoru, „ že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje**

***náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.***

***V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.***

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Další námítky:**

Jedná se o hrubé porušení práv a právem chráněných zájmů majitele nemovitosti, ohrožujících zdraví majitele a jeho rodiny.

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma

za zjevně právně nepřipustnou a požadují, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

#### **Doplnění KHS:**

**Právě požadavkem KHS plnit limity hluku ve všech chráněných prostorech je zajištěna ochrana veřejného zdraví na zákonem stanovenou úroveň. Tím je také zamezeno ohrožování zdraví obyvatelů uvedeného objektu. K otázce porušení majetkových práv není KHS příslušná se vyjadřovat.**

**14) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Samwel Mbezi	Dolany 7	ne	st. 8	Dolany u Prahy
2	Barbora Mbezi	Dolany 7	ne	st. 8	Dolany u Prahy
3	Jaroslava Medalová	Dolany 7	ano	st. 8	Dolany u Prahy
4	Martin Medal st.	Dolany 7	ano	st. 8	Dolany u Prahy
5	Martin Medal ml.	Dolany 7	ano	st. 8	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem (nevlastním) nemovitosti parc. č.st. 8, obce Dolany, katastrálního území Dolany Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu**

*ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat



ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3

zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje**

*náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

## **6. Další námítky:**

Vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k porušení Listiny základních práv a svobod: „Každý má právo na ochranu před neoprávněným zasahováním do soukromého a rodinného života“ a dále „Každý má právo vlastnit majetek“ a dále „Obydlí je nedotknutelné. Není dovoleno do něj vstoupit bez souhlasu toho, kdo v něm bydlí.“

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.*

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle*

*něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

#### Závěr

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### Vypořádání

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

#### Doplnění KHS:

*viz podání č.13 s výjimkou námítky č.6 týkající se porušení Listiny základních práv a svobod - KHS nepřísluší se vyjadřovat*

**15) Připomínka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Martin Jelínek  
Dolany 161, 27801, Kralupy nad Vltavou  
vlastník parcel: není vlastník níže uvedených parcel

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č.st. 183, 89/10, obce Dolany, katastrálního území Dolany Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud



nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u**

**těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Další námítky:**

Přistávací dráha letiště Vodochody je v kolizi s orientací přistávací dráhy a nalétávání letadel v nedalekém letišti Václava Havla (letiště Ruzyně). TO SI TOHO NIKDO NEVŠÍMÁ! Soukromý investor, vlastník letiště Vodochody svým podnikatelským záměrem HAZARDUJE se zdravím a životy tisíců občanů žijících v blízkém okolí letiště.

### **Vypořádání**

**Bezpečnost provozu na letišti PRAHA/Vodochody je dle zákona zkoumána Úřadem, ale není předmětem řízení o OHP.**

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

#### **Doplnění KHS:**

**Námítka č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č. 1-5.**

**16) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Manželé Zuzana a Richard Hanžlovi  
Dolany 97, 27801, Kralupy nad Vltavou  
vlastníci parc. č. st. 122

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

## **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.



KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

#### **Závěr**

Návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve**

*vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody. Obecné námitky byly již vypořádány u podání č.1 a č.4. Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.*

**Doplnění KHS:**

**Námitka č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námitky č. 1-5.**

**17) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Miroslav Lisák Miroslava Lisáková  
Cafourkova 525, Praha 8 Panenské Břežany 39E  
vlastníci parcel: 166/24, 166/59

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č. 166/24 a dalšího pozemku parc. č. 166/59, obce Panenské Břežany, katastrálního území Panenské Břežany Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Zákon č. 258/2000 Sb. jasně stanovuje podmínky zřízení OHP. Protože LKVO nepřekračuje hygienické limity a nejedná se o vojenské letiště, ani o mezinárodní letiště s více než 50 000 starty nebo přistání ročně, nelze vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo.

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním*

*letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## 2. Porušení ochrany soukromých majetkových práv

Porušit ochranu soukromých vlastnických a majetkových práv lze dle Občanského zákoníku a Listiny základních práv a svobod pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. LKVO není stavba veřejného zájmu, jedná se pouze o komerční tovární letiště soukromého subjektu.

### Vypořádání

*Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.*

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

## 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací

Navrhované OHP je v přímém rozporu s Územním plánem obce Panenské Břežany a se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje platnými v době vyhlášení návrhu opatření obecné povahy.

### Vypořádání

*Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních*

**letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky, což uvádí ve vyjádření vydané dne 4.2.2013 pod zn. KHSSC 54433/2012. Mimo jiné uvádí, že provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ustanovení § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

*V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Svě stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákoný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákoný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem a navrhovateli je to známo, mám dojem, že se jedná o zneužití pravomoci. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a ÚP Panenských Břežan. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

### **Doplnění KHS:**

*Námítka č.1 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námitka č.1*

*Námítka č.2 - porušení ochrany soukromých majetkových práv - KHS nepřisluší se vyjadřovat.*

*Námítky č.3-5 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.3-5.*





**18) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Michal Mrázek  
Dolany 216  
vlastník parc. č. st. 283

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory

staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umísťování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS**

***pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Právní úprava OHP**

Dle § 31 Zákona o veřejném zdraví je ochranné hlukové pásmo definováno jako území, ve kterém jsou, či mohou být, překračovány hygienické limity hluku pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb. Lze se domnívat, že navrhovaná omezení v OHP nemají právní podklad a tak mohou být v budoucnu jednoduše obcházeny, případně zrušeny změnou OHP, právě s ohledem na zákonem stanovené parametry OHP. Vyhlášení OHP s omezeními, kdy je nutné dodržovat veškeré hlukové limity, postrádá smysl, protože neposkytuje ochranu letecké stavby a zároveň zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí v uvažovaném OHP. Vyhlášení OHP z důvodu vybudování monitoringu hluku je bezpředmětné, navržená umístění monitorovacích stanic lze provést i bez vyhlášení OHP.

Vyhlášení OHP s omezujícími podmínkami dodržování hlukových limitů pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb, dle mého názoru, nemusí zaručovat jejich nepřekročitelnost a bránit procesně jednodušší změně OHP v budoucnu tak, aby OHP vyhovovalo uvažovanému záměru rozšířit letiště Vodochody, případně nemusí zaručovat dodržování těchto podmínek s ohledem na právní stanovení OHP, tak jak je uvedené v zákonech.

OHP vyhlášené s nutností dodržovat hygienické limity je, dle mého názoru, v rozporu se zákonem o veřejném zdraví a zároveň nenaplnuje důvody ochrany letecké stavby podle zákona o civilním letectví. Na straně jedné tedy nepřináší potřebný efekt pro letiště, na straně druhé zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí. Je tedy zjevné, že s ohledem na přiměřenost opatření obecné povahy nelze OHP v této podobě vyhlásit.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných***

venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“

Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.

#### Doplnění vypořádání KHS:

KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.

Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.

KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).

## 7. Kapacita letiště Vodochody a přiměřenost OHP

Dle studie je OHP navrženo na dosažitelný letecký provoz se současnou infrastrukturou letiště Vodochody, která činí 19 900 pohybů za rok a to pro skladbu letadel v následujících kategoriích.

Označení kategorie letadla	specifikace	Průměrný počet pohybů v charakteristickém letovém dni			
		DEN		NOC	
		%	pohyby	%	pohyby
P1.4.	Letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t	17,2	14,4	43,9	1
P2.1.	Vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t	7,8	6,5	28,3	0,6
S5.1.	Proudové dopravní letouny s MTOW do 50 t	3,3	2,8	7,3	0,2
S5.2.	Proudové dopravní letouny s MTOW 50 - 120 t	66,2	55,4	20,5	0,5
H1.1.	Vrtulníky s MTOW do 3 t	3,9	3,3	0	0
F2	Bojové podzvukové proudové letouny	1,6	1,3	0	0
	CELKEM	100	83,8	100	2,2



V současné době letiště Vodochody svým provozem zdaleka nedosahuje těchto kapacit a již vůbec ne v této skladbě. Ve studii přiložené k návrhu OOP se uvažuje s výhledovým leteckým provozem, nicméně v současné době převažuje kategorie P1.4. Skladba letadel použitá pro výpočet OHP se nápadně podobá skladbě použité v procesu EIA na rozšíření letiště Vodochody.

Opatření obecné povahy je dle platné legislativy možné vyhlásit na stávající stav, kdy dochází k překračování hlukových limitů a je tedy nutné adekvátně zareagovat s ohledem na ochranu letecké stavby. Není možné vyhlásit OHP na základě výhledového budoucího stavu, ke kterému ani nemusí dojít.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastrukturu lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.**

#### **Doplnění KHS:**

**Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.**

#### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášeno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námítkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

19) Připomínka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody

Podatel: Blanka Olivová  
Dolany 208  
není vlastníkem uvedené adresy (parc. č. st. 270)

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námítky, které odůvodňují takto:

#### **1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Ze zákona o civilní letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f) platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před přípádným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS se neztotožňuje s interpretací vztahu ustanovení § 37 odst. 3 písm. f) zákona 49 a zákona 258. Z ilustrativního odkazu na zákon 258 a prováděcí právní předpis obsaženého v podobě poznámky pod čarou č. 4a (která podle platných legislativních pravidel nemá normativní význam) nelze dovozovat podatelkou tvrzenou závislost institutu OHP definovaného v cit. ustanovení zákona 49 na právní úpravu obsaženou v § 31 odst.3 zákona 258. Blíže k dalšímu obsahu námítky viz vypořádání KHS k podání č.1 námitka č.1.**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### Vypořádání

*Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LAeq_{16h} = 57$  dB a  $LAeq_{16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LAeq_{16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LAeq_{16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

## 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková**

*pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.*

#### **Doplnění KHS:**

*Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.*

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Svě stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

#### **6. Další připomínky:**

Nechci aby mé děti vyrůstaly ve stresu z nadměrného hluku. Jsem dále i spolumajitel objektu č.p. 66, který se nachází na hranici OHP, nestojím o hluk ani o znehodnocení mého majetku.

#### **Závěr**

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.*

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Doplnění KHS:**

*Právě požadavkem KHS plnit limity hluku ve všech stávajících chráněných prostorech je zajištěna ochrana veřejného zdraví na zákonem stanovenou úroveň hygienických limitů. Tím je také zamezeno ohrožování zdraví obyvatel uvedeného objektu.*

**20) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Filip Matějovský  
Čechova 620/30  
není vlastníkem nemovitosti na adrese Dolany 118 (parc. č. st. 142)

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Ze zákona o civilní letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze**



**zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí zařadit do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010**

– 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### Vypořádání

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

### 4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podminila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

### **6. Další připomínky:**

Vzhledem k tomu, že dům patří mým rodičům (Dolany 118) a já je, budu někdy dědit. Je pro mě nepředstavitelné, že bych tam v budoucnu za provozu letiště mohl bydlet s rodinou i s dětmi. Vzhledem k tomu zprovozní-li se letiště, stane se dům neobyvatelný! Zároveň se tak vyloučí jakýkoliv další prodej a pozemek i s domem se stává bezcenný!

### **Závěr**

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

### **Doplnění KHS:**

***Viz vypořádání KHS k podání č.19***

**21)** Podatel: Ing. Rudolf Skalník – nelze dohledat vlastnictví

PaedDr. Dagmar Skalníková – nelze dohledat vlastnictví

Občanské sdružení Zlončická rokle

Připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28. 8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále OHP LV).

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující podmínky,

současně s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení.

Zdůvodnění:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy.**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravena jak v zákoně Č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně Č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pasem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody, který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle našeho názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pasem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pasem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pasem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky

(1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 - 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsme názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, a dokonce ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah OHP „stanoven na základě studie „LETISTĚ VODOCHODY - Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah OHP LV byl definován na základě propočtu hladiny hluku, které bude (možná) dosaženo v budoucnu. Uvedený název studie však tvrdí, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. V opačném případě by se jednalo o vědomou manipulaci a podvod. Máme za to, že OHP LV je ve skutečnosti navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze dále usuzovat, že OHP je vyhlašováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. OHP se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby Letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných ochranných pasem, stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové OHP LV je ovšem navrhováno pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že OHP LV není navrhováno pro současný provoz letiště, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány. Takový postup je podle našeho názoru protizákonný.

Společnost Letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257. Stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno žádné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování. I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy OHP LV (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlašovat OHP pásmo v rozsahu reagujícím na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody

máme za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších Let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel stanovisko EIA. Vyhlášení OHP pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit OHP letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a Územním plánem obce.**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezeno v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslena letiště, nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezeno, kam zasahuje ochranné pásmo a



na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezena nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu OHP, tak jak je navrhován v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení OHP představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezena v příslušné územně plánovací dokumentaci - Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. OHP LV, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezeno není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

Je v rozporu rovněž s Územním plánem obce Zlončice.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody - řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištem ..., musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení OHP LV, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Máme za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení OHP LV nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení OHP LV, které by jejich překračování umožňovalo, je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví. KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření, je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d)**

***zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje OHP LV opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště jsou zjevně právně nepřipustné, jsou v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonné.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany**

Z textu návrhu OHP LV dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby - čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná přestavba na sklad ap.), a nebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot tedy hlučná činnost - by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.***

### **Doplnění KHS:**

***Podmínkou vyhlášení OHP stanovila KHS splnění požadavků směřujících k ochraně stávajících objektů, resp. chráněných prostor (jak venkovních, tak vnitřních) před hlukem; splnění této povinnosti jde na vrub provozovatele letiště. Pokud jde o rozvoj zasaženého území, rekonstrukce stávajících chráněných objektů je samozřejmě možná, když u těchto staveb již nyní nesmí v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb docházet k překračování hygienických limitů hluku.***

## 7. Závěr

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje OHP LV, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového OHP LV, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

### Doplnění KHS:

**Námítky č.1 - 5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 - 5**

**22) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Renata a Pavel Novákoví  
Zlončice 95, 278 01 Kralupy nad Vltavou  
vlastníci parcely st. 296

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující připomínky, které odůvodňujeme takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o ochraně veřejného zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Václava Havla (dříve Ruzyně) a jeho ochranná pásma, letiště v Čáslavi, Mnichově Hradišti, Mladé Boleslavi a další.



Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. S jistotou lze tedy tvrdit, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Omezení práv vlastníků nemovitostí, poškozování zdraví, zastavení rozvoje místa bydliště**

Jsme majitelé nemovitosti na adrese Zlončice 95, pozemku a rodinného domku, který celoročně jako rodina užíváme k bydlení. Zřízení ochranného hlukového pásma letiště Vodochody se výrazně negativně dotkne našich práv vlastníků nemovitostí, ve smyslu omezení nakládání s vlastní nemovitostí (zákaz rekonstrukce, oprav, případných úprav atd.) a dále pak také snížení cen těchto nemovitostí. Z důvodu povolení překračování hygienických limitů hluku v ochranném hygienickém pásmu i ve stávajícím obytném území, se velmi obáváme trvalého poškození zdraví působením nadlimitního hluku. Dalším neméně významným negativním dopadem bude omezení rozvoje bytové výstavby a infrastruktury v obci, který se vyhlášením ochranného hlukového pásma prakticky zastaví.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.***

***Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.***

***Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu***

*ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Doplnění KHS:**

*KHS se nevyjadřuje k omezování majetkových práv, jen pro úplnost doplňuje, že z evidence katastru nemovitostí vyplývá, že nemovitost uvedených majitelů se nachází již mimo OHP, kde žádná omezení ohledně výstavby nových objektů vyhlášení OHP nepřinese. Překračování hygienických limitů hluku a zasažení jejich objektu nadlimitním hlukem (a tím omezení příp. budoucího rozvoje jejich nemovitosti), se tudíž nemusí nijak obávat, nadto dle podmínek OHP budou muset být hygienické limity hluku dodržovány i u stávajících staveb uvnitř OHP.*

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1 - 5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 - 5**

**23) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Jiří Srbek

Spojovací 212, 25065, Bašť  
vlastník parcely: st. 64

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem členem zastupitelstva obce Bašť. Tato obec leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno vlastnické právo řady obyvatel obce a dalších vlastníků pozemků a nemovitostí nacházející se v katastrálním území obce Bašť.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňuji takto:

**1. Rozpor s územně plánovací dokumentací obcí**

V první řadě se musím ohradit proti tvrzení, kterým se zdůvodňuje nutnost vyhlášení OHP: Z důvodu trvalého nárůstu provozu letecké dopravy na letišti Vodochody (viz tabulka níže), ale hlavně z důvodu nekoordinovaného nárůstu rezidenční výstavby ve vztahu k provozu letiště.

Výstavba v obcích probíhá dle schválených územních plánů. Konkrétně v obci Bašť byl územní plán schválen v r. 2006. Jeho zpracování a projednávání však probíhalo již od roku 2002, tj. ještě dávno předtím, než do podniku Aero Vodochody vstoupila finanční skupina PENTA. Proto by měl být případný rozvoj LVO podřízen již schválené plánovací dokumentaci rozvoje obcí a ne naopak.

**Vypořádání**

***Námitka není důvodná, neboť pokud jde o nesoulad s územním plánem obce, tak případně vyhlášení OHP jde se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, tedy o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat, včetně dotčeného územního plánu dle platné úpravy obsažené v zákoně č. 183/2006 Sb. a vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj 500/2006 Sb.***

**2. Zkreslené hodnocení stávajícího provozu**

Mám vážné pochybnosti i o uváděných číslech dokumentující nárůst provozu na LVO. Bydlím přímo pod přistávacím koridorem, takže každé letadlo, které letí na LVO mi přeletí nad hlavou. Od doby, kdy přestaly cvičné lety dopravních letadel, tvoří převážnou část malá sportovní nebo malá dopravní letadla. Řada z nich ještě provádí cvičné kruhové lety a pohybuje se po zcela jiných trajektoriích než je vyznačeno ve studii, která je podkladem pro stanovení OHP. Pokud se pomine občasné prolétávání vojenských letounů L159 (která ovšem také létají po zcela jiných trajektoriích, než uvažuje OHP resp. studie), tak není patrný žádný meziroční nárůst dopravy na LVO. Konkrétně pro obec Bašť je aktuální

hlukové zatížení z letecké dopravy tvořeno min. z 90% letadly směřující na, případně z, letiště Václava Havla Ruzyně.

**Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

### 3. Předložení nesprávných podkladů pro rozhodnutí státních orgánů

Předloženou studii „LETIŠTĚ VODOCHODY Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“, kterou zpracovala společnost EKOLA group, spol. s r.o. a která byla podkladem i pro rozhodnutí KHS, nelze brát jako relevantní podklad pro jakékoliv rozhodnutí. Tato studie je výtah z dokumentace EIA pro změnu režimu a rozšíření provozu LVO. Hodnoty, uváděné v této studii, jsou pro uvažovaný komerční provoz LVO s 35 000 pohyby za rok, pro úplně jiná letadla, než pro která je v současnosti využíváno LVO. Současná infrastruktura i status LVO takový provoz neumožňuje. Předáním této studie jako podklad pro rozhodnutí KHS i ÚCL se podle mého názoru předkladatel dopustil podvodného jednání a vynucuje si těmito nepravdivými údaji rozhodnutí, které je evidentně protizákonné. U KHS bych chápal, že není dostatečně obeznámeno se stávajícím provozem a možnostmi stávající infrastruktury LVO, ale u ÚCL mě to docela překvapuje.

#### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastrukturu lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.**

#### Doplnění KHS:

**Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.**

#### Doplnění KHS:

**Návrh OHP je zpracován na celkovou kapacitu 19 900 pohybů (vzletů a přistání) za rok, nikoliv pro kapacitu navrhovanou v rámci budoucího rozšíření provozu letiště (35 000 pohybů za rok). Jde o kapacitu a skladbu letadel, které se mohou na letišti pohybovat již při stávající infrastruktuře, skutečnost, zda je toto technicky možné bez rozšíření letiště přísluší posoudit ÚCL. Jde tedy o dosažitelné využití stávajícího dráhového systému na letišti.**

### 4. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze

zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochochy bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochochy z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

#### **5. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochochy a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště z července 2012“.



Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

#### **6. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

## **7. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1

zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „ že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KFIS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou spínány zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KIIS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamena, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **8. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

#### **Doplění KHS:**

**Námítka č.4-8: viz. vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**24) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** František Kalaš, Na Horku 187, 25065 Bašť, nar. 9.2.1979  
vlastník parcely: st. 340  
František Kalaš, Kateřinky 40, 25065 Bašť, nar. 23.5.1956  
vlastník parcely: st. 39

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Nesouhlasím s návrhem ochranného hlukového pásma, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující připomínky:

1) Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy. Po prostudování zákona č. 258/2000Sb. O ochraně veřejného zdraví, zákona č. 49/1997 Sb, o civilním letectví hlavně par. 37 a 31., dále ustanovení 171-174 správního řádu jsem přesvědčen a ze zákona to jasně vyplývá, že pro současné letiště ve Vodochodech ani pro jeho potencionální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č.19 námitky č. 1.**

2) Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb. O civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. par. 37 zákona č. 49/1997.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námitky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

3) Ochranné hlukové pásmo není vymezené v příslušné územně plánovací dokumentaci – Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Nelze tedy ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních**



*letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.*

4) Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. par. 45 odst. 3 správního řádu a je tudíž NEZÁKONNÝ.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

Závěr: Je zřejmé, že KHS a ÚCL jdou na ruku zřizovateli, aniž by se drželi zákona. Jdou proti všem obyvatelům zasažené oblasti.

Žádám Úřad pro civilní letectví o zastavení vyhlášení ochranného hlukového pásma, protože zcela zjevně k tomu neexistuje právní důvod. Postup Krajské hygienické stanice a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody. Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího*

**vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

**25) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

Podatel: Obec Zlončice, zastoupená starostou Jiřím Loučkem

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále **OHP LV**).

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. § 172 odst.4 zákona Č. 500/2004 Sb., správního řádu, podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující **námitky**,

současné s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení.

Zdůvodnění:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy.**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravena jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody, který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle našeho názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2.

překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsme názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, a dokonce ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah OHP „stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah OHP LV byl definován na základě propočtu hladiny hluku, které bude (možná) dosaženo v budoucnu. Uvedený název studie však tvrdí, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. V opačném případě by se jednalo o vědomou manipulaci a podvod. Máme za to, že OHP LV je ve skutečnosti navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze dále usuzovat, že OHP je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. OHP se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných ochranných pásem, stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové OHP LV je ovšem navrhováno pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že OHP LV není navrhováno pro současný provoz letiště, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Takový postup je podle našeho názoru protizákonný.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257. Stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno žádné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování. I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy OHP LV (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat OHP pásmo v rozsahu reagujícím na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody máme za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel stanovisko EIA. Vyhlášení OHP pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit OHP letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. 5 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

#### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a Územním plánem obce.**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezeno v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslena letiště, nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezeno, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezena nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu OHP, tak jak je navrhován v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení OHP představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezena v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje

Středočeského kraje. OHP LV, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezeno není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

Je v rozporu rovněž a Územním plánem obce Zlončice.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezení nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „letišť Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm ..., musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení OHP LV, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Máme za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení OHP LV nejsou spiněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení OHP LV, které by jejich překračování umožňovalo, je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřípustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřípustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření, je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**



**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námítku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje OHP LV opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště jsou zjevně právně nepřípustné, jsou v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonné.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany**

Z textu návrhu OHP LV i dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby — čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před

okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná přestavba na sklad ap.), anebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot — tedy hlučná činnost — by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.***

### **7. Závěr:**

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje OHP LV, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového OHP LV, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.***

***Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na***

*subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.*

**Doplění KHS:**

**Námítky č.1-5 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**Námítka č.6 - faktické důsledky vyhlášení OHP pro obec a občany - viz vypořádání KHS k podání č.21 námítka č.6.**

**26) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Tereza Javornická	Dolany 121	ano	st. 143/1	Dolany u Prahy
2	Lenka Vysoká	Dolany 288	ano	st. 415	Dolany u Prahy
3	Jaroslava Krutská	Dolany 200	ano	st. 245	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdřív ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě



možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umísťování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a**

**pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Další námitky**

Máme tři děti a chceme jim zajistit důstojné, vhodné podmínky pro život. To se spuštěním nového provozu na letišti Vodochody nebude možné!

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání KHS k podání č.13.**

**27) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Miloš Urban	Katovická 404, Praha 8	ano	St. 170, 542/3	Bašť
2	Marcela Urbanová	Za Šolkou 116	ano	St. 170, 542/3	Bašť

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**



*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

## **6. NEJEDNÁ SE O VEŘEJNÝ ZÁJEM**

Při navrhování OHP se jedná o soukromý zájem soukromé společnosti získat co nejvíce peněz oproti veřejnému zájmu na ochranu veřejného zdraví a ústavou danému právu na vlastnictví, které by bylo vyhlášením OHP radikálně omezeno.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.*

### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází ze znění ust. § 30 a § 31 zákona 258, z nichž dovozuje, že výjimka z povinnosti nepřekračovat limity hluku dle § 30 odst. 1 je zákonem 258 připuštěna pouze u letišť vojenských a letišť s celkovým pohybem letadel více jak 50 tisíc za rok; pouze u těchto je nadřazen veřejný zájem na jejich provozu nad veřejný zájem na ochraně veřejného zdraví. Protože v případě letiště PRAHA/Vodochody nejde o takový případ, KHS uplatňuje požadavek nepřekračovat limity hluku u všech stávajících chráněných prostor (dle §30 odst.3). Tento požadavek považuje KHS za plně v souladu se zákonem 258. Účelem vyhlášení OHP je tedy u všech stávajících objektů vyžadujících ochranu dle ust. §30 odst.3 prokázat a na náklady provozovatele letiště zajistit nepřekračování limitů hluku v chráněných prostorech. U nově navrhovaných staveb pak podmínky směřují k zabránění umístění chráněných objektů do území tak, aby nedošlo k překročení limitů hluku ani u těchto nových staveb (viz též vypořádání KHS k podání č.2 námítce č.7). K omezení vlastnického práva není KHS příslušná se vyjadřovat.*

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové

pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

**28) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Marta Matějovská	Dolany 118	Ano	St. 142	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolný provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**



***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Další připomínky**

Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude v podstatě do budoucna znamenat její neprodejnost, tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na OHPL, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanovením § 124 Občanského zákoníku, článku 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1. a 2. Všeobecné deklarace lidských práv čl. 1 protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv, upravených mj. ustanovením § 123 a §415 Občanského zákoníku, § 258 Trestního zákoníku, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy, namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýmkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv. Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navrhovaná opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhují proto zamítnout tento návrh pro řadu těchto vážných nedostatků a nevydat jej.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.***

***Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.***

***Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i***

***takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“ Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.***

#### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Viz vypořádání KHS k podání č.13.***

**29) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Josef Neckář	Dolany 243	Ano	St. 436	Dolany u Prahy
2	Lenka Neckářová	Dolany 243	Ano	St. 436	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a**



**pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Další připomínky**

Odmítám dnešní stav v provozu letiště Vodochody, kdy letadla zcela nesmyslně prolétávají nad středem obce, mnohdy v nedostatečné výšce a svým hlukem obtěžují obyvatele. Nepsaným a mnohde i psaným pravidlem na mnoha letištích je vyhýbat se obcím, zvláště pak v okolí těchto letišť z důvodů ochrany obyvatel před hlukem. Ve Vodochodech na to jdou opačně a nálety nad středem obce provokují zdejší obyvatele, přesto, že by se mohli pohodlně vyhnout a točit po startu už nad údolím Vltavy, případně klesat na přistání mimo střed obce nebo jí minout.

### **Vypořádání**

**Nejedná se o připomínku k OHP, ale o faktickou připomínku k provozu na letišti Vodochody.**

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1-5 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**30) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Dimitrij Hálkov	Dolany 76	Ano	St. 101	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve*

*svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí zařadit do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nespojující a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### Vypořádání

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

### 4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za nájisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost

provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

#### **Závěr**

Návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Viz vypořádání KHS k podání č.13.***

**31) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Anna Weinlichová	Dolany 263	Ano	St. 424	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.



Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.

#### **Doplnění KHS:**

*Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.*

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

## **6. Další připomínky**

Vážení úředníci

Nesouhlasím s tímto chaotickým přístupem od státu. Vidím to jako veliký podvod na občany obce Dolany. Je to významné omezení mého vlastnického práva, budoucí nakládání s nemovitostí, jeho znehodnocení v užívání. Jsem občan senior a tudíž je ohrožena má zbývající kvalita života a pohoda bydlení. Přelety a hlukem je v ohrožení imunitní systém, rušením spánku, únava je narušením duševního a tělesného zdraví nejen mé, ale všech občanů – všech generačních skupin žijících v Dolanech. NESOUHLASÍM SE ZVŮLÍ TOHOTO ROZHODNUTÍ A JSEM PROTI!! STAVBĚ LETIŠTĚ A VYHLÁŠENÍ OHP !!

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.*

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu*

*ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“ Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Doplnění KHS:**

*KHS je při svém hodnocení vázána hygienickými limity hluku a požadavky § 30 odst.1 a § 31 odst. 3 a 4 zákona 258. Protože KHS dospěla na základě výkladu těchto ustanovení k závěru, že provozovatel není oprávněn u stávajících chráněných staveb překračovat hygienické limity hluku, požaduje k zajištění ochrany zdraví osob dodržet hygienické limity hluku ve všech typech chráněných prostor stanovených §30 odst.3 zákona 258.*

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

**Doplnění KHS:**

*Viz vypořádání KHS k podání č.13.*

**32) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Petr Belica	Zlončice 27	Ano	St. 41	Zlončice

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví. Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Ze zákona o ochraně veřejného zdraví nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento, jako norma obecná, obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem. Ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc**



*startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012. Rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RVVY 10/28 a RVVY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru plynoucího z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí ze srpna 2011 zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající

současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RVVY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, které neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly být letiště a letištní budovy chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity.

Záměr rozšíření letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. §37 zák. č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LAeq_{16h} = 57$  dB a  $LAeq_{16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LAeq_{16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LAeq_{16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací - zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19. 12. 2011 byly zastupitelstvem Středočeského kraje vydány zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabývaly účinnosti dne 22. 2. 2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem. V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je navrhováno v opatření obecné povahy.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **4. Vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podminila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1

zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu. V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

KHS požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Předpokládám, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví být nemělo, neboť se neumožňuje překročení hlukových limitů.

#### **Vypořádání**

Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.

#### **Doplnění KHS:**

*Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.*

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustný, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Postavení zájmu soukromého subjektu nad veřejný zájem**

Letiště Vodochody není veřejným zájmem a nelze ho tedy stavět nad zájmy veřejné, mezi které patří ochrana zdraví obyvatel. Stávající provoz letiště lze provozovat bez nutnosti zřizování ochranného hlukového pásma. Zájem o zřízení ochranného hlukového pásma je pouze ze strany Letiště Vodochody a.s. z důvodu získání argumentu pro možnost rozšířit provoz letiště z neveřejného na veřejné a značně tak navýšit počet vzletů a přistání. Tento záměr rozšíření letiště Vodochody však není zájmem okolních obcí, které by byly negativně ovlivněny vlivy případného navýšení provozu. Občané okolních obcí včetně Zlončic se vyjádřili v referendu proti záměru rozšíření letiště Vodochody.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.***

### ***Doplnění KHS:***

***Ze znění § 31 odst.3 a 4 zákona lze dovodit, že v případě letiště s provozem nižším než 50 tisíc pohybů je prioritním veřejným zájmem právě ochrana veřejného zdraví, když není umožněno, aby takovýto provozovatel překračoval limity hluku v chráněných prostorech ať vnitřních či venkovních. Proto také KHS požaduje tyto hygienické limity plnit i uvnitř OHP, k čemuž jsou určena příslušná omezení. (Viz též vypořádání KHS k podání č.1 námitce č.1.)***

### **Závěrečné shrnutí**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze rozpoznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného

hlukového pásma je v rozporu se zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště, dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

Prosím o přezkoumání celé situace a vyvození závěru v rámci platných zákonů a norem s přihlédnutím k ochranně zdraví obyvatel v okolí letiště Vodochody.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítky č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 -5.***

**33) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Andrea Mašková	Zlončice 127	Ano	St. 318	Zlončice
2	Karel Mašek	Zlončice 127	Ano	St. 318	Zlončice

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**



**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

##### **Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umísťování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a*

**pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Další důvody k zásadnímu odmítnutí navrhovaného ochranného pásma**

Nesouhlasím s vyhlášením ochranného hlukového pásma rovněž z dalších důvodů. Snahy letiště Vodochody o rozšíření vedou již dnes ke snížení hodnot nemovitostí v blízkosti letiště. Vlastníci nemovitostí mají stejná práva vzhledem k ochraně jejich investic a není možné, aby společnost Penta vlastníci v současné době letiště vydělávala na úkor tisíců vlastníků nemovitostí v okolí. Vyhlášení ochranného hlukového pásma rovněž významně omezuje další rozvoj obce Zlončice (ochranné pásmo zasahuje do katastrálního území obce). Obec Zlončice existuje v dané lokalitě téměř tisíc let na rozdíl od letiště VODOCHODY, které bylo postaveno v dobách komunismu výhradně pro vojenské účely. Rozvoj letiště na úkor rozvoje okolních obcí s mnoha sty lety tradice a mnoha obyvateli je tak naprosto nemorální.

Hranice ochranného hlukového pásma jsou navrhovány na základě výpočtu hlukového zatížení území dosud neexistujícího provozu na letišti. Způsob výpočtu byl v průběhu procesu EIA odborníky několikrát kritizován a zdá se být pravděpodobné, že skutečný stav by v případě realizace tohoto záměru zasáhl větší území. Podíváme-li se na průběh hranice navrhovaného ochranného pásma, které se „vyhýbá“ trvale obývaným územím, budí dojem účelového zmanipulování a nikoli seriózního výpočtu nebo modelu. I toto je jeden ze závažných důvodů k zásadnímu odmítnutí vyhlášení navrhovaného ochranného pásma.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště. Námítka není důvodná. Pokud jde o stanovení rozsahu OHP, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57 \text{ dB}$  a  $LA_{eq,16h} = 63 \text{ dB}$  představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu „denní době“  $LA_{eq,16h} = 60 \text{ dB}$ . Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy,**

*nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu. Zde úřad souhlasí s tím, že ideální by bylo stanovit hranici  $OHP$  na linii  $LA_{eq,16h} = 60 \text{ dB}$ , ale vzhledem k ustálenému právnímu názoru v ČR ohledně vymezování OHP a s přihlédnutím i k aktuálním stanoviskům veřejného ochránce práv/ Ombudsmana ve věci je nutné přidržet se praxe nejhorší předpokládané varianty tedy  $LA_{eq,16h} = 57 \text{ dB}$ .*

**Doplnění KHS:**

*Území vymezené izofonou 57 dB je územím, kde se předpokládá, že se skutečně může limitní hladina hluku nacházet. Nastavený monitoring hluku má však zajistit, aby nebyly limity hluku u stávajících chráněných objektů překročeny, a to jak v chráněných venkovních prostorech, tak chráněných venkovních prostorech staveb. V rozsahu OHP má dále provozovatel letiště za povinnost i přes dodržení limitů hluku v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb prověřit, zda jsou dodrženy i limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.*

**Doplnění KHS:**

*Návrh OHP sice zasahuje do katastrálního území obce Zlončice, nicméně vlastní zastavěné území (intravilán) obce leží již mimo toto OHP. Vzhledem k tomu, že ke kontrole plnění požadavků na dodržování limitů hluku u stávajících chráněných objektů je navržen monitoring hluku, je zajištěna i objektivní kontrola rozsahu OHP.*

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.*

**34) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Viktor Kassl	Zlončice 111	Ano	St. 291	Zlončice
2	Ludmila Kasslová	Bojasova 1246/9	Ano	St. 291	Zlončice

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**



**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## 6. Další připomínky

Žiji v rodinném domě ve Zlončicích od r. 2006 se svou ženou a třemi nezletilými dětmi. Dům je v bezprostřední blízkosti hranice navrhovaného ochranného zvukového pásma. Zdraví a životy moje a mých nejbližších budu bránit všemi silami a pomocí všech dostupných prostředků, zejména je pak musím bránit proti nezákonným praktikám a opatřením, která se v posledních několika letech dějí ohledně plánovaného záměru soukromé skupiny na rozšíření letiště Vodochody, které není veřejným zájmem.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

### Závěr

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

### Doplnění KHS:

**Námítky č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 -5.**

**Námítka č.6 - rozšíření letiště není veřejným zájmem - doplnění KHS viz vypořádání KHS k podání č. 27 - námitka č.6.**

**35) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Martin Patříčný	Debrno 6	Ano	St. 6	Debrno

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).



Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolný provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6. Další připomínky**

Je velmi vážné, že veřejné úřady se pokoušely o podvod na občanech. Jakékoliv snížení hluku je žádoucí, protože hluk likviduje nervovou soustavu člověka. Letiště není veřejným zájmem v žádném případě.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.***

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 -5.**

**Námítka č.6 - rozšíření letiště není veřejným zájmem - doplnění KHS viz vypořádání KHSk podání č. 27 - námítka č.6.**

**36) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Tomáš Nosek	Měšická 6/7	Měšice u Prahy	ano	st. 34/1
2	Štěpán Konopásek	Měšická 52/19 C	Měšice u Prahy	ne	st. 59
3	Petr Konopásek	Měšická 52/19 C	Měšice u Prahy	ano	st. 59
4	Denisa Podstatová	Ječná 543	Měšice u Prahy	ano	st. 792
5	Ondřej Konopásek	Měšická 52/19 C	Měšice u Prahy	ne	st. 59
6	Marcela Nosková	Měšická 6/7	Měšice u Prahy	ano	st. 34/1
7	Helena Jačková	5. května 265	Měšice u Prahy	ne	st. 282/2
8	Kateřina Hanáková	Na Blatech 519	Měšice u Prahy	ano	st. 663
9	Tomáš Hanák	Na Blatech 519	Měšice u Prahy	ano	st. 663
10	Ing. Jana Hudrmentová	Olšova 470	Měšice u Prahy	ano	st. 667
11	Barbora Konopásková	Měšická 52/19 C	Měšice u Prahy	ano	st. 59
12	Dagmar Dudková	Hlavní 173	Měšice u Prahy	ne	st. 187
13	Aleš Dudek	Hlavní 173/34	Měšice u Prahy	ano	st. 187
14	Bc. Eugenie Hamplová	V Lánech 388	Měšice u Prahy	ano	st. 527
15	Eva Zajíčková	Lipová 444	Měšice u Prahy	ano	st. 573
16	Václav Hampl	V Lánech 388	Měšice u Prahy	ano	st. 527
17	Marek Dunděra	Na Rejdišti 369	Měšice u Prahy	ano	st. 539
18	Andrea Dunděrová	Na Rejdišti 369	Měšice u Prahy	ne	st. 539
19	Jiřina Kolátorová	Krátká 233	Měšice u Prahy	ano	st. 249
20	Adéla Sedláčková	Javorová 333	Měšice u Prahy	ne	st. 489
21	Ing. Eugenie Hamplová	V Lánech 388	Měšice u Prahy	ano	st. 527
22	Ing. Slavomír Pěnička	Na Výsluní 364	Měšice u Prahy	ano	st. 530
23	Tereza Kortanová	Habrová 450	Měšice u Prahy	ano	st. 657
24	Miloš Kohout	Nová 112	Měšice u Prahy	ne	st. 107
25	MŠ PRO FAMILY IČO: 61507962	V Lánech 388	Měšice u Prahy	ne	st. 527
26	Radoš Trdlikát	V Remízku 158	Měšice u Prahy	ne	st. 150
27	Michal Srnec	Malkovského 599	Praha 18	-	-
28	Eva Klečková	Na Pískách 125	Panenské Břežany	ne	141/4
29	Milena Heřmanová	Na Pískách 125	Panenské	ano	st. 165, 141/4

			Břežany		
30	Jiří Heřman	Na Pískách 125	Panenské Břežany	ne	st. 165, 141/4
31	Jaroslav Klečka	Na Pískách 125	Panenské Břežany	ne	st. 165
32	Sofiane Sahi	Kojetická 612	Bašť	ano	st. 428
33	Ing. Lenka Sahi	Kojetická 612	Bašť	ano	st. 428
34	Marie Srbková	Spojovací 212	Bašť	ano	st. 64
35	Šárka Vocásková	Brandýská 721	Bašť	ne	st. 525
36	Aleš Vocásek	Brandýská 721	Bašť	ano	st. 525
37	Viktor Vondra	Dolany 221	Dolany u Prahy	ano	st. 314, st. 315, 209/76
38	Jan Vondra	Dolany 221	Dolany u Prahy	ne	st. 314
39	Tiger Team CZ, s.r.o. IČO: 27586464	Dolany 159	Dolany u Prahy	ne, pouze sídlo	st. 187
40	Vladimír Halík	Dolany 220	Dolany u Prahy	ano	st. 307
41	Nika Matějovská	Dolany 118	Dolany u Prahy	ne	st. 142
42	Václava Kučerová	Dolany 182	Dolany u Prahy	ano	st. 212/1
43	Věra Kahabková	Dolany 223	Dolany u Prahy	ano	st. 291
44	Pavla Kučerová	Dolany 167	Dolany u Prahy	ano	st. 190
45	Romana Zavadilová	Dolany 224	Dolany u Prahy	ano	st. 292
46	Jiří Matějovský	Dolany 118	Dolany u Prahy	ano	st. 142
47	Renáta Brožková	Dolany 111	Dolany u Prahy	ano	st. 138
48	Markéta Burgerová	Dolany 47	Dolany u Prahy	ne	st. 69
49	Michal Jelínek	Dolany 47	Dolany u Prahy	ne	st. 69
50	Lukáš Ocetek	Na Rejdišti 361	Měšice u Prahy	ne	st. 560
51	Ing. Jiří Ocetek	Na Rejdišti 361	Měšice u Prahy	ano	st. 560
52	Tomáš Beneš	Dolany 295	Dolany u Prahy	ano	st. 408
53	Josef Klain	Třešňová 498	Měšice u Prahy	ne	st. 705
54	Libor Klain	Třešňová 455	Měšice u Prahy	ano	st. 702
55	Libuša Charvátová	Zámecká 267	Měšice u Prahy	ano	st. 314
56	Eva Charvátová	Zámecká 267	Měšice u Prahy	ne	st. 314
57	Jan Dudek	Hlavní 173	Měšice u Prahy	ne	st. 187
58	Marie Lorencová	Nová 164	Měšice u Prahy	ano	st. 170
59	Markéta Hanzlová	Zámecká 235	Měšice u Prahy	ne	st. 393
60	Ing. Jana Říhová	Na Rejdišti 382	Měšice u Prahy	ano	st. 543

61	Lenka Říhová	Na Rejdišti 382	Měšice u Prahy	ne	st. 543
62	Ladislav Říha	Na Rejdišti 382	Měšice u Prahy	ano	st. 543
63	Jiří Bejlek	5. Května 276	Měšice u Prahy	ano	st. 370
64	Gabriela Hauserová	Nová 96	Měšice u Prahy	ano	st. 106/1
65	Vlasta Baranová	Nová 96	Měšice u Prahy	ne	st. 106/1
66	Martina Zádrapová	Ve Slatinách 594	Měšice u Prahy	ano	st. 837
67	Ivo Pospíchal	5. Května 266	Měšice u Prahy	ano	st. 282/1
68	Markéta Pospíchalová	5. Května 266	Měšice u Prahy	ne	st. 282/1
69	Jana Dvořáková	Střední 104/1	Měšice u Prahy	ano	st. 92
70	Petr Lanc	Měšická 53	Měšice u Prahy	ne	st. 60
71	Ján Durila	5. Května 265	Měšice u Prahy	ano	st. 282/2
72	Jana Richterová	Na Křížku 300	Měšice u Prahy	ne	st. 275
73	Ing. Miroslav Hynek	Měšická 6/15	Měšice u Prahy	ne	st. 6
74	Zdeněk Svoboda	Měšická 45	Měšice u Prahy	ano	st. 53
75	Vojtěch Kadlec	Střední 104/1	Měšice u Prahy	ne	st. 92
76	Aleš Fiubašek	Habrová 447	Měšice u Prahy	ne	st. 654
77	Eva Kubovská	Nová 135	Měšice u Prahy	ano	st. 129
78	Jana Hronová	Měšická 3/19B	Měšice u Prahy	ne	st. 29
79	Hana Vítovcová	Zahradní 324	Měšice u Prahy	ano	st. 477
80	Ing. Jaroslava Pěničková	Na Výsluní 364	Měšice u Prahy	ano	st. 530
81	Milan Dejmek	Novoveská 501	Měšice u Prahy	ano	st. 777
82	Romana Svoboda Smutná	Měšická 45	Měšice u Prahy	ano	st. 53
83	Lucie Fiury	Ke Křížku 05	Panenské Břežany	ano	st. 158
84	Věra Závadská	Panenské Břežany 026E	Panenské Břežany	ne	st. 126
85	Lucie Herzingerová	Panenské Břežany 53E	Panenské Břežany	ne	st. 62
86	Lukáš Herzinger	Rýmařovská 432	Praha 18	-	-
87	Jana Pígllová	Báštecká 117	Panenské Břežany	ne	st. 115/1
88	Miroslav Palok	Báštecká 117	Panenské Břežany	ne	st. 115/1
89	Zdeněk Loukota	Na Pískách 83	Panenské Břežany	ne	st. 218
90	Martin Levíčka	Měšická 582	Měšice u Prahy	ano	st. 744



91	Miroslava Kuklová	Hlavní 354	Měšice u Prahy	ano	st. 515
92	Lenka Zahradníková	Zámecká 250	Měšice u Prahy	ne	st. 424
93	Věra Šilhavá	Sadová 442	Měšice u Prahy	ano	st. 710
94	Marie Bukovská	Na Křížku 300	Měšice u Prahy	ano	st. 275
95	Oldřich Bukovský	Na Křížku 300	Měšice u Prahy	ano	st. 275
96	Bohuslav Mládek	Úzká 360	Měšice u Prahy	ano	st. 537
97	Michaela Formanová	Sadová 516	Měšice u Prahy	ne	st. 826
98	Pavčina Levičková	Měšická 582	Měšice u Prahy	ne	st. 744
99	Lórant Szatmáry	Měšická 584	Měšice u Prahy	ano	st. 742
100	Marek Klíma	Na Rejdišti 426	Měšice u Prahy	ano	st. 642
101	Václav Kříž	Novoveská 500	Měšice u Prahy	ano	st. 776
102	Dita Křížová	Novoveská 500	Měšice u Prahy	ano	st. 776
103	Dana Vošahlíková	Na Ohradě 1211/6	Praha 3	-	-
104	Monika Dvořáková	Revoluční 514	Měšice u Prahy	ano	st. 685
105	Pavel Svoboda	Revoluční 513	Měšice u Prahy	ano	st. 684
106	Petr Kocman	Revoluční 28/12A	Měšice u Prahy	ne	st. 373/1
107	Dana Málková	Krátká 220	Měšice u Prahy	ano	st. 229
108	Anna Severová	Měšická 211	Měšice u Prahy	ano	st. 219
109	Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.	Zámecká 359	Měšice u Prahy	ano	st. 536
110	Ing. Ludmila Skurovcová	Zámecká 359	Měšice u Prahy	ano	st. 536
111	Dagmar Streckerová	Měšická 6/5	Měšice u Prahy	-	-
112	Ladislava Švehlová	Měšická 217	Měšice u Prahy	ano	st. 247
113	Patricia Soraya Revelo Resero	Javorová 333	Měšice u Prahy	ano	st. 489
114	Sara Sedláčková	Javorová 333	Měšice u Prahy	ne	st. 489
115	Oldřich Zlesák	Písečná 451/6	Praha 8	-	-
116	Zdeňka Nováková	Revoluční 460	Měšice u Prahy	ne	st. 703
117	Leopold Jelínek	V Lánech 330	Měšice u Prahy	ano	st. 485
118	Jiří Forman	Sadová 516	Měšice u Prahy	ano	st. 826
119	Eva Bejlková	5. Května 276	Měšice u Prahy	ano	st. 370
120	Jana Mušálková	5. Května 264	Měšice u Prahy	ano	st. 282/3
121	Petra Mušálková	5. Května 264	Měšice u Prahy	ne	st. 282/3
122	Milada Jelínková	V Lánech 330	Měšice u Prahy	ano	st. 485
123	Ing. Jiří Chmelík	V Lánech 388	Měšice u Prahy	ne	st. 527

124	Eulalie Langmayerová	V Aleji 90	Měšice u Prahy	ano	st. 342
125	Vladimír Soukup	Nová 231	Měšice u Prahy	ano	st. 260
126	Olga Soukupová	Nová 231	Měšice u Prahy	ano	st. 260
127	Helena Matoušová	V Remízku 158	Měšice u Prahy	ano	st. 150
128	Helena Vyhliďalová	Na Rybníčku 28	Líbeznice	ano	st. 19/1
129	PharmDr. Michal Krejsta, MBA	K Šíbrovce 857	Bašť	ano	st. 729
130	Jakub Matouš	V Remízku 158	Měšice u Prahy	ne	st. 150
131	Ing. Milan Milsimer	Střední 200/8	Měšice u Prahy	ano	st. 198
132	Luboš Litera	5. Května 279	Měšice u Prahy	ano	st. 371
133	Jaroslava Dvořáková	Olšová 478	Měšice u Prahy	ano	st. 675
134	Josef Baran	Nová 96	Měšice u Prahy	ne	st. 106/1
135	Hynek Vavruška	Krátká 220	Měšice u Prahy	ano	st. 229
136	Vlasta Vavrušková	Krátká 220	Měšice u Prahy	ne	st. 229
137	Dora Dibúková	Nová 171/14	Měšice u Prahy	-	-
138	Petr Nevin	Revoluční 74	Měšice u Prahy	ano	st. 71/1
139	Věra Sladká	Střední 120	Měšice u Prahy	ne	st. 114
140	Dana Stránská	Střední 120	Měšice u Prahy	ne	st. 114
141	Iveta Vošahlíková	Topolová 321	Měšice u Prahy	ne	st. 468
142	Denisa Šilhánová	U Školky 88	Měšice u Prahy	ano	st. 103
143	Drahlava Hanzlová	Zámecká 235	Měšice u Prahy	ano	st. 393
144	Jiřina Trefilová	Ve Slatinách 495	Měšice u Prahy	ano	st. 748
145	Pavel Zádrapa	Ve Slatinách 594	Měšice u Prahy	ano	st. 837
146	Lada Šindelková	Dolany 269	Dolany u Prahy	ne	st. 438
147	Nika Otiepková	Dolany 280	Dolany u Prahy	ne	st. 423
148	Pavel Otiepka (nar. 1.9.1977)	Dolany 280	Dolany u Prahy	ano	st. 423
149	Pavel Otiepka (nar. 28.1.1954)	Dolany 280	Dolany u Prahy	ano	st. 423
150	Miroslav Hladký	Habrová 449	Měšice u Prahy	ano	st. 656
151	Aleš Haladej	Josefa Suka 1845	Frýdek Místek	-	-
152	Heda Mögliciová	K Šíbrovce 870	Bašť	ano	st. 678
153	Karel Möglic	K Šíbrovce 870	Bašť	ano	st. 678
154	Tomáš Březovský	Dolany 106	Dolany u Prahy	ne	st. 134
155	Viktor Nosek	Zlončice 129	Zlončice	ne	st. 307

156	Petra Nosková	Zlončice 129	Zlončice	ano	st. 307
157	Martin Louček	Zlončice 53	Zlončice	ne	st. 30/1
158	Pavčina Kudrnová	Zlončice 89/1	Zlončice	ne	st. 285
159	Petr Hájek	Zlončice 98	Zlončice	ano	st. 297
160	Miloslava Plicková	Zlončice 26	Zlončice	ano	st. 19/2
161	Jiří Moravec	Zlončice 23	Zlončice	ano	st. 46
162	Ing. Marie Hájková	Zlončice 98	Zlončice	ano	st. 297
163	Monika Hradecká	Sedlecká 910	Bašť	ano	st. 702
164	Miroslav Břichnáč	Hlavní 142	Měšice u Prahy	ano	st. 183/2
165	Věra Břichnáčová Habartová	Hlavní 142	Měšice u Prahy	ano	st. 183/2
166	František Habart	Nad Obcí 243	Nová Ves	ano	st. 376
167	Bc. Michaela Ocetková	Na Rejdišti 361	Měšice u Prahy	ne	st. 560
168	Renata Ocetková	Na Rejdišti 361	Měšice u Prahy	ano	st. 560
169	Antonín Knetl	Hlavní 56	Měšice u Prahy	ano	st. 17/2
170	Jiřina Pocková	Zámecká 50	Měšice u Prahy	ano	st. 5/2
171	Ivo Linx	Lipová 342	Měšice u Prahy	ano	st. 499
172	Alena Mičanová	Lomená 561	Měšice u Prahy	ne	st. 858
173	Vladimír Novák	Revoluční 22/105	Měšice u Prahy	ano	st. 140
174	Marcela Pelikánová	Sadová 504	Měšice u Prahy	ano	st. 810
175	Dana Kohoutová	Nová 112	Měšice u Prahy	ano	st. 107
176	Lukáš Hudrment	Olšová 470	Měšice u Prahy	ano	st. 667
177	Ivo Nosek	Měšice 6/7	Měšice u Prahy	ano	st. 34/1
178	Drahlava Myšáková	Hlavní 46	Měšice u Prahy	ano	st. 19
179	Petra Hrotáková	Měšická 39	Měšice u Prahy	ne	st. 46
180	Irena Honsová	Na Křížku 241	Měšice u Prahy	ano	st. 330
181	Karel Buriánek	Hlavní 320	Měšice u Prahy	ano	st. 471
182	Rudolf Schmär (nar. 8.10.1943)	Měšice	Měšice u Prahy	-	-
183	Vlastislav Januš	Lomená 506	Měšice u Prahy	ano	st. 807
184	Michaela Profousová	U Mratínky 429	Měšice u Prahy	ano	st. 650
185	Vladimír Profous	U Mratínky 429	Měšice u Prahy	ne	st. 650
186	Kamila Lancová	Měšická 600	Měšice u Prahy	ano	st. 845
187	Bohumil Kyndr	Měšická 10	Měšice u Prahy	ne	st. 29
188	Eva Chadrabová	Měšická 10	Měšice u Prahy	ne	st. 29

189	Eva Štichová	Zahradní 319	Měšice u Prahy	ano	st. 479
190	Jaroslava Lancová	Měšická 53	Měšice u Prahy	ano	st. 60
191	Veronika Konopásková	Měšická 52/19 C	Měšice u Prahy	ne	st. 59
192	Otakar Mičan	Lomená 561	Měšice u Prahy	ne	st. 858
193	Marie Nováková	Revoluční 22/105	Měšice u Prahy	ne	st. 140
194	Veronika Nosková	Měšická 6/7	Měšice u Prahy	ne	st. 34/1
195	Monika Zlesáková	Písečná 451/6	Praha 8	-	-
196	Václav Panoš	Olšová 477	Měšice u Prahy	ne	st. 674
197	Kateřina Jedličková	5. Května 205	Měšice u Prahy	ne	st. 691
198	Pavel Šrůtek	Lomená 576	Měšice u Prahy	ano	st. 839
199	Aleš Terrich	Hlavní 343	Měšice u Prahy	ano	st. 516
200	Michal Severa	Zámecká 250	Měšice u Prahy	ano	st. 424
201	Jaroslava Toppelová	Olšová 477	Měšice u Prahy	ano	st. 674
202	Štěpán Dvořák	Střední 104/1	Měšice u Prahy	ne	st. 92
203	Lucie Gröning	Lomená 490	Měšice u Prahy	ano	st. 712
204	Tereza Bejlková	5. Května 276	Měšice u Prahy	ne	st. 370
205	Miloš Kolátor	Krátká 233	Měšice u Prahy	ne	st. 249
206	Jiří Kukla	Hlavní 354	Měšice u Prahy	ano	st. 515
207	Pavel Minařík	Revoluční 89	Měšice u Prahy	ano	st. 88
208	Věra Minaříková	Revoluční 89	Měšice u Prahy	ano	st. 88
209	Zuzana Minaříková	Revoluční 89	Měšice u Prahy	ne	st. 88
210	Ladislav Říha	Na Rejdišti 382	Měšice u Prahy	ano	st. 543
211	Vladimír Kaiser	Topolová 321	Měšice u Prahy	ne	st. 468
212	Jaromír Sedláček	Javorová 333	Měšice u Prahy	ano	st. 489
213	Václav Stránský	Ve Slatinách 495	Měšice u Prahy	ano	st. 748
214	Jana Literová	5. Května 279	Měšice u Prahy	ano	st. 371
215	MUDr. Lumír Pock, CSc.	Zámecká 50	Měšice u Prahy	ano	st. 5/2
216	Lenka Formanová	Sadová 516	Měšice u Prahy	ano	st. 826
217	Klára Pokorná	Lomená 441	Měšice u Prahy	ano	st. 707
218	Zdenka Klučková	Lomená 505	Měšice u Prahy	ne	st. 731
219	Kateřina Schreiberová	Sadová 572	Měšice u Prahy	ano	st. 805
220	Karel Vyhňálek	Javorová 356	Měšice u Prahy	ano	st. 502
221	Alena Dudková	Hlavní 173	Měšice u Prahy	ne	st. 187
222	Michal Matouš	V Remízku 158	Měšice u Prahy	ne	st. 150

223	Zdeňka Králová	Revoluční 175	Měšice u Prahy	ano	st. 196
224	Jana Kotenová	Lomená 505	Měšice u Prahy	ne	st. 731
225	Daniela Mayerhöferová	Zlončice 90/3	Zlončice	ano	st. 286
226	Jan Mayerhöfer	Zlončice 90/3	Zlončice	ne	st. 286
227	Alena Havlínová (30.11.1984)	Dolany	Dolany u Prahy	-	-
228	Renata Hrubantová	Dolany 267	Dolany u Prahy	ano	st. 422
229	Roman Hrubant	Dolany 267	Dolany u Prahy	ano	st. 422
230	Ing. David Horák, DiS.	Roháčova 107	Praha 3	-	-
231	Markéta Horáková	Roháčova 107	Praha 3	-	-
232	Karel Wenlich	Dolany 263	Dolany u Prahy	ano	st. 424
233	Eva Vondrová	Dolany 221	Dolany u Prahy	ne	st. 314
234	Jana Ekhardová	Dolany 89	Dolany u Prahy	ano	st. 114
235	Jiří Vendera	Dolany 169	Dolany u Prahy	ano	st. 191
236	Ivana Gembítká	Dolany 117	Dolany u Prahy	ano	st. 150
237	Dana Krupičková	Dolany 82	Dolany u Prahy	ano	st. 110
238	Vladislava Lněničková	Dolany 119	Dolany u Prahy	ano	st. 146
239	Jiří Pavlíček	Dolany 79	Dolany u Prahy	ano	st. 104
240	Petr Dvořák	Dolany 156	Dolany u Prahy	ano	st. 184
241	Dana Vlasáková	Dolany 239	Dolany u Prahy	ano	st. 387
242	Eva Turčaninová	Dolany 8	Dolany u Prahy	ne	st. 9
243	Miroslav Irnčík	Dolany 133	Dolany u Prahy	ano	st. 158
244	Ing. Ivana Hlochová	Dolany 222	Dolany u Prahy	ano	st. 295
245	PhDr. Zdeňka Smetanová, CSc.	Dolany 222	Dolany u Prahy	ano	st. 295
246	Jiřina Míková	Dolany 206	Dolany u Prahy	ano	st. 268
247	Pavčina Vinczeová	Dolany 87	Dolany u Prahy	ano	st. 112
248	Josef Vaněk	Dolany 254	Dolany u Prahy	ano	st. 397
249	MŠ Sluníčko Dolany	Dolany 227	Dolany u Prahy	ne	st. 296
250	Ing. Tomáš Vlasák	Dolany 246	Dolany u Prahy	ano	st. 392
251	Lucie Jankovičová	Dolany 215	Dolany u Prahy	ano	st. 277
252	Gabriela Soukupová	Dolany 283	Dolany u Prahy	ano	st. 443
253	Jana Vaňková	Dolany 199	Dolany u Prahy	ano	st. 243
254	Josef Vaněk	Dolany 199	Dolany u Prahy	ano	st. 243
255	Milada Vaňková	Dolany 254	Dolany u Prahy	ano	st. 397

256	Jan Vořechovský	Dolany 108	Dolany u Prahy	ne	st. 135
257	Irena Lisá	Dolany 281	Dolany u Prahy	ano	st. 430
258	Pavla Burgerová	Dolany 47	Dolany u Prahy	ne	st. 69
259	Jindřich Liška	Dolany 141	Dolany u Prahy	ano	st. 164
260	Iveta Góralczyková	Dolany 159	Dolany u Prahy	ano	st. 187
261	Katarína Míková	Dolany 229	Dolany u Prahy	ano	st. 312
262	Pavčina Kučerová	Dolany 300	Dolany u Prahy	ano	st. 455
263	Irena Válková	Dolany 116	Dolany u Prahy	ano	st. 152
264	Jaroslav Klesnar	Dolany 42	Dolany u Prahy	ano	st. 34/2
265	Josef Dobš	Dolany 162	Dolany u Prahy	ano	st. 192
266	Ing. Aleš Honsa	Pplk. Sochora 694/24	Praha 7	-	-
267	Ing. František Janáč	Dolany 55	Dolany u Prahy	ano	st. 60
268	RnDr. Lenka Krsková, PhD.	Dolany 244	Dolany u Prahy	ano	st. 410
269	Jiřina Tušková	Dělnická 542	Vrchlabí	-	-
270	Lukáš Svoboda	spartakiádní 261/5	Ústí nad Labem	-	-
271	Jarmila Zavadilová	Ke Kurtům 378/13	Praha 4 - Písnice	-	-
272	Lucie Špačková	V Malém háji 355	Odolena Voda	ano	st. 721/3
273	Jiří Krsek	Dolany 244	Dolany u Prahy	ano	st. 410
274	Jana Vidimová	Dolany 132	Dolany u Prahy	ano	st. 161
275	Jana Strnadová	Dolany 98	Dolany u Prahy	ano	st. 124
276	Obec Chvatěruby, zastopená starostou Františkem Derflem				
277	Lucie Janíková	Obružní 678	Bašť	Ano	St. 633
278	Svatopluk Janík	Obružní 678	Bašť	ne	St. 633
279	Lucie Semerádová	Dolany 162	Dolany u Prahy	Ne	St. 192
280	Město Kralupy nad Vltavou, zastoupené starostou Petrem Holečkem				

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námítky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vochochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.



Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq, 16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq, 16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY**

**10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letišť. Pokud jde o námitky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letišť. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letišť, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letišť, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letišť. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letišť Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letišť PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či**

***koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

Závěr

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.***

**37) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Karel Hajduk	Dolany 259	Dolany u Prahy	ano	69/5, LV 370
2	Kamila Chovancová	Horka 136, Bašť	Bašť	ano	202, 203, LV 723
3	František Chovanec	Horka 136, Bašť	Bašť	ano	202, 203, LV 723
4	Karel Petráček	Mratínská 564, Bašť	Bašť	ano	354, LV 579
5	Věra Petráčková	Mratínská 564, Bašť	Bašť	ano	354, LV 579
6	Pavel Šindelka	Dolany 39	Dolany u Prahy	ano	st. 67/2, LV 148
7	Ivana Šindelková	Dolany 269	Dolany u Prahy	ano	67/2, LV 148
8	Ctirad Bayer	Bořanovická 900, Bašť	Bašť	ano	554/122, LV 909
9	Ing. Petr Svoboda, Ph.D. Ing. Iveta Svobodová	Jana Pavelky 673, Líbeznice	Líbeznice	ano	892 a 554/18, LV 1055
10	Pavel Veselý	Bašť 102	Bašť	ano	512/12, LV 148
11	Patrik Mareš	Dolany 143	Dolany u Prahy	ne	167, LV 177
12	Mgr. Martin Kupka	Jana Pavelky 660, Líbeznice	Líbeznice	ano	918, 554/36, LV 1099
13	Tomáš Novák	Kojetická 645, Líbeznice	Líbeznice	ano	st. 852, LV 989
14	Ing. Luboš Holíč	Jana Pavelky 669, Líbeznice	Líbeznice	ano	554/43, LV 1029
15	Kateřina Nováková	Kojetická 645, Líbeznice	Líbeznice	ano	st. 852, LV 989
16	ZŠ Dolany, řed. Viktor Vondra	Dolany 24	Dolany u Prahy	ne	91, LV 1001
17	Eva Meldová	Dolany 219	Dolany u Prahy	ano	st. 281, LV 68
18	Jakub Mareš	Dolany 143	Dolany u Prahy	ne	167, LV 177
19	Ivana Mašková, JUDr. Jaromír Kain	Tupolevova 477, Praha 9	Bašť	ano	492, LV 675
20	Stanislav Klír	Dolany 193	Dolany u Prahy	ano	276/5, LV 541
21	TJ Sokol Dolany o.s.	Dolany 253	Dolany u Prahy	ano	395, LV 297
22	Pavčina Marešová	Dolany 143	Dolany u Prahy	ano	167, LV 177
23	Tomáš Mareš	Dolany 143	Dolany u Prahy	ano	167, LV 177
24	Ladislav Svoboda	Okružní 625, Bašť	Bašť	ano	474, LV 701
25	Jiří Doležel	Kojetická 599, Bašť	Bašť	ano	451, 98/259, LV 664
26	Marie Matt	Na Pískách 131, Panenské Břežany	Panenské Břežany	ano	141/17, 141/10, LV 56
27	Roman Werner	Na Pískách 198, Panenské	Panenské	ano	10/3 a 344, LV 412

		Břežany	Břežany		
28	Daniela Urbánková, BSc.	Dolany 297	Dolany u Prahy	ano	274/1 (st.451), LV 593
29	Rudolf Fiala	Panenské Břežany 121	Panenské Břežany	ano	169 a 141/9, LV 165
30	Hana Klírová	Dolany 193	Dolany u Prahy	ano	276/1, LV 219
31	Jiřina Vlasáková	Dolany 146	Dolany u Prahy	ne	89/5 (st. 171), LV 389
32	Eva Turčaninová	Dolany 84	Dolany u Prahy	ano	st. 107, LV 355
33	Ondřej Momut	Dolany 286	Dolany u Prahy	ano	st. 446, LV 524
34	Helena Čemusová	Panenské Břežany 57	Panenské Břežany	ano	454/4, LV 4
35	Blanka Walová	28. Října 1142/3, Neratovice	Panenské Břežany	ano	454/4, LV 4
36	Ing. Martin Fiury	Ke Křížku 05, Panenské Břežany	Panenské Břežany	ano	158, 127/7, LV 185
37	Zuzana Ševčíková	Českolipská 383/21, Praha-Střížkov	Bašť	ano	474, LV 701
38	Petra Šeráková, Miroslav Šerák	Kojetická 644, Líbeznice	Líbeznice	ano	851, LV 1019
39	Kristina Staňková	Lovosická 771/12, Praha 9-Prosek,	Bašť	ano	714, LV 330
40	Dušan Richter	Děkov 85, Hořesedly	Bašť	ano	714, LV 330
41	David Halík	Dolany 256	Dolany u Prahy	ano	st. 389, LV 100
42	Šárka Bláhová	Dolany 93	Dolany u Prahy	ano	st. 121, LV 139
43	Ing. Pavel Šimek	Dolany 294	Dolany u Prahy	ano	263/18, LV 573
44	Jana Švejdíková Marcel Švejdík	Dolany 260	Dolany u Prahy	ano	409, LV 531
45	Anna Sekalová	Dolany 36	Dolany u Prahy	ano	236 a 68/1, LV 109
46	Jitka Tomsová (nar. 2.7.1984)	Dolany 255	Dolany u Prahy	ne	3/3, LV 397
47	Pavel Rebec	Dolany 296	Dolany u Prahy	ano	274/3, LV 574
48	Jaroslav Hamouz	Dolany 101	Dolany u Prahy	ano	123, LV 144
49	Mark Matthews	Dolany 293	Dolany u Prahy	ano	263/19, LV 581
50	Tomáš Toms	Dolany 255	Dolany u Prahy	ne	3/3, LV 397
51	Jitka Tomsová (nar. 3.10.1960)	Dolany 255	Dolany u Prahy	ne	3/3, LV 397
52	Tereza Tomsová	Dolany 255	Dolany u Prahy	ne	3/3, LV 397
53	Irena Tomsová	Dolany 255	Dolany u Prahy	ne	3/3, LV 397

54	Vratislav Toms	Dolany 255	Dolany u Prahy	ano	3/3. LV 397
55	Taťána Djurevská	Dolany 124	Dolany u Prahy	ano	149, LV 164
56	Jiří Halík Renata Halíková	Dolany 261	Dolany u Prahy	ano	7/1, 206/3, 81/4, LV 101
57	Radek Vajner	Kostelecká 771, Bašť	Bašť	ano	553, LV 816
58	Ing. Vojtěch Klír, Ph.D.	Dolany 193	Dolany u Prahy	ano	276/4, LV 540
59	Mojmír Strakoš	Ve Dvoře 749	Líbeznice	ano	St. 1005, LV 1226
60	Libor Pavera	Březová 56	Bašť	Ano	St. 443
61	Michaela Jeřábková	Březová 56	Bašť	Ano	St. 443
62	Mojmír Strakoš	Ve Dvoře 749	Líbeznice	Ano	St. 1005

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKV0/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č....., obce....., katastrálního území..... Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

#### **1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví.



Při vyhlašování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze**

***zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.***

***Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.***

***KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).***

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy

RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

**Doplnění KHS:****Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

**5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

#### **Dolnění KHS:**

**Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**38) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Hana Nováková  
Spojovací 223, 250 65 Bašť

vlastník parcely: st. 133

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č. 424/6 a 440/3, obce Bašť, katastrálního území Bašť. Tyto nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o



tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje

a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### Vypořádání

Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam

zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště

Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevyklučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákoný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákoný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

## **6. Další námítky**

Nemohu souhlasit se stanovením hlukového pásma na mých pozemcích p.č. 424/5 a 440/3 v katastrálním území Bašť. Tyto pozemky podle platného územního plánu obce Bašť se nacházejí mezi povolenou výstavbou na pozemku p.č. 424/6 (s již vydaným územním rozhodnutím) a obcí. Jsou tedy pro zemědělskou výrobu již nevhodné a v budoucnu v souladu s novým územním plánem obce počítám s jejich zástavbou rodinnými domy.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.*

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se

zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

#### **Doplnění KHS:**

**Námítky č.1 -5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1 -5.**

**39) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Holíková Naděžda a Holík Libor  
Akátová 177, Panenské Břežany 25070  
vlastník parcely: st. 148

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č. 127/1, katastrálního území Panenské Břežany. Tyto nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi (popř. tím dojde ke snížení hodnoty nemovitosti) v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.



Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná.** Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii „Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásů letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásů.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u**

**těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

6. ....Záměr f. Penta vzhledem k její nechvalné pověsti není veřejným zájmem, snaží se v naprosto nevhodné silně zabydlené lokalitě na úkor svého zisku poškodit na zdraví tisíce obyvatel, znehodnotit jejich nemovitosti a v zásadě z některých vesnic vytvořit Lidice a vyhnat občany z regionu. Je podezřelý a podivný, že celý proces se dostal až do této fáze, proč vůbec začal a nebyl zastaven již na samotném počátku.

7. Když státním orgánům jsou občané lhostejní, proč alespoň nechrání ekonomické a bezpečnostní zájmy státu? Je v tomto procesu korupce na nejvyšší úrovni? To nakonec dle mnoha podezření vyšetří orgány činné v trestním řízení, aby bylo najisto, že tomu tak není.

## **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.***

**40) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Jan Troják	Pakoměřická 347	Ano	St. 351	Líbeznice
2	Milada Kozlová	Pakoměřická 347	Ano	St. 350	Líbeznice
3	Bohuslav Troják	Pakoměřická 347	Ano	589/18	Líbeznice

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č. ...., katastrálního území ..... Tyto nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde ke snížení hodnoty nemovitosti v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.



Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním**

*letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### Vypořádání

Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené

v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc

přiznává, že je toho názoru, „ že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje**

*náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákoný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákoný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Úřad *postupuje* striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.

## **6. Přímé dopady a důsledky (civilní odpad)**

S výše popsaným nezákonným postupem by došlo k výraznému omezení a mnohdy i blokaci výkonu uživatelských a vlastnických práv a výraznému snížení kvality života v dotčených nemovitostech a jejich absolutních cenových degradací. Letiště Vodochody jednoznačně není obecně prospěšnou stavbou a není tedy žádného důvodu proč by měl jeho provoz být minimálním způsobem poškozovat život okolních obyvatel.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného

hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy může být dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítka č.1-5.***

***Námítka č.6 - Přímé dopady a důsledky (civilní odpad) - blokáce výkonu uživatelských a vlastnických práv, snížení kvality života a cenová degradace. Letiště PRAHA/Vodochody jednoznačně není obecně prospěšnou stavbou. - KHS není příslušná se vyjadřovat k omezení vlastnického ani užívacího práva. V části týkající se hodnocení letiště jako obecně prospěšné stavby viz vypořádání KHS k podání č. 27 - námítka č.6.***

**41) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Michal Procházka	Generála Svobody 664/13, Třebíč	ano	St. 97	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č....., katastrálního území ..... Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o



tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

***KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).***

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje

a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam

zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště

Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

*V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## 5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### Vypořádání

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

## 6. Další námitky

Listina základních práv a svobod v čl. 11 odst. 4. uvádí, že vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva je možné **ve veřejném zájmu** a to na základě zákona **a za náhradu**. Veřejný zájem nebyl prokázán a o náhradě se mnou nikdo nejednal.

### Vypořádání

*Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.*

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu*

*ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

*Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.*

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**Námítka č.6 KHS není příslušná se vyjadřovat k omezení vlastnických práv, v části týkající se veřejného zájmu viz vypořádání KHS k podání č. 2 - námitka č.7.**

**42) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Markéta Laube	Sadová 704	ano	589/28	Líbeznice

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č....., katastrálního území ..... Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde ke snížení hodnoty nemovitostí v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.



Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdřív ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u**

**těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Koridor na Mezinárodní letiště Václava Havla vedoucí přes Líbeznice**

Líbeznice jsou již nyní zatížené hlukem z leteckého provozu směřovaného na Mezinárodní letiště Václava Havla vedoucí přes Líbeznice. Průměrný časový interval mezi jednotlivými přelety je 4 minuty a výška přeletů cca 1 km nad Líbeznicemi je. Hluk z leteckého provozu je již nyní obtěžující a souběh s leteckým koridorem na letiště Vodochody bude neúnosný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních. Hluk z leteckého provozu, je ve výpočtech zohledněn. K porušování zákonných limitů dojít nemůže a to na základě omezení uložených v OOP.**

### **Doplnění KHS:**

**V obci Líbeznice nejsou překračovány hygienické limity hluku z provozu Letiště Václava Havla a nebudou překračovány ani provozem letiště PRAHA/Vodochody. Tento případný souběh vlivů byl hodnocen již při plánovaném rozšíření provozu letiště PRAHA/Vodochody v rámci posuzování dokumentace EIA (vyhodnoceno pro hypotetický provoz 35 tisíc pohybů letadel za rok, tj. téměř dvojnásobný oproti provozu, pro nějž je navrhováno OHP). Jestliže v procesu EIA se překročení limitů hluku z provozu obou letišť neprokázalo, lze spolehlivě dovodit, že synergická akustická zátěž z obou letišť v dané lokalitě nepřekročí hygienické limity při navrhované nižší intenzitě letecké dopravy v rámci OHP.**

## **7. Dotčení vlastnického práva a znehodnocení nemovitosti**

Vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde ke snížení hodnoty nemovitostí v mém vlastnictví. Moje nemovitost byla postavena dříve, než byla zrealizována, dříve než se objevila myšlenka přeměnit dosavadní dráhu sloužící potřebám společnosti Aero ve skutečné mezinárodní letiště se vším všudy, včetně intenzivního provozu.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

**8. Znehodnocení kvality života**

Bydlení patří mezi základní biologické potřeby člověka. V bytě člověk prožívá značnou část svého života, vykonává řadu potřeb a činností, ale hlavně odpočívá a po práci obnovuje svoje duševní a fyzické síly. Předpokladem plnohodnotného odpočinku je pobyt v nehlukném prostředí. Tedy v tichu a klidu. Nadměrným hlukem dojde ke znehodnocení kvality života mého i mé rodiny.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“**

**Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud**

**jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.**

**Doplnění vypořádání KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti. Zároveň dojde ke znehodnocení mé kvality života i celé mé rodiny.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5**



**43) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcela	katastrální území
1	Pavel Hájek	Pustinka 369, Lány	ano	90/1, 90/3, 91	Dolany u Prahy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem nemovitosti parc. č....., katastrálního území ..... Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdřív ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u**

**těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Svě stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Další námítky**

Uvedené pozemky byly zakoupeny v roce 2012 s tím, že budou bezplatně zapůjčeny kynologickému klubu ZKO Dolany. Sportoviště v této části Dolan jsou již 40 let využívána veškerým osazenstvem Dolan ale i širokého okolí včetně Prahy, za účelem sportovního vyžití a oddechu.

Zakoupené pozemky jsme předchozích 40 let měli v pronájmu. Celé toto období bylo vedle sportovních činností věnováno zvelebování tohoto území a vytváření příjemného prostředí pro odpočinek. Je tomu tak i u našich sousedů TJ Sokol, kteří vlastní na vedlejším pozemku fotbalové hřiště a tenisové kurty včetně veškerého zázemí. Naše čtyřicetileté snažení bylo činěno v souladu se zájmy celé obce a v souladu s jejím územním plánem. Jsme přesvědčeni, že záměr letiště Vodochody by mnohaleté snažení desítek lidí zcela znehodnotil.

### **Vypořádání**

**Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa. Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadujícího ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno.**

### **Doplnění KHS:**

**pozemky, parc.č. 90/1, 90/3 v k.ú. Dolany u Prahy (vedené jako zahrada) využívané ke sportovním účelům a oddechu, nejsou dle ust. § 30 odst. 3 zákona chráněnými prostory, tzn. že požadavek na nepřekračování limitů hluku provozem letiště PRAHA/Vodochody se těchto ploch netýká.**

Závěr

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil

#### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### ***Doplnění KHS :***

***Námítky č.1-5 viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5***



**44) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Libuše Krimlová	Dolany 172	Dolany u Prahy	ne	st. 198
2	František Kriml	Dolany 172	Dolany u Prahy	ne	st. 198
3	Klára Krimlová	Dolany 172	Dolany u Prahy	ne	st. 198
4	Martin Kriml	Dolany 172	Dolany u Prahy	ano	st. 198
5	Veronika Hubičková DiS.	Dolany 289	Dolany u Prahy	ano	st. 417
6	Zuzana Zimová	Dolany 180	Dolany u Prahy	ano	st. 204
7	Zdeněk Doubek	Dolany 180	Dolany u Prahy	ano	st. 204
8	Jana Votavová	Suchý Vršek 2136	Praha 5	-	-
9	Věra Votavová	Lužná 15	Praha 6	-	-
10	Luděk Říha	Dolany 250	Dolany u Prahy	ano	st. 390
11	František Gembitzki	Dolany 207	Dolany u Prahy	ano	st. 297
12	Emilie Venderová	V zátiší 1013, Kralupy n. Vlt.	Dolany u Prahy	ano	st. 191
13	Evžen Čambal	Dolany 114	Dolany u Prahy	ano	st. 148
14	Anna Framberková	Dolany 89	Dolany u Prahy	ne	st. 114
15	Michal Vlasák	Dolany 239	Dolany u Prahy	ano	st. 387
16	Jaroslav Král	Dolany 249	Dolany u Prahy	ano	st. 411
17	Ladislav Míka	Dolany 206	Dolany u Prahy	ne	st. 268
18	MUDr. Ondřej Hloch	Dolany 222	Dolany u Prahy	ne	st. 295
19	Jaroslav Smetana	Dolany 222	Dolany u Prahy	ano	st. 295
20	Miroslav Dušek	Dolany 230	Dolany u Prahy	ano	st. 310
21	Jana Lachorová	Dolany 245	Dolany u Prahy	ano	209/95
22	Ladislav Lachor	Dolany 245	Dolany u Prahy	ano	209/95
23	Jiřina Kadavá	Dolany 77	Dolany u Prahy	ano	st. 102
24	Marie Králová	Dolany 160	Dolany u Prahy	ano	st. 185
25	Hana Králová	Dolany 160	Dolany u Prahy	ne	st. 185
26	Salina Orazsahatova	Dolany 293	Dolany u Prahy	ne	st. 429
27	Tomáš Zikmund	Dolany 134	Dolany u Prahy	ano	st. 169
28	Jaroslava Zikmundová	Dolany 134	Dolany u Prahy	ne	st. 169
29	Monika Karasová	Dolany 160	Dolany u Prahy	ne	st. 185
30	Ivana Karasová	Dolany 160	Dolany u Prahy	ano	st. 185

31	Martina Králová	Dolany 160	Dolany u Prahy	ne	st. 185
32	Hana Hamouzová	Dolany 101	Dolany u Prahy	ne	st. 123
33	Jaroslav Král	Dolany 160	Dolany u Prahy	ano	st. 185
34	Renáta Kodejšová	Dolany 187	Dolany u Prahy	ano	st. 248
35	Antonín Melda	Dolany 219	Dolany u Prahy	ano	st. 281
36	Irena Tomsová	Dolany 255	Dolany u Prahy	ano	st. 178
37	Kateřina Pavlová	Divišovská 2310/3	Praha 4 - Chodov	-	-
38	Jiřina Šindelářová	Dolany 131	Dolany u Prahy	ano	st. 154
39	Ivana Bartůňková	Dolany 205	Dolany u Prahy	ne	st. 269
40	Blanka Benešová	Dolany 295	Dolany u Prahy	ano	st. 408
41	Soňa Balabánová	Dolany 149	Dolany u Prahy	ano	st. 177
42	Radka Horčíková	Dolany 81	Dolany u Prahy	ne	st. 109
43	Mgr. Josef Süssmilch	Dolany 194	Dolany u Prahy	ano	st. 242
44	Marcela Süssmilchová	Dolany 194	Dolany u Prahy	ano	st. 242
45	Věra Šíchová	Dolany 151	Dolany u Prahy	ne	st. 178
46	Hana Dobšová	Dolany 162	Dolany u Prahy	ano	st. 192
47	Radana Konířová	Dolany 202	Dolany u Prahy	ano	st. 246
48	Jaroslava Šarbochová	Dolany 155	Dolany u Prahy	ano	st. 186
49	Miroslav Halík	Dolany 73	Dolany u Prahy	ano	st. 98
50	Venceslava Lídlová	Dolany 78	Dolany u Prahy	ano	st. 103
51	Miloš Machara	Dolany 203	Dolany u Prahy	ano	st. 254
52	Jiří Süssmilch	Dolany 209	Dolany u Prahy	ano	st. 284/1
53	Jolana Sekaninová	Dolany 75	Dolany u Prahy	ano	st. 100
54	Drahomíra Ladislavová	Dolany 74	Dolany u Prahy	ano	st. 99
55	Hana Venderová Brusová	Dolany 169	Dolany u Prahy	ne	st. 191
56	Petr Vendera	Dolany 169	Dolany u Prahy	ne	st. 191
57	Bc. Jana Vondrová	Dolany 109	Dolany u Prahy	ne	st. 133
58	František Oliva	Ledvinova 1708/3, Chodov, Praha	Dolany u Prahy	ano	st. 89
59	Pavel Süssmilch	Dolany 167	Dolany u Prahy	ne	st. 190
60	Jana Süssmilchová	Dolany 167	Dolany u Prahy	ne	st. 190
61	Pavel Kučera	Dolany 167	Dolany u Prahy	ne	st. 190
62	Jana Verbířová	Dolany 115	Dolany u Prahy	ano	st. 141

63	Martina Sušková	Dolany 190	Dolany u Prahy	ano	st. 225
64	Věra Pokorná	Dolany 228	Dolany u Prahy	ano	st. 313
65	Bc. Alena Benešová	Dolany 176	Dolany u Prahy	ano	st. 201
66	Vlasta Svojsíková	Dolany 213	Dolany u Prahy	ano	st. 278
67	Tomáš Gandel	Dolany 287	Dolany u Prahy	ano	st. 414
68	Petr Halík	Dolany 261	Dolany u Prahy	ne	st. 7/1

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

#### **1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Ze zákona o civilní letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce*

**přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podminila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

**Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

**Závěr**

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

**Doplnění KHS:**

***viz vypořádání KHS k podání č.19.***

**45) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Pavel Šrámek	Dolany 225	Dolany u Prahy	Ano	St. 293

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Ze zákona o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze**



**zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí zařadit do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010**

– 93, *kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### Vypořádání

*Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.*

### 4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

#### **6. Další připomínky**

Rozšířením letiště Vodochody se sníží kvalita života v naší obci

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadujícího ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno.**

#### **Doplnění KHS:**

**Návrh OHP je zpracován pro provoz na stávající infrastrukturu, nejde tedy o hodnocení předpokládaného rozšíření provozu, které je samostatně projednáváno v řízení EIA.**

#### **Závěr**

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

#### **Doplnění KHS:**

**Námítky č.1-5 - viz vypořádání KHS k podání č.19 námítkám č.1-5.**

**46) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Ludmila Hálková	Dolany 91	Dolany u Prahy	Ano	St. 118

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve*

*svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letišť. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

### 3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### Vypořádání

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

### 4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za nájisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané

hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovést veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**



## 5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

### Závěr

Návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

### Doplnění KHS:

**Doplnění KHS viz vypořádání KHS k podání č.19**

**K námitce č.4 - nezákonné vyjádření KHS - viz vypořádání KHS k podání č.13 námitka č.4**

**47) Námitky a připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:**

p.č.	jméno a příjmení	adresa	katastrální území	vlastník	parcela
1	Radka Gandelová	Dolany 287	Dolany u Prahy	Ano	St. 414
2	Miluška Kazdová	Dolany 217	Dolany u Prahy	Ano	St. 285

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňuji takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Ze zákona o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce**

**přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podminila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

#### **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

### **Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č.19**

**48)** Podatel: Občanské sdružení Klidná Bášť

IČ 28559541

Na Návsi 1, 25065 Bašť

Připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28. 8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále OHP LV).

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující podmínky, současně s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení.

Zdůvodnění:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy.**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravena jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pasem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody, který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle našeho názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pasem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pasem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pasem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2.

překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 - 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsme názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, a dokonce ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**



**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah OHP „stanoven na základě studie „LETISTĚ VODOCHODY - Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště" z července 2012".

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB".

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah OHP LV byl definován na základě propočtu hladiny hluku, které bude (možná) dosaženo v budoucnu. Uvedený název studie však tvrdí, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. V opačném případě by se jednalo o vědomou manipulaci a podvod. Máme za to, že OHP LV je ve skutečnosti navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze dále usuzovat, že OHP je vyhlašováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. OHP se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby Letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných ochranných pasem, stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové OHP LV je ovšem navrhováno pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že OHP LV není navrhováno pro současný provoz letiště, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány. Takový postup je podle našeho názoru protizákonný.

Společnost Letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257. Stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno žádné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování. I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy OHP LV (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlašovat OHP pásmo v rozsahu reagujícím na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody

máme za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších Let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel stanovisko EIA. Vyhlášení OHP pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit OHP letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a Územním plánem obce.**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezeno v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslena letiště, nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezeno, kam zasahuje ochranné pásmo a

na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezena nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu OHP, tak jak je navrhován v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení OHP představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezena v příslušné územně plánovací dokumentaci - Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. OHP LV, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezeno není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

Je v rozporu rovněž s Územním plánem obce Bašť.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o nesoulad s územním plánem obce, tak případně vyhlášení OHP jde se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, tedy o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat, včetně dotčeného územního plánu dle platné úpravy obsažené v zákoně č. 183/2006 Sb. a vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj 500/2006 Sb.**

#### **9. Zkreslené hodnocení stávajícího provozu**

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody - řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištem ..., musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc

přiznává, že je toho názoru, že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení OHP LV, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Máme za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení OHP LV nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení OHP LV, které by jejich překračování umožňovalo, je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví. KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření, je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných**

**vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje OHP LV opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště jsou zjevně právně nepřipustné, jsou v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonné.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany**

Z textu návrhu OHP LV dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby - čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná přestavba na sklad ap.), a nebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot tedy hlučná činnost - by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který**

*bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“*

*Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.*

#### **Doplnění vypořádání KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

*Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možností dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.*

## **7. Závěr**

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje OHP LV, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového OHP LV, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně

nepřípustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

***Námítky č.1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č. 13 námitky č.1-5.***

***Námítka č.6 - viz vypořádání KHS k podání č. 21 námitka č.6***

**49) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Svazek obcí Region povodí Mratínského potoka  
zastoupený Mgr. Martinem Kupkou, předsedou svazu  
se sídlem Hlavní 55, 250 64 Měšice  
IČ 69344485

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Vzhledem k tomu, že mezi členskými obcemi Svazku obcí Region povodí Mratínského potoka figurují i obce přímo i nepřímo dotčené vyhlášením ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, dovolujeme si podat tyto pádné a věcné námitky. Zároveň si dovolujeme požádat, aby Váš úřad ve svém přístupu i v rozhodnutí zohlednil vůli samospráv v dotčeném území.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.



Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud

nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě

možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

Námítka *není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.*

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u**

**těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Rozpor se Strategií rozvoje Regionu povodí Mratínského potoka**

Případná existence ochranného hlukového pásma Letiště Vodochody stejně jako případné rozšíření letiště odporuje hned čtyřem schváleným strategickým cílům rozvoje regionu. Zmíněnými rozvojovými prioritami jsou: 1. Zkvalitňování a rozšiřování kapacit školních a předškolních zařízení, 2. Rozvoj volnočasových a společenských aktivit a související infrastruktury, 3. Revitalizace životního prostředí mikroregionu a ozeleňování ploch a 4. Rozvoj cestovního ruchu a společné propagace mikroregionu se zaměřením na rozvoj cyklistické dopravy. Podrobné znění Strategie rozvoje svazku obcí Region povodí Mratínského potoka je zveřejněno na internetové adrese [www.mratinsko.cz](http://www.mratinsko.cz).

Jsme přesvědčeni, že řádně schválená strategie rozvoje celého dotčeného území je nepominutelným podkladem i pro rozhodování Úřadu pro civilní letectví. Předmětné rozhodnutí ale nic z uvedených strategií nejenže nerespektuje, ale čtyři stěžejní body fakticky popírá.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Vyhlášení OHP nikterak nebrání rozvoji v námitce uvedených aktivit, neboť stávajících objektů se vyhlášení OHP nedotkne a v ostatním bude omezení dáno vyhlášeným OHP a jeho podmínkami, které další rozvoj území nevylučují.**

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém

pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

**Doplnění KHS:**

***Námítky č.1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č. 13 námítky č.1-5.***

**50) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Obec Líbeznice  
zastoupený Mgr. Martinem Kupkou, předsedou svazu  
se sídlem Mělnická 43, 250 65 Líbeznice  
IČ 240427

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Vzhledem k tomu, že obec Líbeznice leží v těsném sousedství území zasaženého uvažovaným ochranným hlukovým pásmem a s ohledem na to, že záměr rozšíření Letiště Vodochody nepříznivě ovlivňuje již v současné době další rozvoj obce, dovoluujeme si obrátit se na Váš úřad s žádostí o přijetí a zhodnocení našich pádných a věcných námitek. Zároveň si dovoluujeme požádat, aby Váš úřad ve svém přístupu i v rozhodnutí zohlednil vůli samospráv v dotčeném území.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o



tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje

a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam

zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

## **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a

přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

*V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.*

### **Závěr**

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání KHS k podání č.13**

**51) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Obec Dolany  
zastoupená starostou Josefem Dobšem  
Dolany 95, 278 01 Kralupy nad Vltavou  
IČ 00241199

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Obec Dolany je vlastníkem řady nemovitostí (škola č.p. 24, tech. budova č.p.4, Lada, pozemek Višňovka 55.000m<sup>2</sup> VKP, místní komunikace aj.) parc. č.213/4,284/1 v k.ú. Dolany u Prahy, obec Dolany, zapsané na LV Č. 10001, u katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrální pracoviště Mělník. Tyto nemovitosti leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno vlastnické právo obce, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s těmito nemovitostmi ve vlastnictví obce.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**I. Právní chyby návrhu:**

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2.

překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**



**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabýly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického

práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1

zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona..." KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Pokud jde o odborné právní stanovisko JUDr. Jaroslava Kadečky**

(příloha 6 přílohy 3: Návrh OHP-EKOLA group) jde o irelevantní soukromý právní názor, který podle samotného autora „nemá právní povahu odborného vyjádření“ viz str. 18 uvedeného materiálu. Proto jej podle našeho názoru nemůže UCL brát v potaz jako směrodatné odborné stanovisko, jakkoliv je takto v názvu prezentován a pro jeho vydání byl využit hlavičkový papír pracoviště jmenovaného.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Odborné právní stanovisko bylo předloženo jako podkladový materiál a jako takové hodnoceno, kdy pro Úřad je závazné stanovisko KHS, jehož obsah byl do OHP zapracován.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS ve svém stanovisku vychází z dikce zákona 258 a zákona 49, uvedené právní stanovisko není ani pro KHS závazné. (Viz též vypořádání KHS k podání č.1 námítce č.1.)**

## **II. Věcné důsledky zřízení OHP:**

- 1) Naprosté omezení rozvoje obce, ukončení nové výstavby a zakonzervování stávající podoby budov, jejichž změny či úpravy by podléhaly schválení UCL.
- 2) Zmaření investic obce do infrastruktury prováděné za účelem rozvoje obce, který by byl vyhlášením OHP paralyzován. V posledních 12 letech investovala obec do obecní infrastruktury více než 20 mil.Kč.
- 3) Podle údajů uvedených firmou EKOLA v materiálu EIA Letiště Vodochody, může být vliv na nemovitý majetek v jeho okolí vyjádřen poklesem ceny až o 25%. To podle prvních propočtů znamená znehodnocení jen bytového fondu ve 13 obcích v okolí letiště o cca 7 miliard Kč. V případě vyhlášení OHP to znamená prakticky odepsání bytového fondu celé naší obce (rozdělí 6 m v šířce ulice — v OHP nebo mimo OHP nehraje pro prodejní transakci roli). Při cca 190 rodinných domech a velmi opatrném odhadu současné průměrné ceny 2 mil. Kč za jeden, může činit škoda na majetku občanů obce — soukromých investorů do vlastního bydlení - způsobená vyhlášením OHP ( a jeho pravděpodobným rozšiřováním v budoucnu) asi 380 000 000 Kč.
- 4) V navrhovaném OHP se nachází budova ZŠ, jejímž je obec zřizovatelem. Jde o zařízení zákonem před hlukem zvláště chráněné. Jako klíčový socializační faktor je základní škola pro obec naprosto nepostradatelná a ohrožení její existence, resp. omezení využití v důsledku OHP je naprosto nepřijatelné. Zdravotní rizika z pobytu dětí ve venkovním prostoru, který je povinnou součástí jejich výukového procesu jsou evidentní ( viz možnost překračovat hlukové limity ve venkovním prostoru v OHP).
- 5) Pro obec je rovněž nepřijatelné, aby část jejího území (OHP) spadala pod jiný stavební úřad (UCL) o jehož objektivnosti, nezájatosti a řádném vykonávání svěřených pravomocí právě vedené řízení i předchozí postup při poskytování informací k věci vyvolává pochybnosti.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Uvedené námítky nejsou námitkami v pravém slova smyslu, omezení daná v OHP jsou ze zákona a Úřad je musí při vyhlásování respektovat. Znovu upozorňujeme na povinnost provozovatele dodržovat u stávajících objektů hygienické limity.***

#### **Doplnění KHS:**

***Povinnost dodržovat limity hluku se týká nejen stávajících objektů, ale i ploch, které splňují kritéria chráněných venkovních prostor dle ust. § 30 odst. 3 zákona 258. Pokud jde o uváděné omezení rozvoje stávající zástavby včetně budovy školy, je naopak j ako základní podmínka OHP stanoven požadavek na dodržování limitů hluku ve všech stávajících prostorách (definovaných § 30 odst. 3 zákona) včetně chráněných venkovních prostor (viz též vypořádání KHS k podání č. 1 námítce č.1).***

***K otázce poklesu cen nemovitěho majetku či kompetenčního konfliktu 2 stavebních úřadů není KHS příslušná se vyjadřovat.***

### **III. Nedostatky v podkladových materiálech:**

- 1) Definice stávající infrastruktury je zmatečná - je odlišná od údajů v podkladech stejného zpracovatele pro řízení EIA. Např. vzletová a přistávací dráha je v návrhu OHP definována takto:  
3.2 Základní údaje o letišti str. 14 - 3.2.1. Tab.1 - RWY 10/28 Únosnost (PCN) a povrch RWY: 27/R/B/X/T , asfalt  
V Dokumentaci záměru EIA Letiště Vodochody (MŽP 257) str. 44: Stávající stav — RWY 10/28: povrch cementobetonový, únosnost — odpovídající ACN letadel, která mohou dráhu využívat (!), Totéž se pak opakuje v Posudku dokumentace.  
UCL jako příslušný stavební úřad si jistě zjedná jasno, jaký povrch a s jakou únosností má skutečně RWY 10/28. Nicméně to vypovídá o úrovni práce zpracovatele Návrhu OHP.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. RWY 10/28 má momentálně v AIP ČR uvedenou hodnotu 17/R/B/X/T a jako povrch je uvedený asfalt (těleso RWY je však skutečně cementobetonové). Hodnota PCN je***

**v čase proměnná veličina a souvisí s postupným opotřebením a s životností RWY. Opravou povrchu nebo samotného tělesa RWY zpravidla dochází ke zvýšení hodnoty PCN. Pro vyhlášení OHP jsou však podstatné parametry jako déka a šířka RWY, včetně návazných ochranných pásem a překážkových ploch RWY, které definují největší přípustné typy letadel. Systém pojezdových drah a velikost odbavovací plochy definují kapacitní možnosti stávající infrastruktury. OHP vychází z těchto parametrů, které jednoznačně definují stávající infrastrukturu letiště pro potřeby vyhlášení OHP.**

2) Nebyly využity údaje o měření hluku z letiště v „charakteristickém letovém dnu“, což doba přípravy návrhu OHP (2 roky) navrhovateli umožňovala. Požadavek na měření reálného hluku z leteckého provozu po celou dobu projednávání záměru Letiště Vodochody (od roku 2009) byl opakovaně oprávněnými subjekty vznášen. Při odpovědném přístupu provozovatele v této věci mohl UCL nyní při tomto rozhodování disponovat faktickými údaji a nebyl by odkázán jen na teoretické studie/odhady hlukové zátěže okolí letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS provedla kontrolu dodržování hygienických limitů hluku v roce 2010, kdy prokázala při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t, dodržení limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody, a to s velkou rezervou. Nicméně bez teoretického výpočtu a vyhodnocení hlučnosti za použití hlukové studie nebylo možné zpracovat návrh OHP, neboť v současné době je využíváno letiště v jiném režimu s převahou letadel všeobecného letectví, ale návrh OHP vyhodnocuje zejména vliv změny skladby letadel na letišti PRAHA/Vodochody s převahou proudových dopravních letadel od 50 t do 120 t. Pokud jde o použitou metodiku výpočtu, v současné době není v ČR schválena jednotná metodika pro výpočet hluku, pro vyhodnocení byla použita predikce pomocí programu Cadna A verze 4.1.137. Do programu Cadna A je implementována doporučená metodika v EU - ECAC/CEAC Doc.29, což je metodika v souladu s příslušnými normami. Obecně však platí, že každý výpočtový model pracuje s jistou mírou nepřesnosti, proto je požadováno objektivizovat hlukovou situaci měřením hluku v rámci monitoringu a tento monitoring bude kontrolním mechanismem dodržování předpisů z hlediska ochrany veřejného zdraví.**

3) Jako nejpodstatnější vadou materiálu návrhu se jeví problematika složení letového parku (fleet mix) s jeho klíčovým vlivem na hlukovou zátěž okolí letiště. V roce 2012 si pro řízení EIA k problematice hluku vyžádalo MŽP stanovisko EUROCONTROLu. Ten, jako druhou vážnou otázku (po kritice povrchního marketingového zdůvodnění záměru) pro potvrzení objektivnosti předkládané hlukové studie uvedl právě absenci: a) jasné právní závaznosti použitého složení leteckého parku, b) velikost možné odchylky předem stanovené jako kritérium pro provedení nových propočetů hlukové studie. Rovněž byla konstatována nejasnost ohledně místních orgánů (local authorities) v odpovědnosti za její sledování. Obě věci jsou v Návrhu OHP opomenuty.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastruktuře lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu**

*předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.*

#### **Doplnění KHS:**

*Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.*

#### **Doplnění KHS:**

*Technické parametry letiště a jeho možnosti využitelnosti dle skladby letadel nepřísluší posuzovat KHS. KHS je však orgánem, který se zabývá kontrolou dodržování hygienických limitů hluku, za tím účelem je také navrhováno zavedení monitoringu hluku, a to právě s ohledem na navrhovanou změnu skladby letadel. Výsledky monitoringu budou předkládány KHS ke kontrole dodržování stanovených režimových podmínek v OHP.*

#### **Závěr**

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno vlastnické právo obce jako vlastníka nemovitostí nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon jejího vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.*



**52) Podatel:** Sdružení za klidný domov, občanské sdružení  
zastoupená předsedou Michaellem Gerstenbergerem  
Lomená 66, 250 07 Panenské Břežany

### **Námítky a připomínky k návrhu opatření obecné povahy ke zřízení OHP Letiště Vodochody**

Občanské sdružení Sdružení za klidný domov, sdružující občany vlastníci nemovitosti v obci Panenské Břežany, která je dotčenou obcí Návrhem opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) Letiště Vodochody, využívají svého práva, daného § 172, Zákona č.500/2004 Sb. a v § 70 Zákona č. 114/1992 Sb. a podávají k návrhu níže uvedené námítky a připomínky. Jako účastníci řízení jsme se písemně přihlásili dne 9.9.2013

#### **Námítky**

#### **1. Návrh OOP k vyhlášení OHP není v souladu se zákonem č.258/2000 Sb.**

Zdůvodnění: v Návrhu je uvedeno ve zdůvodnění, čl. II., "Návrh na zřízení OHP byl vypracován dle paragrafu 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, za využití paragrafu 31 odst. 2, zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů"

Zákon č.258/2000 Sb. však pregnantně uvádí dvě podmínky, za kterých správní orgán po dohodě s KHS OHP vyhláší - více než 50 000 pohybů letadel za rok a nedodržení hlukových limitů. Žádná z těchto podmínek splněna není a jako odůvodnění pro nedodržení zákonných podmínek uvádí ÚCL závěry právního názoru pracovníka MU Brno. Ty ale nelze stavět nad zákon a žádné relevantní údaje k současné hlukové situaci v okolí LKVO nejsou k dispozici.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto**

**výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Návrh OOP není v souladu se zákonem 183/2006 Sb., se zákonem č.500/2004 a se zákonem č.49/1997.**

Zdůvodnění: zákon č. 182/2006 v § 76 a násl. stanoví podmínky pro změnu limitu využití území dle územního plánování. OHP jako prvek územního plánování se změnou využití území a s vlivem na urbanistické řešení krajinného rázu dotčeného území projednán s dotčenými obcemi nebyl. Tím nebyla naplněna ani díkce § 172 zákona 500/2004 Sb. a § 37, odst. 1 zákona 49/1997 Sb. V Návrhu je v odůvodnění uvedeno "Územní plánování musí respektovat OHP letiště, nemůže připustit nárůst počtu staveb vyžadujících ochranu před hlukem...Je nutné zabezpečit ochranu samotné letecké stavby před umísťováním nových staveb vyžadujících ochranu před hlukem..." Územní plánování je řízeno příslušnými orgány územního plánování ZÚR kraje. ÚCL by se měl řídit ustanovením § 37/1997 Sb., odst. 1, věta druhá, která určuje, že "Opatřením obecné povahy podle věty druhé Úřad stanoví parametry ochranného pásma a jednotlivá opatření k ochraně leteckých staveb". Letecká stavba už svá ochranná pásma má a návrh OOP k vyhlášení OHP k ochraně letecké stavby neslouží, naopak zprošťuje povinnosti provozovatele letiště dané mu zákonem. Provozovatel letiště je povinen už nyní technickými, organizačními a dalšími opatřeními dané zákonem na ochranu veřejného zdraví zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené pro chráněné prostory, viz § 30 zákona č. 258/2000Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

**3. Návrh OPP není v souladu se ZÚR Středočeského kraje, který vymezení nových ploch využití území nepředpokládá.**

Zdůvodnění: jak je v Návrhu uvedeno, není v ZÚR předpokládáno s novými plochami využití území v okolí LKVO. V Návrhu se nejedná o změnu využití letiště, ale o změnu využití území, které povede ke změně krajinného rázu a k urbanistické deprivaci regionu. V Návrhu je dále uvedeno, že hlukový dopad byl orientačně vyznačen ve formě izofon. O to sice usilovalo LKVO od roku 2010, Ministerstvo pro místní rozvoj však svým dopisem čj. 21 901/2011-81 z 8.6.2011 sděluje na adresu LKVO toto: "...předmětná vyhláška neobsahuje žádný odkaz na limit využití území související s hlukovou zátěží nebo zakreslenou izofonou. Proto se tato izofona nestala součástí závazné části ÚP VÚC PR a ve

smyslu § 187/odst.7 stavebního zákona její platnost zanikla dnem účinnosti tohoto zákona." Izofona uváděná v Návrhu je převzata z dokumentace pro proces EIA, který nebyl ukončen a není vydáno závazné stanovisko Ministerstvem životního prostředí, které nemusí stavbu doporučit nebo může navrhnout jiné podmínky pro návazná řízení než je vyhlášení OHP, které může příslušný orgán územního plánování akceptovat. Argument ÚCL, že ani ostatní letiště v kraji nemají žádná vymezení v ZÚR je na hranici nejvyšší možné arogance. Ve středočeském kraji mají OHP pouze dvě letiště - LKPR v Ruzyni a vojenské letiště Čáslav, kde operuje 21. základna taktického letectví se stroji Gripen a L-159. K čemu chce ÚCL Letiště Vodochody přirovnávat?

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Návrh OOP nezohledňuje celé spektrum živočišné fauny v okolí letišť**

Zdůvodnění: s ohledem na cíle našeho sdružení k ochraně přírody a krajiny vznášíme i námitku, že ÚCL úplně pomíjí vliv hluku v prostoru vyznačené izofony 57 dB i na jiné živočichy, než jsou lidé, kteří patří v oblasti živočišné říše k těm nejodolnějším. Pokud by mělo být vyznačeno území bezpečného pohybu fauny, je třeba odkázat na dokumentaci a zoologický průzkum, včetně všech nedostatků, kterých bylo dopuštěno. K tomuto tématu nebyla dosud MŽP vydána žádná omezující stanoviska. Hranice OHP by proto měla nanejvýš kopírovat hranice pozemků letiště, aby byly ochráněny všechny živočišné druhy, vyskytující se mimo obytnou zástavbu a specifikované v dokumentaci EIA.

Neuzná-li správní orgán naše námitky z hlediska účasti OS za možné, uplatňujeme je jako připomínky.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. OHP je vyhlášováno na současný stav a do života živočichů nikterak nezasáhne, nejde o zvýšení kapacity letiště.***

#### **Připomínky**

1. Ke zřízení OHP letiště Vodochody není zákonný důvod. Součástí návrhu je i právní stanovisko, které zřízení OHP u letišť, nesplňujících podmínky dané v § 31, Zákona o veřejném zdraví č.258/2000 Sb. připouští, jiné právní stanovisko, např. AK Šikola a part. s.r.o., takovou možnost nepřipouští. Citujeme: "dle části správního řádu z ustanovení § 171 postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné, které není právním předpisem, ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydat OOP pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u letišť s méně než 50

000 pohybů za rok neukládá. Ze zákona o veřejném zdraví tedy nelze dovodit pravomoc ÚCL pro vyhlášení OHP Letiště Vodochody, protože mu v tomto případě zákon tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento, jako norma obecná, obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem letišť, ohledně OHP ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který v § 31 obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných pásem letišť, které v případě Letiště Vodochody splněny nejsou. " ÚCL nemůže stavět správní úvahu, vydanou na základě žádosti provozovatele letiště, na základě studie k odůvodnění vyhlášení OHP, vypracované na objednávku za úplatu a na základě právního názoru, rovněž objednaného zadavatelem, nad ustanovení zákona.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad v odůvodnění návrhu zcela dostatečně shrnuje právní rámec úpravy možnosti vyhlášení OHP s tím, že sdílí právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 a publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevyklučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným, přičemž možnost vyhlášení OHP je dána přímou legitimací v § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.**

2. Současný provoz není monitorován a KHS nezjišťuje ekvivalentní hladinu hluku. V návrhu OOP se ukládá monitorování při frekvenci 1400 proudových letadel za rok, přitom se uvádí provoz 18653 letadel v roce 2012, z tohoto provozu žádný monitoring nepochází. K vymezení OHP proto použil ÚCL studii, kterou zpracoval stejný autorský kolektiv, jako studii pro plánovaný rozvoj letiště a která byla součástí dokumentace v dosud neukončeném procesu EIA. Tím je použita izofona 57 dB vytyčena na základě predikcí a ne na základě skutečných hlukových událostí.

Vyhlášení OHP se tak neopírá o žádné hodnoty hlukových událostí, které pochází v současné době jen z cvičných letů, realizovaných na okruzích a převážně bez dotyku se zemí a od sportovních letadel s objednanými letovými službami. Údaj 18 653 pohybů letadel za rok 2012 nevypovídá nic o ekvivalentní hladině hluku a tím ani nic o hlukové zátěži obyvatelstva, případně o možnosti dosažení či překročení hlukových limitů v chráněných prostorách dle zákona o veřejném zdraví. ÚCL tím nemá žádné relevantní opodstatnění pro zhodnocení současné hlukové zátěže v navrhovaném OHP.

Pan gen. ředitel LKVO sdělil našemu sdružení dopisem zn. LV/127/13 počty letadel za prvních 8 měsíců roku 2013 takto: celkem pohybů letadel 7158 ; z toho 6413 vrtulových letadel do 5,7 tun, 312 letadel nad 5,7 tun a proudová dopravní 107 letadel. Zbývající počet jsou bitevníky a vrtulníky. Jedná se o pohyby bez rozlišení dotyku se zemí, tedy i cvičná přiblížení na RWY, tj. nereprezentativní hlukové události. Svědčí to o nulové vypovídací schopnosti údajů o počtech pohybů, použitých jako zdůvodnění v Návrhu OOP.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastrukturu lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP**

**přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.**

#### **Doplnění KHS:**

**Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.**

3. Do připomínek také zařazujeme znovu nesoulad s územním plánováním a ÚP obcí, a to zejména proto, že ÚCL uvádí že "v době vydání ZÚR ( 7.2.2012) je k dispozici dokumentace a posudek EIA, který upravuje podmínky pro změnu užívání letiště tak, aby neměla nepřipustný vliv na obyvatele okolních obcí".

Jedná se úplně nepřesnou informaci a ÚCL si musí být toho vědom, protože k 7.2.2012 nebyl posudek k dokumentaci zpracován, a zúčastněnými subjekty, občany a OS bylo masivně požadováno vrácení dokumentace k dalšímu přepracování. Posudek byl zpracován až v květnu 2013, kdy byl poprvé zveřejněn návrh závazného stanoviska Ministerstvu životního prostředí zpracovatelem posudku, kde je návrh OHP zmíněn jiným subjektem, než provozovatelem letiště, včetně v Návrhu zmiňovaném monitoringu a určením monitorovacích míst navzdory tomu, že v posudku a i v dokumentaci je stále zdůrazňováno, že i při plném provozu letiště, pro který je i zpracována studie, použitá v Návrhu OOP, k překročení hygienických limitů hluku v zástavbě nedojde.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010**

**– 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

4. Jako samostatnou připomínku uvádíme výhradu ke skutečnosti, že se ÚCL v Návrhu OOP odvolává na dokumentaci a posudek, které byly při veřejném projednávání hromadně kritizovány pro značná pochybení. V době vydání Návrhu OOP nebylo ještě k dispozici stanovisko MŽP k procesu EIA a není známo, zda projekt podle dokumentace bude povolen a uskutečněn. Nelze se tedy odvolávat na obsah těchto dokumentů.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, v návrhu OOP jsou citovány ZÚR, nikoliv odkazováno na řízení EIA.**

5. V Návrhu jsou uvedeny rozporné údaje. V čl. I. je ve stati "Omezení v OHP" uvedeno, že musí být provozovatelem letiště zajištěno nepřekročení žádných hlukových limitů, stanovených zákonem č.258/2000Sb. pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb. Tuto podmínku stanovila KHS ve svém vyjádření pod zn. č. KHSSC 54433/2012 ze dne 2.11.2012. V čl. II, pak je v Návrhu OOP možnost překročení hlukových limitů uváděna ve výčtu základních stanovisek ad c) a d) dokonce s tím, že v dalším textu se uvádí, že rozsah OHP je dán podkladovou dokumentací, kde je "... na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu..." Pro budoucí provoz, jehož omezení ani frekvence známa není, nelze s jistotou zajistit dodržování hlukových limitů ve vyznačeném pásmu, dokonce byla v daném pásmu pro budoucí provoz vypočítána izofona 65 dB, viz EIA, dokumentace a studie, příloha 25. Dle zákona č. 258/2000 Sb. tak nepřekročení hlukových limitů může být v konečném důsledku zajištěno jen zahájením řízení o změně užívání stavby nebo jejím odstraněním. Tím se OHP stává nástrojem, který poškozuje občana, omezuje jeho vlastnická práva, a chrání jen a pouze maximální zhodnocení investice soukromého podnikatele Penta Investments.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, izofona  $L_{Aeq,16h} = 65$  dB se nachází pouze na pozemcích letiště a těsně za jeho hranicí, kde není žádný objekt vyžadující ochranu před hlukem.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS nadále trvá na požadavku nepřekračovat limity hluku ve stávajících chráněných prostorách stanovených v § 30 odst. 3 zákona. Pokud se uvádí budoucí provoz, jde o provoz, který může při maximální kapacitě generovat stávající infrastruktura letiště. Nejde tedy o provoz předjímaný v dokumentaci EIA. Předpokládaný dosah tohoto provozu je vyhodnocen matematickým modelem, kdy však je nutno počítat s určitou nepřesností výpočtu. Proto také je stanoven požadavek zavedení monitoringu v okolí letiště, který bude hlavním regulátorem provozu dle požadavku dodržení limitů hluku dle § 30 odst. 1 zákona 258. Nejde o postup podle § 31 odst. 4, neboť ustanovení § 31 zákona 258 se na letiště PRAHA/Vodochody nevztahuje.**

6. Za zásadní připomínku považujeme nesoulad se základním právem na nedotknutelnost vlastnictví, kterou nám zaručuje Ústava ČR, Občanský zákoník § 124, Usnesení č.2/1993 Sb. Listina základních práv Evropské unie 210/C 83/02, čl. 17 protože se nejedná o obecný zájem ani o zájem veřejný. Veřejný zájem na ochranu zdraví je dostatečně ošetřen Zákonem 258/2000 Sb., bez toho, aby bylo v § 31 odkazováno na další lex specialis.

Vzhledem k tomu, že k dopadům do vlastnického práva dotčených subjektů by došlo ve veřejném zájmu na ochraně veřejného zdraví, muselo by být v takovém případě přistoupeno k náhradě za takové omezení vlastnického práva a to ze strany státu nikoli provozovatele letiště. Je tedy vysoce

pravděpodobné, že ÚCL vydáním OOP ke zřízení OHP Letiště Vodochody může poškodit stát vyplácením milionových náhrad za omezení vlastnického práva. Další škody pak mohou plynout ze soudních sporů občané versus stát, ať u našich či evropských soudů.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť samotný Článek 17 Listiny základních práv Evropské unie říká, že: „...Užívání majetku může být rovněž upraveno zákonem v míře nezbytné z hlediska obecného zájmu.“ Vyhlášením OOP není porušeno právo na respektování soukromého a rodinného života, obydlí a komunikace, neboť se tak děje v míře nezbytné z hlediska obecného zájmu, jež je definován příslušnými právními normami. Samotným vyhlášením OOP nevzniká žádný dopad na životní prostředí, neboť rozsah ochranných pásem je v příslušných zákonných ustanoveních vázán na fyzikální charakteristiky. V případě projednávaného OOP se tedy postupuje v souladu s Listinou základních práv EU.**

#### **Doplnění KHS:**

**Pokud jde o veřejný zájem, KHS trvá na tom, že ze znění § 31 odst. 3 a 4 zákona 258 lze dovozovat, že v případě letiště s provozem menším než 50 tisíc pohybů je převažujícím veřejným zájmem zájem na ochraně veřejného zdraví, když zákon neumožňuje, aby takovýto provoz překračoval hygienické limity hluku v chráněných prostorech jak venkovních, tak vnitřních. Proto také KHS podminila svůj souhlas s vyhlášením OHP dodržováním zákonných hygienických limitů ve stávajících chráněných prostorech existujících ke dni jeho vyhlášení. V otázce nedotknutelnosti vlastnictví není KHS věcně příslušná se vyjadřovat**

Vzhledem k uvedeným námitkám a připomínkám máme za to, že by došlo k vyhlášení nového ochranného hlukového pásma letiště Vodochody,

- a) aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod,
- b) na základě údajů, neodrážejících skutečný stav,
- c) na základě podmínek ze strany KHS, vydaných v nesouladu se záměrem předkladatelů zákona 258/2000 Sb.,
- d) na základě správní úvahy nezachovávající vyváženost správních kroků z hlediska zachování integrity a práv zúčastněných a dotčených subjektů, občanů a majitelů nemovitostí,
- e) bez respektování územních plánů obcí a s porušením právní jistoty majitelů nemovitostí k svobodnému nakládání se svým majetkem.

Považujeme Návrh k vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustný a nezpůsobilý k vydání pro řadu nedostatků a nepřesností ze strany navrhovatele.

Navrhujeme Opatření obecné povahy ke zřízení OHP Letiště Vodochody nevydávat.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**53) Podatel:** Sdružení za klidný domov, občanské sdružení  
zastoupená předsedou Michaellem Gerstenbergerem  
Lomená 66, 250 07 Panenské Břežany

### **Námítky a připomínky k návrhu opatření obecné povahy ke zřízení OHP Letiště Vodochody-doplněk**

Občanské sdružení Sdružení za klidný domov, sdružující občany vlastníci nemovitosti v obci Panenské Břežany, která je dotčenou obcí Návrhem opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma (OHP) Letiště Vodochody, využívají svého práva, daného § 172, Zákona č.500/2004 Sb. a v § 70 Zákona č. 114/1992 Sb. a podávají k návrhu níže uvedené námítky a připomínky.

Naše námítky, zaslané dne 6.10.2013 do DS ÚCL doplňujeme takto :

Není jednoznačně určen okruh dotčených subjektů, návrh ztrácí právní relevanci

Zdůvodnění :

V návrhu OHP je uvedena mapa (použitá z dokumentace EIA, čili nikoliv za současný stav, ale za plánovaný, pouze s opravenou hodnotou izofony), ovšem ta mapa není katastrální mapa - nejsou na ní čísla katastrů či pozemků. Nelze tedy jednoznačně určit, zda nemovitost osoby spadá do navrhovaného OHP, což je jednoznačná podmínka pro formu podání (námitka/připomínka) a určuje postavení zúčastněné osoby ve správním řízení.

Jedná se podle nás o závažný nedostatek a pochybení, které celé správní řízení činí nezpůsobilé k dalšímu vedení.

Návrh předkladatele, Letiště Vodochody, měl být z toho důvodu ze strany ÚCL odmítnut.

ÚCL tak neučinilo a návrh vydalo bez možnosti určit dotčené subjekty, takže návrh nemá obsahovou formu, kterou požaduje zákon.

#### **Vypořádání**

***Námitka není důvodná. Průmět do katastrální mapy je k dispozici a je součástí dokumentace OHP až do podrobnosti na jednotlivé pozemky, kde je průběh OHP promítnut. Úřad navíc v případě pochybnosti přistupuje k podání jako v podání s největší právní silou tedy k námitce.***



**54) Námitka k Návrhu opatření obecné povahy – zřízení ochranného hlukového pásma letiště Vodochody**

**Podatel:** Kateřina Vojtíšková  
Pražská 62, 250 69 Máslovice  
Vlastník parcely: st. 70

Vážený pane generální řediteli,

Letiště Vodochody, a.s. ve spolupráci s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje (KHS) navrhuje veřejnou vyhláškou vyvěšenou dne 9. 9. 2013 zřízení Ochranného hlukového pásma dle § 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, za využití § 31 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále Návrh).

S uvedeným Návrhem nesouhlasím a v souladu s § 172, odst. 4 správního řádu podávám proti tomuto návrhu následující

**p ř i p o m í n k y.**

**1) Stávající provoz Letiště Vodochody navrhované opatření nevyžaduje.**

K problematice hlukových pásem se vyjadřují zákony o ochraně veřejného zdraví (Zákon č. 258/2000 Sb.) a zákon o civilním letectví (Zákon č. 49/1997 Sb.). První z nich je především nástrojem ochrany před hlukem, druhý nástrojem ochrany leteckých staveb. Návrh nenaplnuje požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví pro návrh vyhlášení ochranného hlukového pásma (dále OHP): při překračování hlukových limitů, u vojenských letišť, u mezinárodních letišť s více než 50 tisíci starty ročně. Žádná ze zákonem stanovených podmínek není v návrhu naplněna.

Přesto v Odůvodnění návrhu (Článek II.) stojí: „za využití § 31 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů“ (s. 4 Návrhu). Tato část zákona využita nebyla, tento zákon není zmíněn ani na s. 1 Návrhu. Případně nechtě je výslovně uvedeno, která konkrétní část odstavce 2 byla využita a zároveň se vztahuje na daný případ.

§ 31 odst. 2) Zákona o ochraně veřejného zdraví nebyl aplikován, nelze jím odůvodňovat zřízení OHP.

Navrhovatel Letiště Vodochody, a.s. se explicitně opírá o názor JUDr. Kadečky, Ph.D., který interpretuje řeč předmětných zákonů následovně. Platnost zákona o civilním letectví, dle kterého probíhá správní řízení pro daný případ vyplývá z faktu, že ten konstatuje obecné pravidlo, že kolem leteckých staveb se zřizují ochranná pásma. Nespecifikuje dále za jakých podmínek a která. Explicitní odkazy na zákon o ochraně veřejného zdraví uvedené v poznámce pod čarou u OHP údajně nezpřesňují danou normu. Z dané interpretace vyplývají dva body, označené a) a b) (s. 6 Návrhu). Bod a) vyplývající ze zákona o ochraně veřejného zdraví je prostou podmnožinou bodu b). Ten stanoví, že dochází, resp. by mělo dojít (pozn. dále se nepracuje s tím, jaký stav nastává a za jakých podmínek) k vymezení OHK kolem letiště / letištní stavby:

b) i v jiných případech než uvedených sub a), tj. i v případech mezinárodních letišť zajišťujících méně než 50 000 startů nebo přistání ročně, či v případech vnitrostátních letišť<sup>14</sup>, a to (při pro futuro předpokládaném či potencionálním překročení hygienických limitů hluku z provozu těchto letišť)

opatřením vydaným (dle správního uvážení) Úřadem pro civilní letectví opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování

### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

### **Doplnění KHS:**

**Vypořádání KHS viz podání č.2 námitka č.2**

## **2) Právní výklad ponechává váhu rozhodnutí na ÚCL.**

Výklad JUDr. Kadečky, Ph.D. zde pracuje s prvem nemajícím oporu v zákoně, a to: „pro futuro předpokládané či potenciální překročení hygienických limitů“. Pro futuro se zřejmě (zde vycházím z předložené dokumentace k OHP) myslí po vydání kladného stanoviska EIA a po úspěšných územních a správních navazujících řízeních. Domnívám se, že aplikovat daný výkladový rámec v situaci, kdy neexistuje kladné závazné stanovisko (nesouhlasná stanoviska vyjádřila Rada Středočeského kraje nebo občané více než deseti obcí v místních referendech), znamená hrubě porušovat práva obcí a vlastníků, což není obhajitelné, ani rozumné – jak poznamenává Dr. Kadečka v případě, že by k

porušování hygienických limitů nedocházelo (s. 7). Že nedochází je zřejmé, jinak by to navrhovatel uvedl.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad v odůvodnění návrhu zcela dostatečně shrnuje právní rámec úpravy možnosti vyhlášení OHP s tím, že sdílí právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 a publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným, přičemž možnost vyhlášení OHP je dána přímou legitimací v § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.*

#### **Doplnění KHS:**

*Návrh OHP je zpracován pro provoz letiště se stávající infrastrukturou a dráhovým systémem, který je navrhováno nově využít k vzletům a přistávání poněkud jiné skladby letadel. Nepočítá s nutností upravovat dráhy a zázemí do podoby navrhovaného a posuzovaného v EIA. Skutečný nynější provoz letiště ve stávající skladbě letadel nepřekračuje hygienické limity hluku, což bylo prokázáno KHS měřením hluku v roce 2010, kdy při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t, byly limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody dodrženy, a to s velkou rezervou. Návrh OHP však odráží navrhovanou změnu skladby letadel, kdy provozovatel bez dalších úprav letiště s využitím stávající infrastruktury počítá s významným navýšením pohybů proudových dopravních letounů 50-120t.*

3) Není doloženo (neexistuje) rozhodnutí, které by dokladovalo oprávněnost očekávání (dle „pro futuro“) navrhovatelů.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, neboť pokud jde o současnou zátěž a současnou výstavbu, tak ta nemůže být zatížena nad zákonnou míru a umístování nových objektů vyžadujícího ochranu před hlukem od OHP bude vyloučeno.*

4) Nesouhlasím s tvrzením uvedeném v Článku II Odůvodnění návrhu na s. 5:

„Stávající situace je jak z krátkodobého, tak z dlouhodobého hlediska zcela neudržitelná, neboť letecká stavba není z hlediska hlukových dopadů na okolí žádným nástrojem územního plánování v daném území definována a ukotvena v relevantních územních plánech jednotlivých dotčených území.“

Stávající legálně vzniklé územní plány je třeba respektovat, nikoli je napadat. Vznikaly v souladu s legislativou, což nebylo navrhovateli zpochybněno. Všechny obce dotčené záměrem byly založeny dlouho před vznikem letiště, rezidenční výstavba v těchto obcích nenarůstá „nekoordinovaně“, jak uvádí Návrh tamtéž na s. 5. Toto tvrzení není jakkoli empiricky podloženo. Ani doklady o nárůstu provozu na letišti Vodochody nejsou uvedeny korektně – u nečíslované tabulky na s. 5 Návrhu chybí například uvedení označení kategorií letadel, které je zásadní pro určení hlukového zatížení. Tyto údaje nejsou ani součástí podkladové studie z roku 2012.

Provoz letiště Vodochody trvá půl století a po celou tuto dobu byl udržitelný. Změnu přinesl až záměr nového vlastníka, který nerespektuje limity vyplývající z umístění letiště v osídleném území. Vedle technických aspektů (např. délka dráhy, počet drah) nutně omezují možnosti rozvoje letiště také aspekty sociální či urbanistické. Rozvoj letiště nemůže probíhat na úkor zdraví obyvatel, které by zásadní rozšíření provozu přineslo. Obce se rozvíjejí dle svých platných územních plánů, nikoli „nekoordinovaně“.

#### **Vypořádání**

**Není námitkou a fakt, že se plánovaná výstavba přibližuje ke zdroji hluku je nepochybný již ze schválených územních plánů obcí, tedy z pohledu Úřadu jde o nekoordinovanou výstavbu bez konzultace s Úřadem.**

#### **5) Dosavadní rozvoj letiště není v materiálech dostatečně specifikován.**

##### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námitky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

#### **6) Majitel a provozovatel letiště musí respektovat místní podmínky stavby, s nimiž byl dobře obeznámen již v době, kdy státní podnik Aero Vodochody (vč. letiště) kupoval.**

##### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který**

**bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“**

**Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umísťování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.**

#### **Doplnění vypořádání KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**7) Jako podkladu pro vyhlášení OHP návrh užívá studii „LETIŠTĚ VODOCHODY – Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012 (dále Studie). V návrhu není rozvedeno, jaký konkrétní vztah má Studie ke správnímu řízení kromě toho, že nebude nadále součástí Opatření obecné povahy. Z jaké autority uvedená Studie čerpá, není zřejmé. Studie vypracovaná autorizovaným pracovištěm, společností EKOLA group, spol. s r.o., je revidovanou verzí studie stejného autorského týmu připravenou pro proces EIA Letiště Vodochody v srpnu 2011 („LETIŠTĚ VODOCHODY – Návrh ochranného hlukového pásma Pro plánovanou modernizaci a rozvoj letiště. Podklad pro dokumentaci EIA 2011“). Přestože Studie předkládaná ke správnímu řízení na ÚCL je v textové části jen mírně upravena, hodnoty v tabulkách se od těch, které posuzuje MŽP v současné době v rámci procesu EIA jako maximální možné liší (např. tabulka 3 – průměrné denní počty pohybů letadel v charakteristickém letovém období (květen – říjen) na s. 19 , tabulka 4 s celkovými počty příletů a odletů v charakteristickém letovém období (květen – říjen) na s. 20). Není tedy ani jasné, jaký má vztah Studie pro správní řízení ke zřízení OHP a projektová dokumentace k EIA Letiště Vodochody.**

Proces posuzování vlivu na životní prostředí nebyl do zveřejnění návrhu na zřízení OHP Letiště Vodochody dokončen (vydání stanoviska Ministerstvem životního prostředí se očekává v nejbližší době). Je málo pochopitelné, že navrhovatel nechal zahájit správní řízení dokonce před získání zásadního stanoviska, a bez této opory nechá zahájit správní řízení. Státní orgán činí z důvodů úřední povinnosti, ačkoli nevyplývá ze zájmů o ochranu bezpečnosti letového provozu, ani z nevyhovující

hlukové situace (např. ze stížností obyvatel žijících v blízkosti letiště – jako jsou obyvatelé Máslovic a dalších obcí).

V návrhu absentuje vysvětlení statusu studie, na jejímž základě probíhá správní řízení.

Studie nepředkládá fakta, která by naplňovala zákonné požadavky k vyhlášení OHP Úřadem pro civilní letectví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Studie je odborným podkladovým dokumentem, který byl použit pro správní uvážení a stanovení základních charakteristik OHP.**

8) Dle JUDr. Kadečkové, Ph.D. citované důvodové zprávy k současnému zákonu o civilním letectví je zřídit OHP a tím omezovat vlastnická práva v případech veřejného zájmu. Veřejný zájem definuje zpráva jako „zajištění provozu veřejných letišť a zajištění letových cest ve vzdušném prostoru ČR“ (s. 5).

V daném případě vyhlášení OHP Letiště Vodochody nejsou splněna kritéria veřejného zájmu, protože:

- a. Letiště Vodochody není veřejným letištěm, statut zní: „neveřejné mezinárodní letiště“ (zdroj: <http://www.vodochodyairport.cz/cs/pro-media/press-kit/b>).
- b. Stávající regulační plány neohrožují letové cesty ve vzdušném prostoru ČR.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

#### **Doplnění KHS:**

**Pokud jde o veřejný zájem, KHS je toho názoru, že ze znění § 31 odst. 3 a 4 zákona 258 lze dovozovat, že v případě letiště s provozem menším než 50 tisíc pohybů, jakým je v dané chvíli i posuzované letiště PRAHA/Vodochody, je převažujícím veřejným zájmem právě ochrana veřejného zdraví, když není umožněno, aby takovýto provoz překračoval hygienické limity hluku v chráněných prostorech, ať vnitřních či venkovních. Proto také KHS požaduje tyto limity plnit ve stávajících chráněných prostorech. (Viz též vypořádání KHS k podání č.2 námítce č.7).**

9) Omezení vlastnických práv, které by vyplývalo ze zřízení OHP, a které zároveň nemá žádnou oporu ve stávající legislativě ČR, by znamenalo překročení tak zásadního dokumentu České republiky, jakým je Listina základních práv a svobod (Ústavní zákon č. 2/1993 Sb. ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.). Ta ve článku 11, odstavec 4 stanovuje:

„Vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva je možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.“

Jako obyvatelka obce Máslovice a Středočeského kraje také zdůrazňuji rozpor navrhovaného opatření se stávajícími územními regulacemi obsaženými v aktuálně platných dokumentech, zejména

Územním plánem obce Máslovice (2009) a v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (2012). Ztotožňují se plně s námitkami, které podává v tomto řízení Obecní úřad Máslovice.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS se nepřisluší k souladu s územními plány vyjadřovat, veřejný zájem je zdůvodněn u předchozí připomínky č.8.*

10) Neexistuje veřejný zájem pro zřízení OHP, ani z hlediska ochrany zdraví, ani bezpečnosti letového provozu.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.*

#### **Doplnění KHS:**

*viz výše připomínka č.8 tohoto podání.*

11) Návrh je v rozporu se stávající regulací území.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence*

**letišťe vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

**12) V takovém případě není přípustné omezení vlastnických práv dle českých ústavních zákonů, a tedy ani zřízení OHP.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

Závěrem mi dovoluji sdělit údiv vyvolaný okolností, že orgán veřejné správy KHS Středočeského kraje vystupuje ve správním řízení bok po boku s provozovatelem letiště. Letiště Vodochody, a.s. svými kroky hodlá soustavně poškozovat zdraví desetitisíců obyvatel obcí, které se nachází v okolí letiště již mnoho staletí (Máslovice od 11. století). Záměr rozšířit Letiště Vodochody není ve veřejném zájmu a není jím ani prosazení ochranného hlukového pásma, které nemá za účel chránit obyvatele okolních obcí. Kvalita života obyvatel není cílem Letiště Vodochody, a.s. (založena 2007, součást v červnu letošního roku vzniklého Holdingu VODOCHODY HOLDINGS LIMITED sídlícího na Kypru), což dokladuje i použití zákona o civilním letectví, ne zákona o ochraně veřejného zdraví. To je nakonec pochopitelné. Jinak je tomu u Krajské hygienické stanice, pro niž ochrana zdraví obyvatel, nikoli leteckých staveb/letišť, musí být primárním cílem, neboť právě za tímto účelem byla zřízena dle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Za každým z rozhodnutí stojí zodpovědný orgán, v tomto případě Úřad civilního letectví, a jeho představitelé, které tímto přeji správný úsudek a rozvahu. Jsem osobně přesvědčena, že návrh v předložené podobě, nemůže být uznán legitimním dle platné legislativy, včetně nejvyšších norem.



Děkuji Vám a přeji vše dobré,

Kateřina Vojtíšková

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad v odůvodnění návrhu zcela dostatečně shrnuje právní rámec úpravy možnosti vyhlášení OHP s tím, že sdílí právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 a publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným, přičemž možnost vyhlášení OHP je dána přímou legitimací v § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.***

**55) Připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Peter a Petra Fazekašovi  
Bašť 687  
nejsou vlastníky níže napsaných parcel

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem opatření obecné povahy, jakožto vlastníci nemovitostí nacházejících se v katastrálním území Bašť (a to budovy Č. p. 687 a pozemků parc.č. St. 513 a parc.č. 98/276, zapsaných na LV Č. 836 pro uvedené katastrální území), jejichž práva jsou příslušným opatřením obecné povahy přímo dotčena, v souladu s ustanovením § 172 odst. 4 a 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, v platném znění, NESOUHLASÍME a podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky:

**1. Opakované nedostatečné a neprokázané projednání návrhu na zřízení ochranných pásem s dotčenými orgány**

Dle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění, zřizuje Úřad civilního letectví ochranná pásma "po projednání s úřadem územního plánování" a dle ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu doručuje správní orgán veřejnou vyhláškou "po projednání s dotčenými orgány".

Na nedostatečné projednání návrhu (respektive na to, že případné projednání, pokud k němu v souladu se právními předpisy vůbec došlo) Úřad pro civilního letectví nijak neprokázal. Tato naše předchozí námitka byla zamítnuta s odůvodněním, že "OOP bylo řádně projednáno s dotčenými obcemi postupem ve smyslu § 172 správního řádu". Upozorňujeme, že zákonnou podmínkou platnosti opatření obecné povahy není projednání s obcemi, ale s dotčenými orgány uvedenými v § 136 správního řádu.

Pokud v odůvodnění opatření obecné povahy úřad uvádí, že k projednání s dotčenými orgány došlo rozesláním návrhu se žádostí o jeho zveřejnění na úřední desce, nelze toto považovat za projednání Úřad v opatření vůbec neuvádí kterým dotčeným orgánům bylo oznámení takto zasláno, jakým způsobem bylo úřadem s těmito orgány projednáno, zda byly uplatněny při tomto projednávání jakékoliv námitky, jak případně byly tyto námitky vypořádány, atd.

Správní uvážení úřadu, kterým považuje pouhé odeslání návrhu obcím se žádostí o jeho zveřejnění za "projednání ve smyslu platné legislativy" nemá oporu v žádném právním předpisu.

Návrh na opatření obecné povahy tedy zřizuje předmětná ochranná pásma v rozporu se závaznými podmínkami správního řádu a zákona o civilním letectví

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Písemné stanovisko Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor územního rozvoje a památkové péče je vypořádán v rámci námitek, či odůvodnění OOP. Stanovisko KHS je podkladem pro vyhlášení OOP a vypořádání námitek a připomínek ze strany KHS je vtěleno do textu vypořádání.**

## 2. Návrh opakovaně vymezuje ochranná pásma s ohledem na neurčitý "výhledový rozvoj".

V reakci na námítky účastníků úřad několikrát uvádí, že zřizovaná ochranná pásma reflektují stávající rozsah leteckých staveb, nicméně v odůvodnění je opět uvedeno, že "ochranná pásma zajišťují bezpečnost leteckého provozu, spolehlivou funkci leteckých staveb a jejich výhledový rozvoj". V odůvodnění se sice uvádí, že tento text je definice daná zákonem č. 49/1997 Sb., ale toto tvrzení není pravdivé a zákon o civilním letectví žádný text o výhledovém rozvoji neobsahuje.

S ohledem na výše uvedené žádáme, aby z textu opatření byly vypuštěny jakékoliv nadbytečné poznámky týkající se budoucího/výhledového rozvoje letiště, neboť jakékoliv případné budoucí řešení letiště není předmětem tohoto řízení.

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášeno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

## 3. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze

zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného

zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné

vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

4. **Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat

ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osobní vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

#### **5. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného

hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje e vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **6. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

Závěr



Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje.

Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítka č.3-5 - viz vypořádání KHS u podání č.13 námitky č.1-3.***

***Námítka č.6 - viz vypořádání KHS u podání č.13 námitka č.5.***

**56) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy, kterým se má zřídit ochranné hlukové pásmo (OHP) letiště Vodochody**

**Podatel:** Lukáš Smetana  
Dolany 113  
vlastník parcely: st. 140

Jsem majitel nemovitosti Dolany 113 (LV 322), která spadá do navrhovaného OHP. Jako osoba, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (dle §§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád) podávám níže uvedené námitky proti vyhlášení OHP letiště Vodochody.

1) Návrh na zřízení OHP byl vypracován dle paragrafu 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví. Dle mého názoru není možné OHP vyhlásit pouze na základě zákona o civilním letectví, ale zejména je nutné přihlédnout k zákonu č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, který v § 31 stanovuje, že OHP může být vyhlášeno pouze pro letiště s více než 50 000 pohyby ročně.

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v*

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

2) Navrhované OHP není v souladu, se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHP v souladu s nimi, nemůže být OHP zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Úřadu nenáleží **přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

3) Tvar OHP je navrhován na plánovaný budoucí stav letiště Vodochody a nerespektuje stávající infrastrukturu letiště Vodochody (ačkoliv dle ÚČL je OHP „stanoveno na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“. Navrhovaný tvar OHP nevychází z žádného exaktně provedeného měření, pouze se opírá o

výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie E1A se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Navíc v návrhu není zohledněna již existující hluková zátěž Dolan zejména z železniční tratě Praha — Ústí nad Labem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot. Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námitka č.9).**

#### **Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č.4 námitka č.7.**

4) Zřízením OHP klesne hodnota nemovitosti a případná prodejní cena téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHP, dovoluji se ochrany vlastnictví přiznaté mi m.j. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1. k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluji ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených m.j. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřeními obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.

Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení

nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“

Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště **PRAHA/Vodochody**.

Uvedené námitky mne vedou k závěru, že vyhlášení OHP nemá žádnou oporu v zákoně, že je navíc zcela v rozporu s platnými dokumenty územního plánování. Celý návrh vyhlášení OHP na mne působí dojmem, že má pouze chránit investora a provozovatele letiště a zcela ignoruje ochranu dotčených obyvatel a nerespektuje zásady trvale udržitelného rozvoje Středočeského kraje. Navrhuji proto návrh opatření obecné povahy pro jeho nezákonnost a řadu vážných nedostatků zamítnout a nevydat jej.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

**57) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Obec Máslovice  
zastoupená starostkou ing. Vladimírou Sýkorovou

Obec Máslovice, která leží v bezprostřední blízkosti letiště Vodochody (vzdušnou čarou asi 800 m od rozjezdové dráhy), považovala a nadále považuje záměr na rozšíření tohoto letiště za nepřijatelný, protože by jeho realizace vedla k vážnému zhoršení životních podmínek v širokém okolí a to nikoliv v nějakém důležitém veřejném zájmu, ale pouze v soukromém zájmu na zisku. Z tohoto důvodu považujeme za nepřijatelný jakýkoliv krok, který by mohl napomoci realizaci tohoto záměru. A za takový považujeme i předložený návrh ochranného hlukového pásma letiště.

K vlastnímu návrhu máme následující připomínky.

**1/ Návrh na zřízení ochranného hlukového pásma nemá dostatečnou oporu**

v zákonných ustanoveních. Letiště Vodochody nepatří mezi letiště s více než 50 000 pohyby letadel za rok, kdy je provozovatel povinen navrhnout zřízení OHP a při intenzitě současného provozu nedosahuje úroveň produkovaného hluku hygienických limitů. Zřízení OHP za těchto podmínek nejenže není nutné, ale jeho vyhlášení za této situace by vedla k porušení zásady proporcionality, protože dotčeným obcím a vlastníkům nemovitostí v nich by ukládalo taková omezení, která z hlediska daného stavu nejsou nutná.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad**

***zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.***

***KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).***

***Doplnění KHS:***

***viz vypořádání KHS k podání č.19 námitky č.1.***

2/Návrh na zřízení OHP se opírá o výpočet intenzity hluku v budoucnu údajně při stávající infrastruktuře letiště. Podle údajů navrhovatele má být dosaženo leteckého provozu v rozsahu 19 900 celkového pohybu letadel za rok (viz příslušná studie k návrhu OHP firmy EKOLA group z července 2012, str.17), aniž by došlo ke změně stávající infrastruktury. To je jistě dosažitelné, činí-li podle údajů navrhovatele skutečný rozsah letového provozu v roce 2012 již 18 653 pohyby letadel za rok (návrh OHP Úřadu civilního letectví, str. 5), ovšem za předpokladu, že se příliš nezmění skladba letadel. Navrhovatel však se změnou skladby letadel počítá. Zatímco v r. 2009 činil podíl proudových dopravních letadel do 120 t hmotnosti podle dokumentace EIA (příl. 25 str. 23) pouze 1,2 %, má činit ve výhledu podle studie k návrhu OHP EKOLA group téměř 70 % (str.19). Lze vážně pochybovat o tom, zda bude letiště schopno při stávající infrastruktuře odbavit v charakteristickém letovém dni

v denním provozu 86 pohybů letadel (EKOLA str. 17), z čehož bude asi 60 proudových dopravních letadel.

V každém případě to budí pocit nevěrohodnosti předkládaných závěrů. Letiště by mělo také prokázat, že je schopno odbavit v charakteristickém letovém období denně 86 pohybů letadel včetně asi 60 proudových dopravních letounů do 120 t hmotnosti, které by tam přistávala nebo odtud odlétala jistě ne prázdná.

Máme za to, že ochranné hlukové pásmo není navrhováno pro intenzitu provozu při stávající infrastruktuře, ale je navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však dosud nebyl povolen a není jisté, zda bude vůbec realizován. Stačí porovnat rozsah navrhovaného OHP

s obdobným návrhem v dokumentaci EIA pro navrhované rozšíření letiště. Oba návrhy jsou téměř totožné.

#### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastruktuře lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.***

**Doplnění KHS:**

*Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.*

**Doplnění KHS:**

*KHS není příslušná posoudit technické možnosti dráhového systému a vybavení letiště za současného stavu. KHS tedy vychází při hodnocení záměru změny skladby leteckého provozu z potvrzení ÚCL, že tato varianta je realizovatelná na stávající infrastruktuře.*

3/ Návrh na zřízení OHP není v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, kde ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody vymezeno není. Jako významný limit v možnosti využívání určitého území musí být OHP nejdříve vymezeno v příslušné územně plánovací dokumentaci

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.*

**Souhrnně tedy považujeme návrh OHP za nepřijatelný.** Stávající rozsah letového provozu nepřekračuje svou hlukovou zátěží hygienické limity, OHP není tedy nutné a naopak by znamenalo porušení zásady proporcionality, jak je uvedeno výše. Rozšíření provozu letiště zásadně odmítáme a pokud by jeho rozšíření při stávající infrastruktuře znamenalo takovou hlukovou zátěž, jaká je v návrhu OHP vypočtena a jaká se blíží výši hlukové zátěže při rozšíření na 35 000 pohybů letadel ročně, jak je uvedeno v dokumentaci EIA k tomuto záměru, odmítáme i takové rozšíření ze stejných důvodů, jak je uvedeno v úvodu tohoto podání. To znamená, že **odmítáme i návrh na zřízení ochranného hlukového pásma.**

**Vypořádání**

*Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.*



**58) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Karel a Zina Schürerovi  
Ke Křížku 210, 250 70 Panenské Břežany  
vlastník parcely: st. 386

Vážení,

jsme majitelé nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. 127/4, stavby č.p./č.ev. 210 vše uvedeno na LV Č. 429. k.ú. Panenské Břežany, obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by naše nemovitost sice nespádala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se mých práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považujeme za osoby, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. Č. 500/2004, správní řád). Ze zákona nám tak vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Dne 9.9. 2013 byl Vaším úřadem vydán návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ORP letiště Vodochody. Ve svém odůvodnění naprosto kopíruje pasáže ze studie Letiště Vodochody z června 2012 k tomuto ORP a tím jejich argumenty vydává za své.

Konkrétně:

**1, Návrh na zřízení OHP byl vypracován dle paragrafu 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, za využití paragrafu 31 ods. 2, zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů**

Námitka a zdůvodnění: Jelikož zákon o civilním letectví ve zmíněném paragrafu v případě OHP odkazuje právě a pouze na zákon o ochraně veřejného zdraví, tak v příslušném paragrafu 31 ods.2, je jednoznačně stanovena podmínka pro vyhlášení OHP pouze pro letiště zajišťující ročně více jak 50000 startů nebo přistání. Není pochyb o tom, že nebyla naplněna dikce zákona a vzhledem k tomu, že sám ÚCL přehlédl tento fakt, uplatňujeme tedy my tuto námitku.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve**

*svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

**Doplnění KHS:**

*vypořádání KHS viz podání č.19 námitka č.1.*

**2, Nový platný dokument územního plánování, kterým jsou Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, neobsahuje žádné vymezení ploch anebo rozvojových plánů letiště Vodochody. Str.7 Dále byl návrh OHP projednán s příslušnými orgány územního plánování.**

Námitka a zdůvodnění: Dle paragrafu 37 zákona o civilním letectví : „Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování.“ Z toho tedy vyplývá naše další námitka, neboť v územním plánu Středočeského kraje se evidentně s takovým omezením vůbec nepočítá. Naopak vzhledem k tomu, že případné rozšíření provozu na Letišti Vodochody s sebou přináší mnoho negativních vlivů na životní prostředí, probíhá toto posouzení v rámci procesu EIA na MŽP. V důsledku toho vydává Středočeský kraj jako územně samosprávný celek nesouhlasné stanovisko se záměrem Letiště Vodochody z důvodů ochrany před dalším prokazatelným zatížením území negativními vlivy hluku a v zájmu ochrany obyvatel dotčených obcí, které ve svých platných referendech vyjádřili jasné NE se záměrem Letiště Vodochody. Existuje tedy nějaký dokument dokládající projednání Návrhu OHP mezi ÚCL a orgány územního plánování? a s jakým výsledkem?

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.*

**3, Územní plánování musí respektovat OHP letiště, nemůže připustit nárůst počtu staveb vyžadujících ochranu před hlukem...Je nutné zabezpečit ochranu samotné letecké stavby před umísťováním nových staveb vyžadujících ochranu před hlukem...**

Námitka a zdůvodnění: Letiště Vodochody (dříve jen závod Aero Vodochody) ve své historii až dodnes bylo využíváno ke zkušebním, předváděcím a výcvikovým letům letadel vyráběných v Aero Vodochody a pro výcvik pilotů leteckých společností. Ve své dokumentaci udávají provoz nepravidelného charakteru a mediálně zveřejňují nemalé zisky ze své činnosti. Přilehlá území byla zabydlována cíleně zvláště pak pro poskytnutí domovů zaměstnancům Aera dávno v dobách, kdy závod byl státním podnikem. Navíc samotná letecká stavba svá ochranná pásma již má Vznášíme tedy další námitku: Letiště Vodochody při svém soukromém podnikání musí respektovat územní plánování jak Středočeského kraje, tak i přilehlých obcí. Orgány státní správy mají povinnost nepřipustit nekoordinovaný nárůst provozu na letišti na úkor nadlimitního obtěžování obyvatel hlukem. I bez vyhlášení OHP provozovatel letiště musí zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity (par.30, zákon 258/2000) a orgány státní správy mají použít výklad zákona ve prospěch občanů své země a ne ve prospěch ziskuchtivého zahraničního investora!

#### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS nepřísluší provádět výklad ustanovení zákona 49, ani není příslušná posuzovat soulad návrhu s územními plány. S ohledem na ustanovení zákona 258 vychází KHS z toho, že u stávajících chráněných staveb a prostor skutečně musí být dodržovány hygienické limity hluku, z hlediska rozvoje území však považuje KHS za účelné vymezit prostor, kde budoucí stavby je nutné umísťovat již s ohledem na možný vliv provozu letiště.**

**4, Je žádoucí zavést monitoring hluku ve vnějším chráněném prostoru staveb u stávajících objektů uvnitř OHP, vyžadujících ochranu před hlukem a případná opatření v organizaci provozu na letišti Vodochody tak, aby dopad hlukové zátěže byl co nejnižší. Provozovatel letiště Vodochody zajistí monitoring hluku z provozu letiště, který bude funkční v roce následujícím po roce, ve kterém bylo dosaženo 1400 pohybů proudových letadel v období od 1.5.do 31.10. Monitoring hluku bude sloužit zároveň k ověření shody a platnosti vypočteného modelu s reálnou hlukovou zátěží.**

Námitka a zdůvodnění: Vzhledem už k výše zmíněnému parag. 30 zákona 258/2000 by obyvatel obce předpokládal, že orgány státní správy konkrétně ÚCL a KHS budou vyžadovat na provozovateli letiště již teď (bez nutnosti vyhlášení OHP) dodržování hygienických limitů. KHS slouží jako nástroj pro potřebu Státního zdravotního dozoru konkrétně Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, MZ ČR č.j. OVZ-32.0-19.02.2007/6306. Vzhledem k tomu, že ÚCL obdržel v minulosti od obyvatel četné stížnosti na nedodržování trajektorií a z toho vyplývající obtěžování hlukem, předpokládali bychom důkladné prošetření situace a případné výstupy pro provozovatele letiště vedoucí k nápravě či úpravě provozu. Dosud nebyl prováděn žádaný monitoring v území, přestože se vedení obce Panenské Břežany marně pokoušelo domluvit měření s vedením letiště. V tomto duchu by spolupráce KHS a ÚCL: byla žádoucí na rozdíl od výstupu, kdy úřady po dohodě vydali tento návrh opatření obecné povahy, který jednoznačně zvýhodňuje letiště na úkor občanů.! Dále bychom chtěli upozornit na to, že v dokumentaci letiště k návrhu OHP je zveřejněno provozování po 22. hodině a v kategoriích letadla max. do 120 tun. V požadavcích MŽP v procesu EIA je mimo jiné garantovat neprovozování letiště v nočních hodinách tak, aby noční lety nebyly v budoucnu povoleny. Co se týká kategorií letadel, do jaké skupiny patří těžké nákladové letadlo, jehož 4 pohyby se v nedávné době uskutečnily napříč obcí za ohlušujícího hluku? Pokud víme, tak v dokumentaci EIA se tento typ letadel nevyskytuje. Zdá se tedy, že podmínky dané k dokumentaci EIA provozovatel letiště

slibuje, ale není schopen dodržet a naše námitky tudíž byly oprávněné. ÚCL by pak vyhlášením OHP umožnil provozovateli obejít proces EIA a tím chránit jeho zájmy na úkor ochrany zájmů občanů

#### **Vypořádání**

*Námitka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“*

*Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umístování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.*

#### **Doplnění vypořádání KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS provedla kontrolu dodržování hygienických limitů hluku v roce 2010, kdy prokázala při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t, dodržení limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody, a to s velkou rezervou. Monitoring je navrhováno zavést právě ve vazbě na předpokládanou změnu skladby letadel (nárůst pohybů proudových dopravních letounů s MTOW 50-120 t), které se pohybují v současné době na letišti výjimečně. Pokud jde o noční provoz, ten je počítán velmi omezený, nicméně KHS nemá možnost, pokud provoz letiště nepřekračuje hygienické limity hluku, omezovat do úrovně těchto limitů aktivity jeho provozovatele.*

**5, Ochranné hlukové pásmo v kontextu platné legislativy bude plnit důležitou funkci ochrany letecké stavby a zároveň i obyvatelstva a majetku...Úřad má za to, že právě stanovení limitů v území a rozsahů OHP zásadním způsobem přispěje k přesnému a kontrolovatelnému využití území a k ochraně, výstavbě a provozování letecké stavby, která je součástí přírody a krajiny dotčené oblasti již mnoho let.**

Námítka a zdůvodnění: I když pominu fakt, že letiště snad těžko může být bráno jako součást přírody ať už z hlediska přírodovědce či prostého selského rozumu, tak tuto část návrhu lze vnímat již jen jako otevřenou obhajobu zájmů provozovatele Letiště Vodochody !!! Pro reálnou představu, co znamená vyhlášení OHP pro obyvatelé obcí lze citovat ať z dokumentace EIA nebo z právního rozboru JUDr. Stanislava Kadečky PhD., který je součástí přílohy 6 dokumentace Letiště Vodochody k vyhlášenému návrhu OHP. Z EIA jednoznačně vyplývá snížení cen nemovitostí o 25% pokud jsou situovány v OHP. JUDr. Kadečka konkretizuje: Zákon ovšem zároveň počítá s tím, že uvnitř OHP hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru u typově určených staveb (bytové domy, rodinné domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby) zpravidla dodržovány nebudou, nejsou, resp. že jejich dodržování případně ani není možné zajistit. V ustanovení paragrafu 31 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví totiž provozovateli letiště vyplývá povinnost provést či zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly dodrženy hygienické limity hluku alespoň uvnitř staveb. S dodržením hygienických limitů hluku pro venkovní prostory v ochranném pásmu se tedy nepočítá. Nemožnost dodržení hygienických limitů hluku alespoň v chráněném vnitřním prostoru staveb chráněných před hlukem přitom může mít dokonce za následek zahájení řízení o změně užívání stavby nebo o jejím odstranění (dle ustanovení paragr. 31 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví). Vzhledem k tomu, že k uvedeným dopadům do vlastnického práva dotčených subjektů by došlo ve veřejném zájmu na ochraně veřejného zdraví, muselo by být v takovém případě přistoupeno k náhradě za takové omezení vlastnického práva a to ze strany státu nikoli provozovatele letiště! Mají tedy naše státní úřady nějakou představu o tom, jakou škodu způsobí státu tím, že bude muset poskytovat náhradu za omezení vlastnických práv? V tomto ohledu budeme informovat i ostatní úřady státní správy a zvažujeme podání trestního oznámení na činnost ÚCL a KHS.

Závěr: Z našich výše uvedených námitek vyplývá, že vyhlášení OHP nemá žádnou oporu v zákoně, že je navíc zcela v rozporu s platnými dokumenty územního plánování, že letecká stavba je již dostatečně chráněna stávajícími ochrannými pásmy. Naopak z dosavadních postojů ÚCL a KHS vyplývá nedostatečná ochrana práv obyvatel a kontrola dodržování letových trajektorií a hygienických limitů v přilehlých obcích. Zcela trestuhodné je pak obhajování vyhlášení OHP tím, že letecká stavba je součástí přírody a zcela přehlédnout fakt, že majitelé nemovitostí dotčených obcí budou nuceni setrvat ve svých stavbách, neboť právě v přírodě nebude muset být dodržen hygienický limit hluku a v samotném důsledku státu vzniká obrovská škoda z náhrady za znehodnocení staveb jejich majitelům. Vypůjčím si termín „civilizační hodnota“ z dokumentace Letiště Vodochody a ptám se: Zaslouží si letiště Vodochody takovou ochranu pro další generace jako civilizační hodnota nebo je právě člověk a jeho domov tou hodnotou, kterou je třeba chránit?

Pokud úřad nepřijme naše oprávněné námítky nechť jsou přijaty jako připomínky!

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

*Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Doplnění KHS:**

*KHS se nepřísluší vyjadřovat k možné majetkové újmě. Jen zdůrazňuje, že při posuzování návrhu OHP vyšla KHS z dikce ustanovení § 31 odst. 3 a 4, z něž dovodila, že tato ustanovení nelze aplikovat pro případ provozu letiště PRAHA/Vodochody, neboť nejde o letiště s pohybem letadel nad 50 tisíc ročně. Proto také požaduje dodržení hygienických limitů hluku ve všech typech chráněných prostor dle ust. § 30 odst.3 zákona 258.*

*Pokud jde o veřejný zájem, KHS trvá na tom, že ze znění § 31 odst.3 a 4 zákona 258 lze dovozovat, že v případě letiště s provozem nižším než 50 tisíc pohybů ročně, je převažujícím veřejným zájmem právě ochrana veřejného zdraví, když není umožněno, aby takovýto provoz překračoval hygienické limity hluku v chráněných prostorech, ať vnitřních či venkovních. Proto také KHS požaduje tyto limity plnit ve stávajících chráněných prostorech existujících v území uvnitř OHP ke dni jeho vyhlášení. (Viz též vypořádání KHS k podání č.1 námitce č.1).*

**59) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** David Stoppani, Podlesí 4960, Zlín, 760 05  
Petra Stoppani, K Dálnici 183, Panenské Břežany, 250 70  
vlastníci níže uvedených parcel

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Podatelé jsou vlastníky:

- pozemku parc. č. St. 325, zastavěné plochy a nádvoří, v kat. úz. Panenské Břežany
- pozemku parc. č. 166/22, zahrady, v kat. úz. Panenské Břežany a
- budovy č.p. 183, rod. domu, stojícího na pozemku parc. č. St. 325, část obce Panenské Břežany, v kat. úz. Panenské Břežany,

vše zapsáno v katastru nemovitostí na LV Č. 67 u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, Katastrální pracoviště Praha — východ, katastrální území Panenské Břežany, obec Panenské Břežany, okres Praha — východ.

Z návrhu opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále jen „Návrh“) se můžeme pouze domnívat, že výše uvedené předmětné nemovitosti spadají do navrhovaného Hlukového pásma a to z důvodu, že v příloze 2b Veřejné vyhlášky Spis. zn.: 12/730/0056/LKVO/03/13, Č. j.: 4466-13-701 protíná označení Hlukového pásma výše uvedený pozemek cca. v jeho polovině, tak že výše předmětná nemovitost - budova č.p. 183, rod. dům, stojícího na pozemku parc. Č. St. 325, část obce Panenské Břežany, v kat. úz. Panenské Břežany, je Hlukovým pásmem dotčená „pouze okrajově“ a mohu se tedy domnívat, že tím předmětná nemovitost do Hlukového pásma nespadá. Dále se mohu domnívat, že druhá část pozemku oddělena hranicí Hlukového pásma, tedy zahrada k domu do Hlukového pásma spadá.

Žádáme tedy odpověď, ze které bude zřejmé, zda-li předmětná výše uvedená nemovitost - budova č.p. 183, rod. dům, stojícího na pozemku parc. č. St. 325, část obce Panenské Břežany, v kat. úz. Panenské Břežany spadá do zřízeného ochranného hlukového pásma či nikoli.

Dále žádáme o odpověď, ze které bude zřejmé, zda-li předmětná výše uvedená nemovitost - pozemek parc. Č. 166/22, zahrady, v kat. úz. Panenské Břežany spadá do zřízeného ochranného hlukového pásma či nikoli.

Návrhem opatření obecné povahy by tudíž bylo dotčeno naše vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi v našem společném vlastnictví, **dojde k faktickému snížení jejich tržní ceny.**

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života**

*obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.*

*Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

#### **1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o



tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochochy bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochochy z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $L_{Aeq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje

a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnejpříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabývaly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam

zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště

Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevyklučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

***V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.***

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákoný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákoný.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

### **Závěr**

Uvedené námítky vedou k závěru, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem.

Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno naše společné vlastnické právo jako vlastníků výše uvedených nemovitostí nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanoveny nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

***Doplnění KHS:***

**Námítka č. 1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č.1-5.**

**60) Námitky k návrhu opatření obecné povahy, spis. zn.: 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j.: 4466-13-701, ze dne 28. srpna 2013 (dále jen „námitky k OOP“)**

Vážení,

v právním zastoupení manželů Ing. Bohuslava Špačka a Jarmily Špačkové, oba bytem U Kapličky 254, 25065 Bašť, jako dotčených osob, které vlastní v ochranném hlukovém pásmu letiště nemovitosti parc. č. 419/2, 419/1, 424/3, 424/7, 424/2, k.ú. Bašť, když pozemky parc. č. 424/2 a 424/7 jsou v katastru nemovitostí zapsané jako vodní tok a zároveň jsou součástí pozemku okolo rodinného domu sloužícího k rekreaci, a tedy splňují definici chráněného venkovního prostoru, tímto v zákonem stanovené lhůtě podávám níže uvedené a odůvodněné námitky k OOP.

I.

Nejprve si však dovoluji krátký historický exkurs týkající se špatného umístění letiště. Letiště bylo postaveno pro Luftwaffe za druhé světové války v roce 1942. Hlavní zásluhu o jeho stavbu měl Reinhard Heydrich, který v té době sídlil v Panenských Břežanech a nejdůležitějším kritériem pro umístění letiště byla blízkost Panenských Břežan. Na obyvatele okolních obcí se nebral žádný ohled a umístění letiště nebylo nijak zvlášť posuzováno, a je tedy v tomto ohledu velmi špatně umístěno. Následně v roce 1953 byl u letiště postaven nový výrobní závod Aera. Ve vzdálenosti do 3,5 km od přistávací dráhy se nachází 18 obcí a sídel a to: Chvatěruby, Zlončice, Dolany, Dolánky, Libice nad Vltavou, Větrušice, Máslovce, Vodochody, Drásty, Hoštice, Klíčky, Bašť, Panenské Břežany, Dolínky, Odolena Voda, Postřižín, a Kozomín, což je více než okolo kteréhokoliv jiného mezinárodního letiště s pravidelnou dopravou v ČR. Rovněž žádné letiště v ČR s pravidelnou dopravou nemá v ose dráhy obce ve vzdálenosti bližší než letiště Vodochody, kde na východ v ose dráhy je ve vzdálenosti 1 km zastavěné území obce Panenské Břežany a na západ ve vzdálenosti 2 km v ose dráhy zastavěné území obce Dolany.

II.

Níže v tomto článku podrobně specifikuji v jednotlivých očíslovaných bodech námitky k OOP včetně jejich odůvodnění:

1. V tomto případě nepřevažuje veřejný zájem na provozování letiště nad zájmem na ochranu veřejného zdraví a práva na majetek zakotvený v čl. 11 Listiny základních práv a svobod (dále jen „LZPS“). V čl. 11 odst. 3 LZPS je uvedeno, že „výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“ V našem případě však vlastník letiště Aero Vodochody výkonem vlastnického práva k letišti poškozují zejména lidské zdraví osob bydlících v okolí letiště Aero Vodochody a omezuje jejich vlastnická práva zejména jeho snahou o vymezení ochranného hlukového pásma letiště.

2. Letiště Aero Vodochody má neveřejný status, odborné právní stanovisko přiložené k návrhu na zřízení ochranného hlukového pásma (dále jen „návrh OHP“) odkazuje na veřejný zájem na provozování veřejných letišť a na bezpečnost leteckého provozu včetně důvodové zprávy k současnému zákonu o civilním letectví.

Citují: „Bezpečnost leteckého provozu vyžaduje, aby bylo možné v případě veřejného zájmu omezit vlastnická práva. Veřejný zájem je na zajištění provozu veřejných letišť a zajištění leteckých cest ve vzdušném prostoru ČR“. Uvádím, že letiště Aero Vodochody má neveřejný status, ochranné hlukové pásmo letiště (dále jen „OHP“) nebylo vyhlášeno podle zákona o ochraně veřejného zdraví, jež je vůči zákonu o civilním letectví zákonem specifickým ve vztahu k vyhlášení OHP, zejména co se týká podmínky 50.000 vzletů ročně a tedy chybí veřejný zájem jako základní předpoklad pro vyhlášení



OHP, přičemž vyhlášení ochranného hlukového pásma má za následek zejména omezení vlastnického práva dotčených osob.

Vzhledem k tomu že OHP nemá se zajištěním bezpečnosti letového provozu nic společného, vyhlášení OHP pouze podle zákona o civilním letectví není důvodné (tj. bez splnění podmínek předpokládaných v zákoně o ochraně veřejného zdraví) a neplní deklarovaný účel ochranných pásem dle zákona o civilním letectví. V tomto případě proti sobě stojí soukromý zájem soukromé společnosti na provozování civilního neveřejného letiště proti veřejnému zájmu na ochranu veřejného zdraví a ústavou danému právu na majetek. Dle názoru stěžovatelů tento soukromý zájem nemůže v kontextu tohoto konkrétního případu obstát.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o veřejný zájem, tak tento je vypořádán v ostatních námitkách a v odůvodnění OHP.**

**Smysl statutu neveřejného letiště ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví zpřesňuje vyhláška č.108/1997 Sb., v příloze č.3 části C. Pro doplnění uvádíme, že z vyhlášky 108/1997 Sb. v platném znění je patrné, že ani status neveřejného letiště nikterak nezpochybňuje účast veřejnosti na letecké dopravě, ale pouze upravuje technické a provozní podmínky, za kterých je možno na letišti provozovat veřejnou dopravu. Navíc platná legislativa EU již nerozlišuje mezi veřejným a neveřejným letištěm v tom smyslu ve kterém je toto rozdělení uvedeno v platné právní úpravě v ČR.**

#### **Doplnění KHS:**

**Veřejný zájem na ochraně veřejného zdraví KHS prosazuje právě stanovením podmínek dodržet hygienické limity hluku ve všech stávajících chráněných prostorech. KHS však není příslušná se vyjadřovat k výkladu ust. zákona 49 (viz také vypořádání KHS k podání č.19 námitka č. 1).**

3. Z návrhu OHP vyplývá, že ochranné hlukové pásmo bylo zřízeno zejména pro účely ochrany letiště, což je nesprávný závěr v tomto konkrétním případě, jelikož ochranné hlukové pásmo se zřizuje zejména k ochraně zdraví obyvatel.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

#### **Doplnění KHS:**

**viz vypořádání k podání č.2 námitce č. 2.**

4. Zřízení ochranného hlukového pásma letiště Aero Vodochody omezí zejména využití území, kde se nachází pozemky dotčených obyvatel a stěžovatelů, zejména z hlediska budoucí výstavby na pozemcích v OHP. V katastrálním území obce Bašť zasahuje návrh OHP do území s vydanými územními rozhodnutími o stavbě rodinných domů. Pozemek stěžovatelů parc.č.419/2 je dle územního plánu obce Bašť zastavěným územím a vodním tokem zcela obklopen, což znemožňuje jeho zemědělské využití a v budoucnu se tedy počítá s obytnou výstavbou na tomto pozemku, přičemž zřízení ochranného hlukového pásma prokazatelně zasahuje do budoucí obytné výstavby na tomto pozemku a snižuje jeho hodnotu. Z předcházejícího jasně vyplývá, že ochranné hlukové pásmo je v rozporu s územním plánem obce Bašť a prokazatelně zasahuje do zamýšlené obytné výstavby na pozemku parc. č. 419/2, k.ú. Bašť.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Vyhlášení OHP nemá na možnost zemědělského využívání půdy žádný vliv, pokud jde o budoucí možnost výstavby, tak ta se v případě vyhlášení OHP bude řídit úpravou danou OHP a zákonem.**

5. Dále návrhu opatření obecné povahy o zřízení ochranného hlukového pásma letiště Aero Vodochody (dále jen „návrh OOP“) vytýkám, že je v něm nelogicky uvedeno, že hluk nebude překračovat hygienické limity ve vnitřních a venkovních prostorech, avšak ochranné hlukové pásmo letiště se vyhláší zejména v případě, že právě hlukové limity nejsou v ochranném pásmu na venkovních plochách respektovány, tedy analogicky chybí základní důvod pro vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště. Pokud by hygienické limity byly dodržovány, což je uvedeno v návrhu OOP, vyhlášení ochranného hlukového pásma by bylo objektivně nerozumné a nedůvodné.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

6. Z dokumentů týkajících se vyhlášení OHP vyplývá, že neproběhlo prokazatelné měření hladiny hluku Hygienickou stanicí, a tedy není vůbec v současné době odůvodněné vyhlášovat OHP. Nikdo tedy nezávisle neověřil základní předpoklad vyhlášení OHP, tedy překračování hlukových limitů.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť namátkové měření bylo KHS několikrát provedeno, ale vzhledem k výpočtové metodě a složitosti měření hluku je na místě zřízení trvalého monitoringu, který je navržen v OOP.**

**Doplnění KHS:**

**KHS provedla kontrolu dodržování hygienických limitů hluku v roce 2010, kdy prokázala při skladbě letadel zaměřené na kategorie letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t a vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t, dodržení limitů hluku z provozu letiště PRAHA/Vodochody, a to s velkou rezervou. Podle návrhu OHP je však provozovatelem navrhováno využít stávající dráhový systém značně odlišně, tj. s odlišnou skladbou letadel (nárůst pohybů proudových dopravních letounů s MTOW 50-120 t.), což měřením KHS nebylo možné vyhodnotit, neboť pohyby těchto letadel byly v době měření (2010) sporadické. S ohledem na tuto skutečnost je navrhováno zavedení monitoringu po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku.**

7. OHP není uvedeno v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, tedy se zamýšleným využitím letiště a překračováním hygienických norem nebylo počítáno v příslušné územně plánovací dokumentaci a zároveň vyhlášení OHP je v rozporu s touto územně plánovací dokumentací.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

8. Namítám, že Úřad pro civilní letectví chybně stanovil rozsah OHP (resp. převzal ji od majitele letiště). OHP stanoví v oblasti izofony překročení hlukových limitů, tedy 60dB a jeho hranice by měla ležet v oblasti 60dB +/- nejistota výpočtu, v našem případě 60dB+/-3dB = 57dB – 63 dB. Toto konkrétní OHP bylo stanoveno na hranici 57dB, což je jeho maximální rozsah, který by byl odůvodnitelný pouze v případě, kdyby bylo vyhlášeno z důvodu ochrany obyvatelstva před hlukem. Je třeba podotknout, že plocha OHP při jeho stanovení na izofoně 57dB je násobně větší než jeho plocha při stanovení na izofoně 63 dB a tedy OHP bylo vymezeno ve větším rozsahu. KHS ve svém vyjádření č.j. KHSSC 54433 /2012 ze dne 4.2.2013 (dále jen „vyjádření KHS“) uvádí dva základní důvody proč vymezit OHP izolinií LAeq,16h = 57 dB:

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Námítka není důvodná. Pokud jde o stanovení rozsahu OHP, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi LAeq,16h = 57dB a LAeq,16h = 63 dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu „denní době LAeq,16h = 60 dB. Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy, nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu. Zde úřad souhlasí s tím, že ideální by bylo stanovit hranici OHP na linii LAeq,16h = 60 dB, ale vzhledem k ustálenému právnímu názoru v ČR ohledně**

**vymezování OHP a s přihlédnutím i k aktuálním stanoviskům veřejného ochránce práv/ Ombudsmana ve věci je nutné přidržet se praxe nejhorší předpokládané varianty tedy  $LA_{eq,16h} = 57$  dB.**

**Doplnění KHS:**

**Území vymezené izofonou 57 dB je územím, kde se předpokládá, že se skutečně může limitní hladina hluku nacházet. Nastavený monitoring hluku má však zajistit, aby nebyly limity hluku u stávajících chráněných objektů překročeny, a to jak v chráněných venkovních prostorech, tak chráněných venkovních prostorech staveb. V rozsahu OHP má dále provozovatel letiště za povinnost i přes dodržení limitů hluku v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb prověřit, zda jsou dodrženy i limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.**

**Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č. 11 námitce č. 9.**

**1. povinný monitoring hluku v OHP**

Proti tomuto důvodu namítám, že v případě podezření na porušení hlukových limitů má KHS za povinnost provést monitoring hluku i mimo OHP. Nelze tedy dávat monitoring hluku do souvislosti s OHP s tím, že v OHP by se hluk monitoroval a mimo OHP by se nemonitoroval. V případě podezření na porušení zákona o ochraně veřejného zdraví a možného překročení hlukových limitů se hluk musí monitorovat kdekoli.

**2. případné provádění nezbytných úprav na objektech existujících v tomto širším prostoru ke dni zřízení OHP**

V případě, že by tyto stávající chráněné vnitřní prostory v širším prostoru nebyly zahrnuty do OHP, musí provozovatel letiště v případě překročení hlukových limitů bez výjimky dodržovat povinnost, stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory. Z toho plyne, že uvedené stavební úpravy by byly zbytečné, protože povinnost dodržovat hlukové limity jsou čistě na straně provozovatele letiště, bez jakýchkoliv povinností cokoliv trpět na straně vlastníků dotčených nemovitostí.

Tyto výše uvedené dva důvody dle mého názoru nenaplnují princip proporcionality ani veřejný zájem na ochraně zdraví obyvatelstva. Dále namítám, že i bez vyhlášení OHP jsou chráněné prostory chráněny před nepříznivými účinky hluku, a to dokonce lépe než v rámci OHP, v rámci něhož existují zákonná omezení pro vlastníky nemovitostí. KHS zřejmě zastávala stanovisko ochránit co největší množství lidí, a proto trvala na stanovení izofony 57 dB, avšak tímto svým stanoviskem prakticky neodporovala Úřadu pro civilní letectví při jeho správním uvážení na vyhlášení OHP, ačkoli pro toto vyhlášení OHP neexistují žádné relevantní zákonné důvody.

Ve vyjádření KHS uvedla na str. 3, že „je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví v žádném ze svých odstavců nevztahuje.“ Mám na věc stejný právní názor, když neexistuje veřejný zájem na vyhlášení OHP, který je konkrétně definován v § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví. Provozovatel letiště musí dodržovat veškeré zákonné hlukové limity, což dokládá jen a pouze ten právní výklad, že vyhlášení OHP je zcela v tomto případě nedůvodné a nemá oporu v platné právní úpravě.

Ochrany stávajícího obyvatelstva lze dle mého názoru dosáhnout jiným prostředkem než nedůvodným vyhlášením OHP, a sice zachováním stávajícího stavu, důsledným uplatňováním zákona o ochraně veřejného zdraví, plněním hygienických limitů ze strany provozovatele letiště a důsledným dohledem hygienické stanice nad dodržováním hygienických limitů. OOP v tomto rozsahu nepřináší lepší ochranu obyvatelstva před hlukem, jen a pouze chrání letiště proti možné budoucí zástavbě a přináší značná omezení vlastníkům nemovitostí, zejména co se týká nové obytné zástavby, případně rozšíření stávající existující obytné zástavby, kde musí být dodržovány hlukové limity, přičemž budoucí stavební činnost může být realizována pouze za předpokladu souhlasu Úřadu pro civilní letectví uděleného podle §40 zákona o civilním letectví. Návrh OOP v tomto rozsahu v tomto případě rozhodně neplní kritérium proporcionality v užším slova smyslu (viz argumentace ad 10.).

### **Vypořádání**

Námítka není důvodná, pokud jde o nutnost vyhlášení OHP, tak to je dostatečně popsáno v odůvodnění OOP. Pokud jde o monitoring hluku tak tento je podmínku KHS s tím, že náklady na monitoring jsou přeneseny na provozovatele letiště, tedy model, který je využit již u letiště Václava Havla Ruzyně. Pokud jde o povinnosti na straně majitelů nemovitostí jedná se zejména o nutnost zajistit spolupráci majitelů nemovitostí, při příslušných měřeních, např. umožněním vstupu do nemovitosti, nebo obdobné asistence.

#### **Doplnění KHS k bodu 1:**

*KHS může v rámci svých kompetencí provést kontrolu dodržování limitů hluku, což však v žádném případě není totožné s pojmem monitoring hluku. Monitoring bude za podmínek stanovených OOP vydaným k vyhlášení OHP zajišťovat provozovatel, a to na místech, kde bude možné ověřit, že letišti nejblíže chráněné objekty mají dodržené limity hluku v chráněných venkovních prostorech. Pokud se ověří monitoringem oprávněnost průběhu jednotlivých izofon, pak mimo OHP k nedodržení limitů hluku již nemůže docházet*

#### **Doplnění KHS k bodu 2.:**

*Povinnost zajistit v chráněných prostorech definovaných § 30 odst. 3 zákona 258 nepřekračování limitů hluku stanoví provozovateli letiště ust. § 30 odst. 1 zákona. Podmínka stanovená KHS v návrhu OHP jde nad jeho rámec, když za účelem zajištění podmínek pro ochranu zdraví obyvatel před hlukem výslovně provozovateli letiště stanovují další povinnost, a sice prověřit, zda v chráněných vnitřních prostorech existujících ke dni jeho vyhlášení v území, na němž se zřizuje OHP, nedochází k překračování hygienických limitů hluku. U staveb (existujících ke dni vyhlášení OHP), v jejichž chráněných vnitřních prostorech k tomuto překročení dojde, pak půjdou náklady na provedení protihlukových opatření vždy jednoznačně za provozovatelem letiště, a to bez ohledu na skutečnost, že se na tomto překračování příp. spolupodílí nedostatečná stavební neprůzvučnost dané stavby. Dále k tomu viz vypořádání KHS k podání č.21 námitka č.6.*

9. Dále rozporuji podkladový údaj provozovatele letiště pro vyhlášení OHP o tom, že v roce 2012 bylo přibližně 18.000 letů, když tyto údaje mohly být provozovatelem letiště zmanipulovány právě s ohledem na jeho zájem podat podnět ke stanovení ochranného hlukového pásma. Navrhuji doložení těchto počtů ze strany provozovatele letiště a jejich ověření ze strany Úřadu pro civilní letectví z důvodu, že tyto počty mohly být uměle navyšovány.

### **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

10. Jediným faktickým důvodem vyhlášení OHP je zájem provozovatele letiště, aby nepokračovala další zástavba, což logicky samo o sobě nemůže odůvodňovat vyhlášení OHP. Požadavek na proporcionalitu judikovaný Nejvyšším správním soudem v Brně ochranného hlukového pásma není vzhledem k ochraně veřejného zdraví v tomto případě dán, vyhlášení OHP není nezbytně nutné, rozumné ani obhajitelné.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letišť s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

11. Úřad pro civilní letectví v rámci svého správního uvážení nesprávně vydal OOP. Vzhledem k danému stavu, umístění letiště a uvedeným tezím není vyhlášení ochranného hlukového pásma důvodné, neexistuje pro něj důvodný veřejný zájem a jeho vyhlášení je minimálně na hraně zákona, jelikož pro náš konkrétní případ zákon nestanoví povinnost vyhlášení ochranného hlukového pásma, když veřejný zájem je konkrétně specifikován při 50.000 letech, přičemž v našem případě přibližně třetinových letů není objektivně tento veřejný zájem dán a nemůže převážit nad zájmem vlastníků dotčených nemovitostí, pro které je vyhlášení ochranného pásma zásahem do jejich vlastnických práv, zejména z pohledu omezení budoucí výstavby a trpění hluku.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

**Doplnění KHS:**

**KHS není příslušná se vyjadřovat k otázce zásahu do vlastnických práv, jen zdůrazňuje, že v případě letiště PRAHA/Vodochody KHS setrvale považuje ochranu veřejného zdraví za převažující veřejný zájem, pročež požaduje u všech stávajících chráněných staveb dle ust. § 30 odst. 3 zákona 258 dodržet limity hluku (viz vypořádání KHS k podání č.1 námítka č.1).**

12. Návrh OOP dále obsahuje faktické i právní nesrovnalosti a chyby. V návrhu OOP je uvedeno, že:

„Návrh na zřízení ochranného hlukového pásma byl vypracován dle § 37 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, za využití § 31 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“

Odkaz na znění § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví v souvislosti se zřízením OHP je nesprávný, jelikož znění tohoto odstavce zní:

„Při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Opatření obecné povahy ke zřízení ochranného hlukového pásma vydá Úřad pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí.“ Je však prokazatelné, že pohyb na letišti ani zdaleka nedosáhl 50 tisíc startů ročně a činil maximálně deklarovaných 18.000 startů a přistání. Úřad pro civilní letectví tedy v citaci právního předpisu pochybil a vydal návrh OOP, aniž by se opíral o relevantní právní úpravu.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení**

*hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

#### **Doplnění KHS:**

*viz vypořádání podání č.2 námitka č.2 vč. poznámky KHS o nedůvodnosti aplikace § 31 odst. 3 zákona 258 na daný případ.*

13. V odůvodnění návrhu OOP je uvedeno, že „Letiště Vodochody nemá v současné době zřízení ochranné hlukové pásma, přestože parametry letecké stavby a znění výše uvedených zákonů zřízení ochranného hlukového pásma předpokládají, respektive že je zřízení takového ochranného pásma z hlediska přiměřenosti ochrany území a obyvatel v něm se nacházejícím před hlukem a zároveň letecké stavby před umísťováním obytných souborů do jeho blízkosti považováno za vhodné.“

K tomu uvádím, že zřízení OHP nemá na ochranu obyvatel v něm se nacházející vliv, lépe řečeno ochrana obyvatel je na lepší úrovni mimo OHP než v OHP, jelikož OHP se vyhláší pro případ porušení hlukových limitů a vlastně znamená omezení práva obyvatel na dodržování hlukových limitů z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Mimo OHP se při překročení hlukových limitů v chráněném vnitřním prostoru musí omezit zdroj hluku, v OHP se provedou stavební úpravy na dotčeném objektu. Omezení zdroje hluku je vždy lepší a účinnější ochrana obyvatelstva před hlukem než snaha eliminovat jeho následky, tedy obyvatelé v území jsou na tom lépe, když se hluk omezí namísto vyhlášení OHP.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“*

*Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umísťování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.*

#### **Doplnění vypořádání KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

#### **Doplnění KHS:**

*Pokud v území nejsou překročeny limity hluku v chráněných venkovních prostorech, z obecných požadavků na stavby KHS dovozuje, že jsou dodržovány limity hluku i v chráněných vnitřních prostorech staveb; pokud by nebyly limity hluku v tomto prostoru dodrženy, pak není jednoznačné, zda příčina netkví např. v tom, že stavba neplní základní požadavky na stavební neprůzvučnost. V OHP půjde povinnost na provedení protihlukových opatření v takových případech jednoznačně za provozovatelem letiště. Dále viz vypořádání k námitce č. 2 tohoto podání uvedené výše na str. 23.*

14. V odůvodnění návrhu OOP je uvedeno, že „Hlukový dopad provozu letiště Vodochody byl pouze u některých územních plánů jednotlivých obcí vyznačen orientačně ve formě izofon. Tyto izofony byly uvedeny v závazné části ÚP VÚC PRAŽSKÉHO REGIONU ve formě vyznačení území, na kterém se předpokládá výskyt hlukových událostí z leteckého provozu překračujících hladinu akustického tlaku LAeq = 60 dB, a které má tím pádem omezené využití. Tento dokument předpokládal podrobnější rozpracování a zpřesnění hlukové problematiky letiště Vodochody do jednotlivých územních plánů dle platné legislativy.“



K tomu uvádím, že v návrhu OOP je zmíněna část územního plánu VÚC pražského regionu, kde pouze v grafické příloze je zanesena křivka, která je popsána doslova jako: hluková zátěž z letišť, izofona 60 dB (v návrhu mylně uvedeno jako  $LA_{eq} = 60\text{dB}$ ). Územní plán nikde blíže nespecifikuje tuto izofonu 60dB, např. zda se jedná o okamžitou hodnotu akustické tlaku nebo průměrnou ekvivalentní hladinu. Dle vyjádření Odboru územního plánování Středočeského kraje není uvedena izofona limitou využití území, jakou by bylo např. ochranné hlukové pásmo a nemá vliv na cokoliv.

Dále hygienická stanice uvedla, že tato izofona nemá vliv na platnost hygienických limitů dle zákona o ochraně veřejného zdraví (č.258/2000 Sb.), a její interpretace jako označení prostoru, kde by bylo možné překračovat tyto limity  $LA_{eq}=60\text{dB}$ , by bylo konstatování protiprávního stavu v územním plánu, což není dost dobře možné.

15. Rozvoj letiště Vodochody není z hlediska územního plánování žádoucí. Nový platný dokument územního plánování, kterým jsou Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „ZÚR SK“), neobsahuje žádné vymezení ploch anebo rozvojových plánů letiště Vodochody. ZÚR SK nejdou do takových podrobností a analogicky nevymezují tyto plochy ani u jiných letišť na území Středočeského kraje, s výjimkou rozvojových plánů letiště Praha/Ruzyně, které jsou v Politice územního rozvoje ČR vedeny jako veřejně prospěšná stavba.

Územní plán Středočeského kraje tedy počítá s rozvojem letiště Praha/Ruzyně a s rozvojem ostatních letišť nepočítá.

16. Smysl OHP je prostředky územního plánování chránit území zatížené nadlimitním hlukem před nevhodnou výstavbou na něm. V našem případě se v navrhovaném OHP nachází tři obce a mnoho stávajících chráněných objektů a prostorů, včetně např. mateřské školy. Zřízení OHP v této situaci popírá účel OHP, ale naopak znamená legalizaci překračování hygienických limitů. V této souvislosti bych rád upozornil na rozhodnutí Ministerstva zdravotnictví ze dne 23.9.2009 č.j. 35120/2009-OVZ-32.3- 22.09 ve věci vyhlášení Ochranného hlukového pásma kolem stavby Silničního okruhu kolem Prahy – Stavba 511 v Praze-Běchovicích. V daném rozhodnutí Ministerstvo zdravotnictví po odvolání zamítlo vyhlášení ochranného hlukového pásma a to m.j. z tohoto důvodu:

K návrhu ochranného hlukového pásma vypracovaného firmou EKOLA group v říjnu 2007 HS Hl. m. P. vydala stanovisko, ve kterém souhlasila s jeho vymezeními i na stávající obytnou zástavbu obce Běchovice II, kde, jak výše uvedeno, se nachází 120 objektů, a na předmětné dva samostatné objekty, ačkoliv daná hluková studie předpokládá překročení hygienických limitů hluku z provozu na nově navržené komunikaci v chráněném venkovním prostoru. Ze strany Hl. m. P., resp. orgánů ochrany veřejného zdraví, nelze v případě předpokládaného překročení hygienických limitů hluku místo protihlukových opatření požadovat ochranné hlukové pásmo.

17. Vyhlášení OHP podle provozovatelem letiště předloženého odborného právního posudku znamená pro stát právní riziko žalob ze strany dotčených vlastníků nemovitostí týkající se odškodnění, jelikož těmto dotčeným osobám byla omezena práva garantovaná Ústavou ČR, zejména právo na vlastnictví a na zdravé životní prostředí a došlo ke snížení hodnoty nemovitostí tím, že postup Úřadu pro civilní letectví byl nesprávný a nezákonný. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je nucené omezení vlastnického práva, dokonce v sobě obsahuje v určitých případech i možnost vyvlastnění.

18. Návrh OOP neřeší postavení chráněných venkovních prostor, které vzniknou v OHP případnou změnou zákona o ochraně veřejného zdraví. Lze předpokládat, že dříve či později se stanou zahrady chráněným venkovním prostorem. V navrhovaném OHP se nachází množství zahrad, které by se v budoucnu staly chráněným prostorem. Jelikož se OOP odůvodňuje zlepšením právní jistoty, bylo by žádoucí právně definovat, zda budou muset být dodrženy hlukové limity i u těchto pozemků, jejichž využití se nezmění a existovaly už před vyhlášením OHP, a přesto se chráněným venkovním prostorem velmi pravděpodobně stanou až po jeho vyhlášení.

#### **Vypořádání:**

*Výše uvedené námitky jsou nedůvodné, obsahují shrnutí již uplatněných námitek v části 1-9 s tím, že obecně lze říci, že Úřad je při vyhlásování OHP veden v odůvodnění uvedenou správní úvahou a stanoviskem KHS, tak aby byly šetřeny zájmy dotčených osob. Limity hluku z letecké dopravy budou u stávajících objektů vyžadujících ochranu před hlukem dodrženy s tím, že umístění nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem bude znemožněno. Pokud jde o nadlimitní zatížení, Úřad nemá informaci, že by v současné době byly porušovány hygienické limity pro hluk z leteckého provozu. Bez ohledu na výše uvedené je tato problematika v působnosti příslušné KHS. Pokud jde o budoucí legislativní úpravy tak tyto není možné v návrhu zohlednit, je třeba vycházet z platné právní úpravy.*

**Doplnění KHS k námitce č.16:**

*Uvedené případy nelze porovnávat, neboť vycházejí z odlišného skutkového i právního stavu věci. KHS jednoznačně požaduje u stávajících chráněných prostor dodržet hygienické limity hluku, v území OHP pak KHS požaduje i prověření dodržování hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, kde musí provozovatel letiště v případě zjištění jejich překročení na vlastní náklad realizovat příslušná protihluková opatření.*

**Doplnění KHS k námitce č. 18:**

*Námitka se v mezidobí stala obsoletní, jelikož novelizace § 30 zákona 258 provedená s účinností k 1. 12. 2015 zákonem č. 267/2015 Sb. definici chráněných venkovních prostor nezměnila (zahrady mezi ně nadále nepatří) a ani do budoucna se taková legislativní změna neočekává*

19. Nejbližší chráněný prostor k letišti – objekt č.p. 179 v Panenských Břežanech leží těsně u izofony LAeq,16h = 60 dB. Podle OOP budou muset být u něj jako stávajícího chráněného prostoru dodržovány hlukové limity. Pokud budou muset být dodržovány hlukové limity na izofoně LAeq,16h = 60 dB pak nehrozí, že by došlo k překračování hlukových limitů za touto izofonou až k izofoně LAeq,16h = 57 dB. Z tohoto důvodu je pak rozsah OHP nadbytečný. Maximální možnou hranicí případného OHP by tedy měla být izofona nejbližšího chráněného prostoru k letišti, za kterou by z logiky věci nemělo docházet k překročení hlukových limitů.

#### **Vypořádání**

*Námitka není důvodná, neboť šíření hluku je závislé na mnoha věších okolnostech a to, že nejsou porušovány hlukové limity na jednom konkrétním místě nemusí znamenat, že jsou dodrženy na celém území OHP, proto je navržen monitoring hluku tak, aby bylo možno aktuální hodnoty ověřit a srovnat s výpočtovým modelem.*

**Doplnění KHS:**

*Opodstatnění rozsahu OHP na izofoně 57 dB KHS spatřuje mj. také v tom, že v tomto území na náklady provozovatele musí být prověřeny chráněné vnitřní prostory staveb z hlediska dodržení limitů hluku a v případě nedodržení pak realizována protihluková opatření. (Blíže viz vypořádání k námitce č.9 podání č. 11).*

### **III.**

V návaznosti na výše uvedené navrhuji, aby Úřad pro civilní letectví v čl. II. uvedeným odůvodněným námitkám vyhověl, řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil a zrušil ochranné hlukové pásmo letiště zejména z důvodů:

nesouladu s platnou legislativou,

nezákonnosti vydání návrhu OOP v tomto případě, kdy vzlety nedosahují počtu 50.000 za rok, přičemž návrh OOP na zákon o ochraně veřejného zdraví z hlediska právě povinného podání návrhu na vymezení OHP odkazuje, tedy definuje konkrétně veřejný zájem, který v tomto případě není dán,

vnitřní rozpornosti výrokové části návrhu OOP a jeho odůvodnění,  
nesprávného správního uvážení,  
nerespektování platné judikatury Nejvyššího správního soudu ČR v Brně,  
nedostatku veřejného zájmu na vyhlášení OHP,  
zásahu do vlastnických práv dotčených osob a  
právního rizika žalob na náhrady po státu z důvodu porušování Ústavou ČR zaručených základních práv, zejména omezení práva na vlastnictví a ochranu veřejného zdraví.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

Zůstávám s pozdravem

---

Ing. Bohuslav Špaček a Jarmila Špačková

JUDr. Jiří Tvrdek, na základě plné moci

**61) Podatel:** Metropolitní region sdružení ochránců přírody  
U Školy 17, 250 67 Klecany  
v zastoupení statutárním zástupcem Jaromírem Bratkou

Jako občanské sdružení s právní subjektivitou, jehož hlavním posláním je ochrana přírody, krajiny a životního prostředí, vznášíme připomínky k návrhu opatření obecné povahy ze dne 18. VIII. 2013, spis. zn.: 12/73010056/LKV0/03113, č.j. : 4466- 13-701, kterým se stanovuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále jen OHP LVO), zveřejněnému na úřední desce Úřadu pro civilní letectví (dále jen ÚCL). Naše připomínky jsou obsaženy v následujících čtyřech bodech :

1) Záměr OHP LVO je jednoznačně v rozporu se schválenými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Takovéto pásmo se v nich nenachází, rovněž se nenachází v územních plánech dotčených obcí.

**Bez příslušných změn územních plánů nelze OHP LVO vyhlásit.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezení nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

2) Krajská hygienická stanice (KHS) vydala dne 4. 11 2013 pod č.j. KHSSC 54433/2012 souhlasné vyjádření, v němž však dochází k závěru, že LVO nesplňuje žádnou z podmínek, potřebných pro zřízení OHP (zejm. prokázání veřejného zájmu a prokázání souladu se zákonem o veřejném zdraví). Souhlas s OHP LVO pak podmiňuje nepřekračováním hlukových hygienických limitů v chráněných prostorech. Tím může dojít k situaci, že OHP LVO ve skutečnosti ochranným pásmem není.

**Vyjádření KHS tedy nelze využít jako stanovisko dotčeného orgánu, jedná se o marný úkon.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námítku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umísťování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

**Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č.13 námitka č.4.**

3) Záměr rekonstrukce LVO nebyl dosud schválen. Není k dispozici stanovisko MŽP v rámci procesu EIA, natož územní rozhodnutí a další formální nezbytnosti. Dokumentace EIA (hodnocení vlivu na životní prostředí) obsahuje tak četné a závažné nedostatky, že nepovažujeme za možné je ignorovat a vydat k záměru kladné stanovisko MŽP.

Společnost Letiště Vodochody a.s. jako žadatel o zřízení OHP využívá vlastní studii „Letiště Vodochody — studie ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z r. 2012. Návrh OHP LVO naproti tomu uvádí jako jeho podstatu „hluk budoucího dosažitelného provozu“ pomocí izolinie  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB, s předpokladem výpočtu limitní izofony 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3$  dB, a to pro dvě paralelní dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29, tedy opět v budoucnu. Jednoznačně se tedy jedná o stav budoucí, nikoliv stávající, jak popisuje výše uvedená studie.

**Z uvedených důvodů není návrh OHP LVO v souladu s ust. § 37 zák. 49/1997Sb. o civilním letectví.**

**Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq, 16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq, 16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq, 16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29*

*(1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námitky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.*

4) Pro OFIP LVO nejsou splněny zákonné podmínky. Zákon o veřejném zdraví č. 258/2000Sb. jako povinné stanovuje vyhlášení OHP pro provozovatele vojenského nebo civilního mezinárodního letiště s více než 50 000 starty ročně, jsou-li překročeny hygienické limity hluku, a to pro aktuální provoz. Tyto podmínky LVO nesplňuje ani v budoucnu. Dle ust. § 37 od. (2) písm. f) zák. 49/1997Sb. o civilním letectví mají být OHP zřizována dle zák. o veřejném zdraví, nikoliv naopak.

Zákon č. 500/2004 ve zn. pozd. předp. (správní řád) v ust. § 171 (dále §§ 172 — 174) stanovuje, že opatření obecné povahy (zde OHP) je možno vydat pouze v případech, které stanovuje zákon.

**V daném případě to zákon o veřejném zdraví neukládá, proto toto konkrétní opatření vydat nelze.**

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním*

**letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Doplnění KHS:**

**viz doplnění KHS k podání č. 13 námitka č.1.**

**Závěr**

ÚCL má v úmyslu zřídit OHP LVO bez naplnění zákonných podmínek. Vzhledem k závažným dopadům vlivu provozu potenciálního LVO vč. jeho OHP na zdraví člověka, na existenční podmínky občanů, hospodaření a rozvoj obcí a podnikatelů a na biotu, požadujeme zastavení řízení ve smyslu ust. § 66 odst.(1) písm. b), s odkazem na ust. § 174 odst. (1) správního řádu.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.**

## 62) Připomínka k návrhu opatření obecné povahy

**Podatel:** ZŠ a MŠ Panenské Břežany  
zastoupená ředitelkou Janou Zábojníkovou  
Hlavní 63, 250 70 Odolena Voda

Jsmo správcem budovy ZŠ a MŠ Panenské Břežany. Podle navrženého opatření by budova školy Sice - nespádala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody, avšak důsledky jeho zřízení by se našich práv nesporně dotýkaly, především proto, že stanovení vlastního pásma, jak uvedeno níže, by muselo být provedeno jinak. Z toho důvodu se považuji za správce budovy, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi tak • vzniklo právo podat připomínky a námítky.

Tímto podávám následující připomínky:

1. Namítáme, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových**



**objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

2. Namítáme, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. Č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

#### **Doplnění KHS:**

**Jakkoli KHS nepřísluší provádět výklad ust. § 37 zákona 49, z jeho obecných ustanovení dovozuje, že OHP je územím, kde lze očekávat vliv provozu letiště, a s ohledem na ustanovení § 31 odst. 3 a 4 zákona 258 (viz výše) proto KHS požaduje dodržení limitů hluku pro všechny druhy chráněného prostoru u stávajících staveb. Viz vypořádání KHS k podání č. 1 námítka č.1.**

3. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

#### **Doplnění KHS:**

**Protože KHS zastává názor, že §31 odst. 3 nelze aplikovat pro případ Letiště PRAHA/Vodochody, požaduje dodržování limitů hluku ve všech chráněných prostorách. Výklad ust. zákona 49 však KHS nepřísluší (viz též vypořádání k podání č.2 námítce č.2)**

4. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 3 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplýne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

5. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá m.j. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítáme, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání KHS k podání č.2 námítka č.7.**

6. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítáme, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost. Počítám s tím, že pokud bude takové měření provedeno, OHPL zasáhne i mnou vlastněnou nemovitost se všemi zde uvedenými důsledky.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

**Doplnění KHS**

**viz podání č.2 námítka č.8.**

7. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítáme, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

**Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání KHS k podání č.2 námítka č.9.**

8. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

9. Namítáme dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR**

***ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

Návrh:

Uvedené námitky nás vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhujeme proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a opatření nevydat. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhujeme o tom předkladatele poučit.

#### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

**63) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Martin Pohůnek, Na Pískách 206, Panenské Břežany  
vlastník parcely: st. 362

Dobrý den,

rozhodl jsem se Vám napsat ohledně budoucnosti / rozšíření / letiště Vodochody.

V roce 2006 jsme investovali hodně peněz do rodinného domu s pozemkem v lokalitě Panenské Břežany ulice na pískách 206. Jsme tady spokojení a vychováváme tu s mou ženou dvě děti. Nedokážu si představit rozšíření letiště. Jsme podle Vás v hlukovém pásmu tak mi prosím řekněte jak mám v tomto pásmu žít, vychovávat děti, odpočívat po práci a vůbec existovat. Je to jednoduché nakreslit a napsat jak to vše bude vypadat ale vliv na obyvatelé a životní prostředí je snad prvořadé. Proto zásadně nesouhlasím s rozšířením letiště Vodochody nesouhlasím s hlukovým pásmem. Bydlení v této lokalitě by bylo nemožné. Byl bych nucen požadovat od majitele nebo provozovatele letiště výměnu lokality k bydlení nebo odkup nemovitosti.

Děkuji za pochopení Martin Pohůnek

#### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody. Stávajících objektů se vyhlášení OHP nedotkne.**

**64) Připomínka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Aleš Honsa,

Dobrý den,

Včera byl na webu vašeho úřadu zveřejněn návrh OHP letiště Vodochody – viz. <http://www.caa.cz/urad/navrhy-opatreni-obecne-povahy> V souvislosti s tím mám na vás dotaz zda tento návrh můžeme připomínkovat, resp. podat proti němu nesouhlas i v případě, že naše parcela neleží uvnitř navrhovaného OHP?

Věc se má totiž tak, že máme pozemek v obci, kterou OHP z poměrně velké části zabírá, a hranice OHP veden jen několik málo set metrů od naší parcely. Z těchto důvodů tedy předpokládáme, že zavedení OHP nás stejně negativně ovlivní, protože to prudce sníží kvalitu života v celé obci a zamezí to dalšímu rozvoji obce. Nehledě na to, že je riziko budoucího rozšíření hranice OHP tak, že se náš pozemek do ní dostane.

Obecně totiž musím zdůraznit, že celý princip OHP se nám nelíbí, a předpokládám, že nejen nám. V textu „Návrh opatření obecné povahy“, je např. uveden tabulka kde je uvedena historie provozu letiště Vodochody od roku 2000 po rok 2012. Je z ní vidět, jak počet pohybů z roku 2000, kdy toto činilo jen 1 006 pohybů, narostl v roce 2012 na 18 653. Tj. došlo zde více jak k 18ti násobnému nárůstu (!!!) a s tím samozřejmě související nárůst hlukové zátěže, nárůst spalin z leteckého paliva v ovzduší, nárůst prašnosti. Přičemž si nějak nevzpomínám, že by nás jako vlastníky pozemkum, kterého se toto vše týká někdo kontaktoval s prosbou o vyjádření souhlasu s nárůstem provozu. Nepředpokládám, že by někdo v této věci v minulosti někdy kontaktoval vlastníky pozemků, které nyní mají do OHP zapadnout. Takže skutečnost, že nyní chcete zavést OHP, které je zřizováno za účelem ochrany letiště a nikoliv vlastníků dotčených pozemků, nám přijde jako velmi podivná záležitost neslučující se s principy právního státu založeného na ekonomice soukromého vlastnictví. Tím spíše, že letiště je čistě soukromé (a v současné době dokonce neveřejné) a provozované za účelem realizace zisku. Jestli by se tu měl tedy někdo omezovat je letiště Vodochody a nikoliv jakýkoliv vlastník parcely v okolí.

**Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.***

***Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.***

***Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle***

*něhož „(z)a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

**Doplnění KHS :**

*KHS není příslušná se vyjadřovat k omezení vlastnického práva, nicméně poukazuje na to, že pokud provozovatel letiště dodržuje limity v chráněných prostorech, KHS nemá právo omezovat jeho činnost.*



**65) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Petr Stulík  
Dolany 70, 278 01 Kralupy nad Vltavou  
vlastník parcel: st. 93

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Jsem vlastníkem pozemků parc. č. 93 a parc. č. 265/5 v k.ú. Dolany u Prahy zapsaných na listu vlastnictví v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu Mělník. Na pozemku parc. č. 93 je umístěna budova rodinného domu se zahradou na parc. č. 265/5 k.ú. Dolany u Prahy, již jsem vlastníkem. Tato nemovitost leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno mé vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi v mém vlastnictví.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody (kód 257 Ministerstva pro životní prostředí, dále jen „Záměr“), který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle mého názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA pro Záměr, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve**

**svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“ (dále jen „Studie“).

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace Záměru pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro

záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody v případě Záměru, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu II.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“ (dále jen „vyjádření“). V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž

zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášení ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla**

*překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.*

**Doplnění KHS:**

*Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.*

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

*Námitka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastrukturu lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.*

**Doplnění KHS:**

*Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů*

**hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.**

#### **6. Irelevantní právní podklady pro vydání OHP:**

Jak vyplývá z textu Studie, právní podklady pro vydání OHP jsou téměř výlučně postaveny na použitém odborném stanovisku JUDr. S.Kadečky z 15.6.2011, které

- není konkrétním vyjádřením právní instituce
- bylo vydáno pro účely nedokončeného procesu EIA v případě Záměru
- vyjadřuje pouze jeho osobní právní názor opřený o relevantní informace a aktuální stav právní vědy.

Dle §31 Zákona o veřejném zdraví je ochranné hlukové pásmo definováno jako území, ve kterém jsou, či mohou být, překračovány hygienické limity hluku pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb. Lze se domnívat, že navrhovaná omezení v OHP nemají právní podklad a tak mohou být v budoucnu jednoduše obcházeny, případně zrušeny změnou OHP, právě s ohledem na zákonem stanovené parametry OHP.

Vyhlášení OHP s parametry, kdy je nutné dodržovat veškeré hlukové limity, postrádá smysl, protože neposkytuje ochranu letecké stavby a zároveň zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí v uvažovaném OHP.

Vyhlášení OHP z důvodu vybudování monitoringu hluku je bezpředmětné, navržené umístění monitorovacích stanic lze provést i bez vyhlášení OHP, což KHS se ve svém Vyjádření ani nenamáhala navrhnout. ÚCL z důvodů svého právního postavení v systému ochrany veřejného zdraví. ÚCL se přitom v návrhu OHP zásadně opírá o stanovisko KHS což mimo jiné dokládá i název revidované Studie.

Vyhlášení OHP s omezujícími podmínkami dodržování hlukových limitů pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb, dle mého názoru, nemusí zaručovat jejich nepřekročitelnost a bránit procesně jednodušší změně OHP v budoucnu tak, aby OHP vyhovovalo uvažovanému záměru rozšíření letiště Vodochody, případně nemusí zaručovat dodržování těchto podmínek s ohledem na právní stanovení OHP, tak jak je uvedené v zákonech.

OHP vyhlášené s nutností dodržovat hygienické limity je, dle mého názoru, v rozporu se zákonem o veřejném zdraví a zároveň nenaplnuje důvody ochrany letecké stavby podle zákona o civilním letectví. Na straně jedné tedy nepřináší potřebný efekt pro letiště, na straně druhé zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí. Je tedy zjevné, že s ohledem na přiměřenost opatření obecné povahy nelze OHP v této podobě vyhlásit. **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad v odůvodnění návrhu zcela dostatečně shrnuje právní rámec úpravy možnosti vyhlášení OHP s tím, že sdílí právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 a publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za**



*nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným, přičemž možnost vyhlášení OHP je dána přímou legitimací v § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.*

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letišť s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.*

### **7. Nerealisticky konstruované větší OHP než jaké by mělo být**

V níže uvedených bodech a – d je tato námitka je každým bodem zástupně odůvodněna.

a) V kapitole 3.3.2 Studie je uvedena tabulka 3, ze které vyplývá, že ve výhledovém provozu v charakteristickém letovém dni se počítá s cca 55 pohyby proudových letadel v kategorii S5.2 což odpovídá 66% z charakteristické skladby zavedených letadel při celkových 19 900 pohybech. Odpověď ředitele LKVO ze dne 26.9.2013 uvádí pro stávající provoz (2012) celkový počet 18 653 pohybů, z nichž 294 pohybů připadá na spojené kategorie S5.1 a S5.2 což činí 1,72% pro letadla uvedených kategorií. K tomu však ředitel LKVO ještě podotýká, že pro tyto údaje je počet proudových letadel kategorie S5.2 navíc minimální. Je zřejmé s ohledem na tyto skutečnosti, že Návrh, který počítá s prakticky vyšším a nedosažitelným provozem při fakticky deklarovaném současném provozu je

- nereálný
- větší než by měl být.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastrukturu lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.*

#### **Doplnění KHS:**

*Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody. Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.*

b) Ve výpočtových postupech (Kap.4 Studie) se uvádí celková nejistota měření a zpracování v pásmu  $\pm 3$  dB. Pro výpočet hlukové zátěže a návrh OHP se však tato nejistota měření používá pro

izofonu  $LA_{eq,D} = 57$  dB. Takto vychází navržené OHP nereálně větší. K realistickému výpočtu hlukové zátěže a návrh OHP je však především zapotřebí zvažovat také i izofonu  $LA_{eq,D} = 63$  dB. Totéž platí i pro izofonu  $LA_{eq,N}$ .

c) Návrh kopíruje jak textem tak i metodikou výpočtu návrh OHP uvedený v Záměru, Návrh OHP Záměru vycházel z akustických studií hojně namítaných v mnoha připomínkách v procesu EIA Záměru. Připomínky nebyly řádně a realisticky vypořádány např. i tam kde existuje návaznost na současný Návrh tj. v oblastech

- struktury provozu
- konstrukce odletových tratí
- příletů letadel
- rozdělení provozu mezi RWY 10 a RWY 28
- návrhu OHP
- protihlukových opatření
- posouzení provozu letiště z hlediska jednotlivých hlukových událostí.

Jedním z důsledků tohoto návrhu Záměru pak byla nereálná maximalizace území OHP. Odtud se dá dovodit i vlastní nereálnost současného Návrhu.

d) V článku II Návrhu je mimo jiné samotný OHP odůvodňován trvalým nárůstem provozu letecké dopravy na LKVO. Tabulka trvale kolísavého provozu na LKVO však ukazuje na nereálnost tohoto tvrzení

Samotné OHP Návrhu je navrženo s nadnesenými hodnotami a tím je nerealisticky větší. To skrytě umožňuje v budoucnu výrazně vyšší provoz nebo provoz větších a hlučnějších letadel než jak je v deklarováno.

To dokazují např. nedávné mimořádné pohyby větších a hlučnějších letadel typu IL-76TD, které byly v šetření ÚCL dle mého názoru nedostatečně doloženy dokumenty LKVO (dopis ÚCL č.j.5307-13-01 z 30.9.2013). Nedostatečně proto, že výsledkem šetření ÚCL nebyl sdělen pravý důvod mimořádnosti této akce. V kontextu Návrhu si tak tato skutečnost protirečí s tvrzením Studie v kapitole 3.3 o tom, že mimořádné letecké akce s větším než obvyklým leteckým provozem na LKVO nejsou provozovány.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o stanovení rozsahu OHP, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu „denní době“  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy, nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu. Zde úřad souhlasí s tím, že ideální by bylo stanovit hranici OHP na linii  $LA_{eq,16h} = 60$  dB, ale vzhledem k ustálenému právnímu názoru v ČR ohledně vymezování OHP a s přihlédnutím i k aktuálním stanoviskům veřejného ochránce práv/ Ombudsmana ve věci je nutné přidržet se praxe nejhorší předpokládané varianty tedy  $LA_{eq,16h} = 57$  dB.**

### **Doplnění KHS:**

Území vymezené izofonou 57 dB je územím, kde se předpokládá, že se skutečně může limitní hladina hluku nacházet. Nastavený monitoring hluku má však zajistit, aby nebyly limity hluku u stávajících chráněných objektů překročeny, a to jak v chráněných venkovních prostorech, tak chráněných venkovních prostorech staveb. V rozsahu OHP má dále provozovatel letiště za povinnost i přes dodržení limitů hluku v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb prověřit, zda jsou dodrženy i limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.

**Doplnění KHS:**

**Provozovatel letiště má v budoucím území OHP za povinnost dodržovat limity hluku ve všech stávajících chráněných prostorech - s ohledem na to, že stavby jsou různého stáří, není zřejmé, zda všechny stavby by v případě dodržování limitů v chráněném venkovním prostoru stavby zaručily také dodržení limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby. Provozovatel letiště PRAHA/Vodochody tento stav bude muset v rámci OHP prověřit a v případě nedodržování na vlastní náklady zjednat nápravu. (Viz vypořádání KHS k podání č.11 námitka č.9). Pokud jde o kopírování podkladů zpracovaných v EIA, metodika výpočtu byla využita obdobná, nicméně s jinými vstupními údaji zohledňujícími předpokládané maximální vytížení letiště při stávající infrastruktuře. Zda je navrhovaný provoz při stávající infrastruktuře reálný, přísluší posoudit ÚCL, nikoli KHS.**

**Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA.

Samotné OHP je navrženo s nadnesenými hodnotami a tím je nerealisticky větší. To skrytě umožňuje v budoucnu výrazně vyšší provoz nebo provoz větších a hlučnějších letadel než jak je v Návrhu a Studii deklarováno.

Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je 9 zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezení nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

**Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**Doplnění KHS:**

**Námítky č.1 až 5 - viz vypořádání KHS k podání č. 13 námitek č.1 - 5.**

Pro případ nedostatečně vypořádaných výše uvedených námitek si vyhrazuji možnost návazného soudního projednání.

**66) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Obec Panenské Břežany  
Hlavní 17, 250 70 Panenské Břežany  
IČ: 00240583

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Obec je vlastníkem celé řady nemovitostí v k.ú. 717550, obec Panenské Břežany, zapsané na LV č. 100001, u katastrálního úřadu pro Prahu – východ. Tyto nemovitosti leží v území, které se nachází v navrhovaných ochranných pásmech. Návrhem opatření obecné povahy je tudíž dotčeno vlastnické právo, protože vyhlášením ochranného hlukového pásma bude značně omezena možnost užívat a nakládat s nemovitostmi ve vlastnictví obce Panenské Břežany

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v**

**území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné

pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LAeq_{16h} = 57$  dB a  $LAeq_{16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LAeq_{16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LAeq_{16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

Taktéž není možno ověřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky, které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.



**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brzdění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

V návrhu ochranného hlukového pásma je uvedena mapa (použitá z dokumentace EIA, čili nikoliv za současný stav, ale za plánovaný, pouze s opravenou hodnotou izofony), ovšem tato mapa není mapou katastrální – nejsou na ní uvedena čísla parcelní. Nelze tedy jednoznačně určit, zda nemovitost osob spadá do navrhovaného ochranného hlukového pásma či nikoli, což je jednoznačná podmínka pro návrh ochranného hlukového pásma.

Zájmy soukromých investorů jsou si před zákonem rovny, v návrhu ochranného hlukového pásma chybí jmenovitý seznam dotčených vlastníků nemovitostí.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Průmět do katastrální mapy je k dispozici a je součástí dokumentace OHP až do podrobnosti na jednotlivé pozemky, kde je průběh OHP promítnut. Úřad navíc v případě pochybnosti přistupuje k podání jako v podání s největší právní silou tedy k námitce. OHP je opatřením působícím proti všem subjektům v daném území jejich jemný seznam je v čase proměnný a z pohledu zákona irelevantní. Jená se o dokumentaci k současnému stavu infrastruktury letiště.**

#### **4. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

**5. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem. Problematický je i odkaz na bezpečnost státu, protože blíže nespecifikovaný soukromý majitel představuje z pohledu státu bezpečnostní riziko!

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení

ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do mých práv vlastníka a uživatele výše uvedených nemovitostí.

Dosud nebyl prováděn žádaný monitoring v území, přestože se vedení obce Panenské Břežany pokoušelo domluvit měření s vedením letiště Vodochody. V tomto duchu by spolupráce KHS a ÚCL byla žádoucí na rozdíl od tohoto návrhu, kdy úřady pravděpodobně ve shodě vydaly tento návrh opatření obecné povahy, který jednoznačně zvýhodňuje letiště na úkor majitelů nemovitostí a občanů, kteří na dotčeném území trvale žijí!

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevyklučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamena, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS**

***pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **6. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **7. Návrh ochranného hlukového pásma nezohledňuje celé spektrum živočišné fauny v okolí letiště**

Dále vznášíme námitku, že ÚCL úplně pomíjí vliv hluku v prostoru vyznačené izofony 57 dB i na jiné živočichy, než jsou lidé, kteří patří v oblasti živočišné říše k těm nejodolnějším. Pokud by mělo být vyznačeno území bezpečného pohybu fauny, je třeba opřít se o podrobnou dokumentaci a zoologický průzkum s odkazem na všechny možné negativní dopady na dotčené území. K tomuto tématu MŽP dosud nevydalo žádné stanovisko. Hranice OHP by proto měla nanejvýš kopírovat hranice pozemků letiště, aby byly ochráněny všechny živočišné druhy, vyskytující se mimo obytnou zástavbu a specifikované v dokumentaci EIA.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. OHP nemá na faunu v prostředí žádný bezprostřední vliv. Pokud jde o rozsah OHP a její vyznačení je toto zdůvodněno v odůvodnění OHP a k vyznačení izoliniemi bylo přistoupeno z důvodů minimalizace rozsahu OHP.***

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Návrhem opatření obecné povahy je tedy dotčeno (nebo může být dotčeno) mé vlastnické právo jako vlastníka nemovitosti nacházející se v území (nebo v blízkosti území) navrhovaného ochranného hlukového pásma, protože vyhlášením nového ochranného hlukového pásma jsou stanovena nová omezení pro výkon mého vlastnického práva a dojde ke snížení hodnoty mé nemovitosti.

Veřejný zájem je ochrana životního prostředí, prosazení práv na ochranu životů a zdraví

Zcela trestuhodné je pak obhajování vyhlášení OHP tím, že letecká stavba je součástí přírody a zcela přehlédnout fakt, že majitelé nemovitostí dotčených obcí budou nuceni setrvat ve svých stavbách, neboť právě v přírodě nebude muset být dodržen hygienický limit hluku a v samotném důsledku státu vzniká obrovská škoda z náhrady za znehodnocení staveb jejich majitelům.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváжено zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

#### **Doplnění KHS:**

**Námítka č.1, 2, 4, 5, 6 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námítky č. 1-5.**

**Námítka č.3 - viz vypořádání KHS k podání č.2**

**67) Námitka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28. 8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

Podatel: Obec Bašť  
Obecní 126, 250 65 Bašť  
zastoupená starostkou Ivou Cucovou

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále OHP LV).

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitku,

současné s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení.

Zdůvodnění:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy.**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravena jak v zákoně Č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně Č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pasem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody, který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle našeho názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pasem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pasem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pasem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 - 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsme názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, a dokonce ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním**

**letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah OHP „stanoven na základě studie „LETIŠTĚ VODOCHODY - Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah OHP LV byl definován na základě propočtu hladiny hluku, které bude (možná) dosaženo v budoucnu. Uvedený název studie však tvrdí, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. V opačném případě by se jednalo o vědomou manipulaci a podvod. Máme za to, že OHP LV je ve skutečnosti navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze dále usuzovat, že OHP je vyhlašováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. OHP se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby Letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných ochranných pasem, stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové OHP LV je ovšem navrhováno pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že OHP LV není navrhováno pro současný provoz letiště, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány. Takový postup je podle našeho názoru protizákonný.

Společnost Letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257. Stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno žádné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování. I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatření obecné povahy OHP LV (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlašovat OHP pásmo v rozsahu reagujícím na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody máme za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několik dalších let nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).



Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel stanovisko EIA. Vyhlášení OHP pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit OHP letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zahrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací - Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a Územním plánem obce.**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabývaly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezeno v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepte dopravy, jsou zakreslena letiště, nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezeno, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí. Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezena nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá

rozsahu OHP, tak jak je navrhován v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení OHP představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezena v příslušné územně plánovací dokumentaci - Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. OHP LV, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezeno není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

Je v rozporu rovněž s Územním plánem obce Bašť.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o nesoulad s územním plánem obce, tak případně vyhlášení OHP jde se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, tedy o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat, včetně dotčeného územního plánu dle platné úpravy obsažené v zákoně č. 183/2006 Sb. a vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj 500/2006 Sb.**

## **10. Zkreslené hodnocení stávajícího provozu**

### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody - řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištem ..., musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc

přiznává, že je toho názoru, že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu." V případě vyhlášení OHP LV, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity. Máme za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení OHP LV nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení OHP LV, které by jejich překračování umožňovalo, je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření, je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných**

**vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje OHP LV opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště jsou zjevně právně nepřipustné, jsou v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonné.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Nejednoznačné určení, zda nemovitost spadá do navrhovaného OHP**

V návrhu ochranného hlukového pásma je uvedena mapa (použitá z dokumentace EIA, čili nikoliv za současný stav, ale za plánovaný, pouze s opravenou hodnotou izofony), ovšem tato mapa není mapou katastrální – nejsou na ní uvedena čísla parcelní. Nelze tedy jednoznačně určit, zda do navrhovaného ochranného hlukového pásma, což je jednoznačná podmínka pro formu podání

(námítka/připomínka) a určuje postavení osoby ve správním řízení. Domníváme se, že se jedná o závažné pochybení a návrh měl být odmítnut.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Průběh do katastrální mapy je k dispozici a je součástí dokumentace OHP až do podrobnosti na jednotlivé pozemky, kde je průběh OHP promítnut. Úřad navíc v případě pochybnosti přistupuje k podání jako v podání s největší právní silou tedy k námitce. OOP je opatřením působícím proti všem subjektům v daném území jejich jemný seznam je v čase proměnný a z pohledu zákona irelevantní.**

## **7. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany**

Z textu návrhu OHP LV dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby - čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná

přestavba na sklad ap.), a nebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot tedy hlučná činnost - by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.***

#### **Závěr**

Jsme přesvědčeni, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje OHP LV, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového OHP LV, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřípustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítka č.1-5 - viz vypořádání KHS k podání č.13 námitka č.1-5.***

***Námítka č.7 - viz vypořádání KHS k podání č.21 námitka č.6.***

**68) Námitka a připomínka k návrhu opatření obecné povahy**

Jsem spolumahajitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. ...., stavby

č.p./č.ev..... a dalšího pozemku parc. č..... vše uvedeno na LV, k.ú.....obec (dále jen „nemovitost“).

p.č.	jméno a příjmení	adresa	vlastník	parcels	katastrální území
1	Zdeněk Loukota	Na pískách 83, Panenské Břežany	Ne	St. 218, 166/43	Panenské Břežany
2	Martin Fiury	Ke Křížku 05, Panenské Břežany	ano	St. 158	Panenské Břežany

Podle navrženého opatření by zřejmě moje nemovitost spadala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody. V přílohách předmětného OHPL nejsou uvedeny parcelní čísla, dle kterých by bylo možno přesně identifikovat hranice a rozsah hlukového pásma zasažených pozemků. Z výše uvedeného jsem se stal/a osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi vzniklo právo podat připomínky a námitky.

Tímto podávám následující námitky a připomínky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním**

*plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“*

*Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášen Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.*

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok. Namítám, že tento počet není v současné době dosahován a proto není žádný zákonný důvod ke zřízení OHPL.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umístování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**



5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplyne závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Namítám, že opatření OHPL je navrhováno k vyhlášení v době, kdy ještě není uzavřeno řízení o studii EIA, v níž je jednou z nejvíce sporných bodů právě problém zatížení okolí letiště hlukem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, pokud jde o námitky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

#### **Doplnění KHS:**

**Návrh OHP je zpracován na možný maximální provoz stávající infrastruktury, tj. bez rozšíření letiště, které je posuzováno v procesu EIA (viz též vypořádání k podání č.3 námitce č.3).**

9. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

10. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

11. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními. Konstatuji, že Úřadem pro civilní letectví v odůvodnění OHPL stanovené základní stanovisko uvedené na str. 5 pod písm. a) „Územní plánování musí respektovat OHPL, nemůže připustit nárůst počtu staveb...“ je stanoveno scestně. Mohlo by platit v případě, že takové OHPL na plánem řízeném území již existuje. Nemůže však platit obráceně, zřizování jakýchkoli ochranných pásem nemůže být nadřazeno tvorbě dokumentů územního plánování. Kompetence zúčastněných úřadů jsou vysvětleny výše.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, neboť pokud jde o nesoulad s územním plánem obce, tak případně vyhlášení OHP jde se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, tedy o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat, včetně dotčeného územního plánu dle platné úpravy obsažené v zákoně č. 183/2006 Sb. a vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj 500/2006 Sb.**

#### **11. Zkreslené hodnocení stávajícího provozu**

12. I když z obecného hlediska je možno souhlasit se základním stanoviskem, které si ÚCL stanovil pro rozhodování pod písmenem b) na str. 6, namítám, že v těchto základních stanoviscích absentuje zásada, že je nežádoucí zatěžovat obyvatelná území hlukem z leteckého provozu, zvláště pokud jde o rozsáhlé obytné soubory.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

13. Namítám dále, že tvrzení o tom, že „Návrh OHPL byl projednán s příslušnými orgány územního plánování“ je lživé a navíc je v rozporu s rozsáhlým odůvodněním neexistence příslušného územního rozhodnutí, které sám ÚCL uvádí v horní části str. 5 Návrhu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Písemné stanovisko Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor územního rozvoje a památkové péče je vypořádán v rámci námitek, či odůvodnění OOP.**

14. Namítám, že tvrzení na str. 7 o projednání a zveřejnění Opatření v dohodě s KHS je lživé a že žádné připomínky KHS nebyly nejen zapracovány, ale ani respektovány. Navíc mám podezření, že ÚCL se snažil získat souhlas KHS ne zcela korektním způsobem. Vycházím z toho, že ÚCL si žádostí ze dne 2.11.2012 vyžádal stanovisko KHS jako stanovisko k dokumentaci „Letiště Vodochody, návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ zatímco se pokouší ji použít jako vyjádření souhlasu KHS s projednáním a zveřejněním „Opatření obecné povahy, jímž se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody“. Obsahový rozdíl je patrný již ze samotných názvů těchto dokumentů. V té souvislosti namítám, že návrh trpí zákonnou právní vadou, nedostatkem dohody s kompetentním orgánem státní správy, v důsledku čehož by jeho vydání bylo v rozporu se zákonem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání KHS k podání č.7 námitka č.15.**

Návrh:

Uvedené námitky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

**Doplnění KHS: Námitky č. 1-7 a 9-11 viz vypořádání KHS k podání č.4 námitky č.1-11.**

## **69) Vyjádření k návrhu opatření obecné povahy Ochranného hlukového pásma letiště Vodochody**

**Podatel:** Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav  
Odbor územního rozvoje a památkové péče  
Náměstí republiky 3, 110 01 Praha 1  
podal vedoucí Odboru územního rozvoje a památkové péče ing. Pavel Havlíček

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor územního plánování a památkové péče jako místně příslušný úřad územního plánování sděluje:

Dne 9. září 2013 zveřejnil Úřad pro civilní letectví veřejnou vyhláškou návrh opatření obecné povahy Ochranné hlukové pásma letiště Vodochody. Úřad územního plánování se vyjadřuje k tomuto návrhu z následujícího důvodu: v květnu 2013 bylo na náš úřad zasláno datovou schránkou oznámení o zahájení řízení o ochranném pásmu s jednáním dne 7. května 2013. Z tohoto jednání se úřad územního plánování náležitě telefonicky omluvil (Ing. Kříž) a současně žádal o náhradní termín jednání, úřadem pro civilní letectví bylo přislíbeno, že dá vědět (Ing. Kříž). Považujeme tedy nynější oznámení návrhu opatření obecné povahy za toto náhradní datum a sdělujeme:

zákon 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ukládá úřadu územního plánování dle §18 odst.3 koordinovat veřejné i soukromé záměry v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizovat ochranu veřejných zájmů.

Vymezení ochranného hlukového pásma letiště Vodochody má dle Vašeho návrhu významný vliv na poměry území, mělo by být omezeno umísťování nových staveb a omezení změny stávajících staveb. V odůvodnění oop uvádíte, že je nutné zabezpečit ochranu samotné letecké stavby před umísťováním nových staveb vyžadujících ochranu před hlukem. V návrhu oop se odkazujete na tabulku dokumentující trvalý nárůst letecké dopravy a současně zmiňujete nárůst rezidenční výstavby ve vztahu k provozu letiště. Zde se dle zjištění úřadu územního plánování kříží veřejný zájem obcí na koordinaci rezidenční výstavby ve svém správním území se soukromým zájmem vlastníka letiště na nárůstu provozu letecké dopravy. Ledaže by byl zájem na nárůst provozu letecké dopravy na letišti Vodochody zájmem veřejným. Úřad územního plánování se tedy zaměřil na nalezení veřejného zájmu v území. V Politice územního rozvoje 2008, dokumentu územního plánování celostátního významu, schváleného vládou ČR dne 20. července 2009 není veřejný zájem na nárůstu dopravy na letišti Vodochody vůbec zmíněn, naopak je zde uvedeno: „Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření“. Úřad územního plánování požaduje tedy v souladu s Politikou územního rozvoje za nutné zvážit nejprve vhodnost dané lokality pro rozvojový záměr „trvalého nárůstu provozu“ letiště (jak uvádíte v odůvodnění). Není vhodné vymezovat ochranná pásma, která budou mít trvalý vliv na umísťování staveb v území v lokalitě, kde není záměr značného vlivu (jakým letiště bezesporu je) dostatečně prověřen.

### **Vypořádání**

***Vyjádření odboru není zcela přesné, neboť v §2 písm. k) oddíl 1) zákona 183/2006 Sb. jsou uvedeny jako***

***„ veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to***

***1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;“***

***je tedy zřejmé, že se jedná o veřejný zájem, navíc veřejný zájem je dán i legitimací Úřadu k vyhlášení OHP v zákonu o civilním letectví. Pokud jde o další část vyjádření OHP má funkci***

*zejména ochrany stávající letecké stavby, nejedná se tedy v žádném případě o ochranu rozvojového stavu, který je předmětem samostatných řízení, ale naopak o zakotvení existující stavby v krajině a hlavně v právních vztazích tak, aby byla na jisto postavena práva všech stran právních vztahů. Jedná se i o vytýčení limitů území, kdy OOP je jediným možným právním řešením. Navíc z praxe úřadu jsou známy případy kdy již vymezená ochranná pásma či limity jsou porušována a stavby jsou jednotlivými orgány územního plánování umísťovány bez toho, že by byl úřad účasten stavebního řízení. Tedy je zde nutnost zakotvit pomocí legislativních pomůcek existující leteckou stavbu v krajině tak, aby nedocházelo k rozšiřování před hlukem chráněné zástavby k letecké stavbě. Navíc v politice územního rozvoje z roku 2008 jsou uvedeny stavby a záměry, které stát může ovlivnit prostřednictvím majetkové účasti, tedy nejsou zde uvedeny stavby a záměry v soukromém vlastnictví, což neznámá, jejich neexistenci nebo nemožnost realizace, námitka tedy není důvodná.*

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, jako nadřazené územně plánovací dokumentaci kraje, je ve vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření v letecké dopravě zmíněno pouze letiště Ruzyně, u letiště Vodochody není tedy žádný veřejný zájem uveden. V kapitole stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území také není v kapitole o zlepšení dopravních vazeb ani zmínka o potřebě cokoli navýšovat v letišti Vodochody, dokonce ani prověřit jakékoli navýšení. Naopak je zde v kapitole vytváření podmínek pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje uloženo soustředit se zejména na a) posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat přiměřený rozvoj sídel, příznivá urbanistická a architektonická řešení.....

#### **Vypořádání**

*Námitka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat. Tedy naopak dochází k naplnění záměru uvedeného v ZÚR, kde navíc odbor by měl důsledněji rozlišovat veřejný zájem od veřejně prospěšné stavby nejedná se o totéž. Zde odkazujeme na níže uvedené stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje.*

také v územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, které jsou podkladem pro rozhodování v území dle § 25-26 zák. 183/2006 Sb., obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodů ochrany jeho hodnot...nelze najít žádnou oporu pro potřebu zajistit ochranu narůstajícího leteckého provozu letiště Vodochody. Naopak je opakovaně uvedena potřeba chránit obytné prostředí a krajinu před nepříznivými vlivy, tedy i nadměrným hlukem, potřeba posílení přírodního pilíře k zajištění vyváženosti podmínek území. V odůvodnění oop je jako cíl ochranného pásma uvedeno dosažení „vyváženého poměru ekonomického rozvoje území při zachování stávajících zákonných omezení“ Úřad územního plánování považuje tento cíl za nedostatečným, neboť zákon 183/2006 Sb., mu v §18 odst. 1 ukládá jako cíl „vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve

vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území“. Je tedy zřejmé, že vymezením ochranného pásma je sledován pouze jeden ze tří pilířů, které mají být vyváženy.

Úřad územního plánování v zájmu koordinace využívání území, tak jak mu ukládá stavební zákon §18, doporučuje chránit před hlukem také krajinu a nezastavěná území, tedy veřejný zájem dle §4 stavebního zákona, odst. 4): chrání krajinu jako podstatnou složku života obyvatel a základ jejich totožnosti a s ohledem na to zajistí ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Nemělo by tedy dojít k překračování hygienických limitů ani mimo chráněné venkovní prostory a chráněné prostory, jak nepřímo vyplývá z odstavce c) uvedených Omezení v OHP.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná k uvedenému Úřad podotýká, že se jedná o vyhlášení OHP k existující letecké stavbě, která je v krajině přítomna již od roku 1953, a to včetně souvisejícího provozu. OHP má naopak zamezit případnému překračování hygienických limitů v chráněných staveb, a to jak ve vnějším tak vnitřním chráněném prostoru, kdy OHP zajišťuje trvale udržitelný rozvoj území za zachování příznivého životního prostředí pro stávající obyvatele (tedy nepřekračování hygienických limitů hluku z leteckého provozu ) a na druhé straně bude efektivně bránit zvyšování počtu chráněných objektů v OHP. Bez této ochrany může dojít ke koliznímu stavu, kdy provoz letecké stavby, z důvodu nekontrolovatelného nárůstu objektů vyžadujících ochranu před hlukem, nebude možno nadále realizovat. Letecká stavba je součástí veřejné dopravní infrastruktury ČR, kdy při současné úrovni urbanizace krajiny v zásadě již nelze novou obdobnou stavbu do krajiny umístit. Z tohoto důvodu je třeba chránit existující veřejnou dopravní infrastrukturu do budoucna tak, aby nedošlo ke ztrátě její dopravní funkčnosti. Požadavek na udržitelnost rozvoje území je splněn formou omezení a povinností uložených provozovateli letiště v OOP, které jsou dle našeho názoru stanoveny v odpovídajícím rozsahu, aby zajistily možnost dalšího rozvoje území uvnitř OHP. Pokud jde o ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí, řídil se Úřad zcela doporučeními KHS.**

Vymezení ochranného hlukového pásma letiště Vodochody má jistě významný dopad nejen na zájmy vlastníků letiště a technické infrastruktury, ale i na mnoho vlastníků pozemků, obce, veřejnost.

Pozitivní vliv je možno očekávat pro vlastníka letiště, negativní vliv pro vlastníky rodinných domů a příslušných pozemků, obce jako provozovatele školských a dalších zařízení.

Úřad územního plánování tedy považuje návrh opatření obecné povahy za nevyvážený, nepodložený bránící soukromý zájem na nárůstu letového provozu na stávající infrastrukturu letiště před veřejným zájmem na kvalitním obytném rozvoji sídel, na možnosti plánovat tento rozvoj samosprávami obcí. Máme za to, že chybně omezuje rozvoj sídel (jak je uvedeno v odstavci a) kapitoly Omezení v OHP) a údržbu stávajících sídel (jak je uvedeno v odstavci b) kapitoly Omezení v OHP). Jak uvádíte, má vymezení ochranného pásma zajistit vlastníkům majetku (tedy vlastníkům letiště Vodochody) efektivní činnost při rozhodování o využití dotčeného území. Úřad územního plánování má však za to, že je třeba nejprve ochránit veřejný zájem před zájmem soukromého vlastníka.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná k vyhlášení OHP je veřejný zájem naopak ochráněn, neboť je naplňován zákon 49/1997 Sb. o civilním letectví ohledně vyhlášení ochranných pásem letišť. Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

S ohledem na výše uvedené doporučuje úřad územního plánování návrh opatření obecné povahy Ochranné hlukové pásma letiště Vodochody přepracovat v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací PUR a ZÚR Středočeského kraje tak, aby navrhované opatření chránilo především veřejné zájmy.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná** Úřad má za to, že OHP není v rozporu s nadřazenou územně plánovací dokumentací, když pokud jde o rozpor se ZÚR Středočeského kraje, Úřad si na základě námitek vyžádal stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje jako pořizovatele ZÚR Středočeského kraje, které uvádí následující stanovisko: „Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje (dále jen „krajský úřad“) obdržel dne 12. 9. 2016 vaše podání „Žádost o stanovisko“ ve věci navrhovaného ochranného hlukového pásma Letiště Praha/Vodochody ve vztahu k Zásadám územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) Středočeského kraje. Krajský úřad sděluje, že stanovení ochranného hlukového pásma stávajícího Letiště Praha/Vodochody nelze posoudit z hlediska souladu či rozporu s platnými ZÚR Středočeského kraje, o jejichž vydání rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4 – 20/2011/ZK. ZÚR Středočeského kraje byly vydány 7. 2. 2012 formou opatření obecné povahy a dne 22. 2. 2012 nabyly účinnosti. Z uvedených dat je patrné, že ZÚR Středočeského kraje nemohly reflektovat současné řízení o ochranných hlukových pásmech. Obsahem ZÚR jsou ochranná pásma již vyhlášená a nikoli ochranná pásma navrhovaná, neboť tato jsou v ZÚR vymezována na základě pravomocných správních aktů [tj. rozhodnutí o stanovení ochranného pásma {§ 83 stavebního zákona} či opatření obecné {viz § 37 odst. 3 písm. f) zák. č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a § 31 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví...}] nebo ze zákona (např. zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). V souvislosti s tímto krajský úřad informuje, že obsahové náležitosti ZÚR, které mj. stanoví § 36 odst. 6 stavebního zákona, § 6 odst. 1 a příloha č. 4 vyhl. č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, požadavky na vymezení záměru ochranného hlukového pásma neobsahují. Krajský úřad závěrem konstatuje, že ochranná hluková pásma lze zakreslit do grafické části Odůvodnění ZÚR (tj. do výkresu II.1. koordinační výkres a do výkresu II.4. koncepce dopravy) až po nabytí účinnosti příslušného správního aktu o jejich vyhlášení. Dokumentace ZÚR Středočeského kraje, resp. Odůvodnění ZÚR Středočeského kraje tedy ochranná pásma Letiště Praha/Vodochody nemohou obsahovat.“

**Pokud jde o rozpor s PÚR** tak v Politice územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č.1. jsou vymezeny pouze rozvojové plány letiště Praha – Ruzyně a letiště Karlovy Vary. Letiště PRAHA/Vodochody není PÚR tedy nikterak upraveno a tedy není možné, aby bylo OOP v rozporu s PÚR, když tato dokumentace letiště PRAHA/Vodochody vůbec neřeší.



**70) Připomínky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8.2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Občanské sdružení „Pro život v Dolanech“  
Dolany 229, 278 01 Kralupy nad Vltavou  
zastoupená předsedkyní Ludmilou Hálkovou

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

Občanské sdružení „Pro život v Dolanech, o.s.“ bylo ustanoveno v únoru 2008 v Dolanech u Kralup n. Vlt. a dne 14.2.2008 řádně zaregistrováno Ministerstvem vnitra – č. registrace VS/1-1/70461/08-R, IČ: 22683429. Jedním z jeho nosných záměrů a cílů je jak ochrana přírody, tak i obyvatel Dolan a Debrna před následky záměru vlastníků Aera Vodochody rozšiřovat provoz letiště ve Vodochodech se silným a výhledově rostoucím leteckým provozem vzhledem k tomu, že obec Dolany patří k nejvíce postiženým tímto záměrem.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podáváme proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující připomínku, současně s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení na základě toho faktu, že OS Dolany zastupuje občany jak uvnitř tak i vně OHP LV.

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku. Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno, nesplňuje ani jednu z uvedených podmínek. Dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody (kód 257 Ministerstva pro životní prostředí, dále jen „Záměr“), který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje. Podle našeho názoru je to ovšem stejně irelevantní, protože není možno navrhovat OHP pro nějaký možný budoucí provoz letiště, nýbrž dle skutečného a doloženého stavu.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o

ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA pro Záměr, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochochy bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“ (dále jen „Studie“).

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace Záměru pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností +/- 3 dB.“

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající

současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody v případě Záměru, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izoliní  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu II.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném

hlukovém pásmu" (dále jen „vyjádření“). V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letištěm s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letištěm musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letištěm s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letištěm a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště. Pouze představuje nepřiměřený zásah do práv vlastníků a uživatelů nemovitostí na území Dolan.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je**

*dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.*

**Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

*Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.*

*V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.*

*Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.*

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## **6. Irelevantní právní podklady pro vydání OHP:**

Jak vyplývá z textu Studie, právní podklady pro vydání OHP jsou téměř výlučně postaveny na použitém odborném stanovisku JUDr. S.Kadečky z 15.6.2011, které

- není konkrétním vyjádřením právní instituce
- bylo vydáno pro účely nedokončeného procesu EIA v případě Záměru
- vyjadřuje pouze jeho osobní právní názor opřený o relevantní informace a aktuální stav právní vědy.

Dle §31 Zákona o veřejném zdraví je ochranné hlukové pásmo definováno jako území, ve kterém jsou, či mohou být, překračovány hygienické limity hluku pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb. Lze se domnívat, že navrhovaná omezení v OHP nemají právní podklad a tak

mohou být v budoucnu jednoduše obcházeny, případně zrušeny změnou OHP, právě s ohledem na zákonem stanovené parametry OHP.

Vyhlášení OHP s parametry, kdy je nutné dodržovat veškeré hlukové limity, postrádá smysl, protože neposkytuje ochranu letecké stavby a zároveň zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí v uvažovaném OHP.

Vyhlášení OHP z důvodu vybudování monitoringu hluku je bezpředmětné, navržené umístění monitorovacích stanic lze provést i bez vyhlášení OHP, což KHS se ve svém Vyjádření ani nenamáhala navrhnout. ÚCL z důvodů svého právního postavení v systému ochrany veřejného zdraví. ÚCL se přitom v návrhu OHP zásadně opírá o stanovisko KHS což mimo jiné dokládá i název revidované Studie.

Vyhlášení OHP s omezujícími podmínkami dodržování hlukových limitů pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb, dle našeho názoru, nemusí zaručovat jejich nepřekročitelnost a bránit procesně jednodušší změně OHP v budoucnu tak, aby OHP vyhovovalo uvažovanému záměru rozšíření letiště Vodochody, případně nemusí zaručovat dodržování těchto podmínek s ohledem na právní stanovení OHP, tak jak je uvedené v zákonech.

OHP vyhlášené s nutností dodržovat hygienické limity je, dle našeho názoru, v rozporu se zákonem o veřejném zdraví a zároveň nenaplnuje důvody ochrany letecké stavby podle zákona o civilním letectví. Na straně jedné tedy nepřináší potřebný efekt pro letiště, na straně druhé zasahuje do vlastnických práv majitelů nemovitostí. Je tedy zjevné, že s ohledem na přiměřenost opatření obecné povahy nelze OHP v této podobě vyhlásit.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad v odůvodnění návrhu zcela dostatečně shrnuje právní rámec úpravy možnosti vyhlášení OHP s tím, že sdílí právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 a publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci. Úřadu výše uvedené postačuje pro jeho správní uvážení o přípustnosti zřízení OHP. Změny OHP mohou být realizovány pouze opět změnou OHP a tedy byly by předmětem nového projednání. OHP ve vyhlášené podobě chrání leteckou stavbu před dalším umísťováním objektů vyžadujících ochranu před hlukem do její blízkosti, tedy smysl ochrany letecké stavby je relevantní.***

#### **7. Nerealisticky konstruované větší OHP než jaké by mělo být**

V níže uvedených bodech a – d je tato námitka je každým bodem zástupně odůvodněna.

a) V kapitole 3.3.2 Studie je uvedena tabulka 3, ze které vyplývá, že ve výhledovém provozu v charakteristickém letovém dni se počítá s cca 55 pohyby proudových letadel v kategorii S5.2 což odpovídá 66% z charakteristické skladby zavedených letadel při celkových 19 900 pohybech. Odpověď ředitele LKVO ze dne 26.9.2013 uvádí pro stávající provoz (2012) celkový počet 18 653 pohybů, z nichž 294 pohybů připadá na spojené kategorie S5.1 a S5.2 což činí 1,72% pro letadla uvedených kategorií. K tomu však ředitel LKVO ještě podotýká, že pro tyto údaje je počet proudových letadel kategorie S5.2 navíc minimální. Je zřejmé s ohledem na tyto skutečnosti, že Návrh, který počítá s prakticky vyšším a nedosažitelným provozem při fakticky deklarovaném současném provozu je

- nereálný
- větší než by měl být.



**Vypořádání**

**Námítka není důvodná.** Úřad při posuzování této skutečnosti tedy skladby letadel, které využívají letiště PRAHA/Vodochody vycházel ze dvou základních premis: 1) ze skutečného provozu, který je v čase proměnný a jehož charakteristiku má Úřad k dispozici a byla při posuzování přiměřenosti vzata v úvahu. 2) z provozně únosné hlukově nepříznivé varianty, která je součástí podkladového materiálu studie. Pokud jde o reálné možnosti, tak ve studii uvedený provoz lze označit na stávající infrastruktuře lze označit za dosažitelný, když tato varianta provozu byla provozovatelem Úřadu předložena jako cílová ve směřování leteckého provozu na letišti PRAHA/Vodochody. Vzhledem k tomu neměl Úřad ke stanovení skladby leteckého provozu připomínky a byla do návrhu OHP přejata. Úřad zastává stanovisko, že OHP by mělo být vyhlášováno zejména s přihlédnutím ke kapacitě letištní infrastruktury a typu provozu na letišti uskutečňovaném a plánovaném, všechny tato kritéria byla vzata v úvahu, tedy OHP bylo navrženo na uvedený reálně dosažitelný provoz.

**Doplnění KHS:**

**Navrhovaná skladba letadel vyhodnocená pro účely vyhlášení OHP je skutečně odlišná od skladby letadel v současné době se pohybujících na letišti PRAHA/Vodochody.** Nicméně jde o záměr provozovatele využít stávající dráhový systém dle možností, jaké jsou dány jeho technickými možnostmi, a to bez plánovaného rozšíření provozu letiště, které je předmětem samostatného posuzování v procesu EIA. V takovém případě je KHS oprávněna kontrolovat nepřekračování limitů hluku, nikoliv skladbu letadel, kterou určuje provozovatel letiště. Z tohoto pohledu tedy KHS stanovila požadavky na nepřekračování limitů hluku u stávajících chráněných staveb tak, jak to požaduje ust. § 30 odst. 1 zákona 258.

b) Ve výpočtových postupech (Kap.4 Studie) se uvádí celková nejistota měření a zpracování v pásmu  $\pm 3$  dB. Pro výpočet hlukové zátěže a návrh OHP se však tato nejistota měření používá pro izofonu  $LA_{eq,D} = 57$  dB. Takto vychází navržené OHP nereálně větší. K realistickému výpočtu hlukové zátěže a návrh OHP je však především zapotřebí zvažovat také i izofonu  $LA_{eq,D} = 63$  dB. Totéž platí i pro izofonu  $LA_{eq,N}$ .

c) Návrh kopíruje jak textem tak i metodikou výpočtu návrh OHP uvedený v Záměru, Návrh OHP Záměru vycházel z akustických studií hojně namítaných v mnoha připomínkách v procesu EIA Záměru. Připomínky OS Dolany uvedené v Příloze 1 dokazují zejména v přiložených odborných akustických posudcích, že předmětné OHP Záměru nebylo řádně a realisticky navrženo. V návaznosti na současný Návrh to platí především o oblastech

- struktury provozu
- konstrukce odletových tratí
- příletů letadel
- rozdělení provozu mezi RWY 10 a RWY 28
- návrhu OHP
- protihlukových opatření
- posouzení provozu letiště z hlediska jednotlivých hlukových událostí.

Jedním z faktických důsledků tohoto návrhu Záměru pak byla nereálná maximalizace území OHP. Odtud se dá dovodit i vlastní nereálnost současného Návrhu.

d) V článku II Návrhu je mimo jiné samotný OHP odůvodňován trvalým nárůstem provozu letecké dopravy na LKVO. Tabulka trvale kolísavého provozu na LKVO však ukazuje na nereálnost tohoto tvrzení

Samotné OHP Návrhu je navrženo s nadnesenými hodnotami a tím je nerealisticky větší. To skrytě umožňuje v budoucnu výrazně vyšší provoz nebo provoz větších a hlučnějších letadel než jak je v deklarováno.

**Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Námítka není důvodná. Pokud jde o stanovení rozsahu OHP, vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57 \text{ dB}$  a  $LA_{eq,16h} = 63 \text{ dB}$  představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60 \text{ dB}$ . Je to tedy území, v němž s ohledem na existenci nejistot, kterými jsou jak výpočtové studie, tak měření hluku zatíženy, nebude možno překračování hygienických limitů hluku prokázat, avšak ani vyloučit, z důvodu přiměřenosti je proto OHP vyhlášováno v navrhovaném rozsahu. Zde úřad souhlasí s tím, že ideální by bylo stanovit hranici OHP na linii  $LA_{eq,16h} = 60 \text{ dB}$ , ale vzhledem k ustálenému právnímu názoru v ČR ohledně vymezování OHP a s přihlédnutím i k aktuálním stanoviskům veřejného ochránce práv/Ombudsmana ve věci je nutné přidržit se praxe nejhorší předpokládané varianty tedy  $LA_{eq,16h} = 57 \text{ dB}$ .**

**Doplnění KHS:**

**Území vymezené izofonou 57 dB je územím, kde se předpokládá, že se skutečně může limitní hladina hluku nacházet. Nastavený monitoring hluku má však zajistit, aby nebyly limity hluku u stávajících chráněných objektů překročeny, a to jak v chráněných venkovních prostorech, tak chráněných venkovních prostorech staveb. V rozsahu OHP má dále provozovatel letiště za povinnost i přes dodržení limitů hluku v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb prověřit, zda jsou dodrženy i limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.**

To dokazují např. nedávné mimořádné pohyby větších a hlučnějších letadel typu IL-76TD, které byly v šetření ÚCL dle našeho názoru nedostatečně doloženy dokumenty LKVO (dopis ÚCL č.j.5307-13-01 z 30.9.2013). Nedostatečně proto, že výsledkem šetření ÚCL nebyl sdělen pravý důvod mimořádnosti této akce. V kontextu Návrhu si tak tato skutečnost protirečí s tvrzením Studie v kapitole 3.3 o tom, že mimořádné letecké akce s větším než obvyklým leteckým provozem na LKVO nejsou provozovány.

#### **Vypořádání**

**Není předmětem řízení jedná se o faktické připomínky k provozu na letišti Vodohody, nikoliv o námítky v rámci vyhlásování OHP.**

### **8. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany**

Z textu návrhu OHP LV dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby - čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná přestavba na sklad ap.), a nebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot tedy hlučná činnost - by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle**

**aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.**

#### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Samotné OHP je navrženo s nadnesenými hodnotami a tím je nerealisticky větší. To skrytě umožňuje v budoucnu výrazně vyšší provoz nebo provoz větších a hlučnějších letadel než jak je v Návrhu a Studii deklarováno.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považujeme žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požadujeme, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

Pro případ nedostatečně vypořádaných výše uvedených námitek si vyhrazujeme možnost návazného soudního projednání.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.**

#### **Doplnění KHS:**

**Připomínky 1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č. 14 námítka č.1-5**

**Připomínka č. 6- viz.Vypořádání KHS viz podání č.13 námítka č.4.**

**Připomínka č.7 - viz. Vypořádání KHS podání č.65 námítka č.7.**

**Připomínka č.8 – viz. Vypořádání KHS viz podání č. 21 námítka č. 6.**

**71) Námitka k návrhu opatření obecné povahy**

**Podatel:** Obec Panenské Břežany  
Hlavní 17, 250 70 Odolena Voda  
v zastoupení starostkou Ljubou Loukotovou

Tato námitka se týká Návrhu opatření obecné povahy, který byl vyvěšen dne 9.9.2013 pod uvedenou spisovou značkou a číslem jednací a kterým se má zřídit ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále jen „OHPL“)

Zřízením OHPL a jeho využíváním zvýšeným provozem letiště se podstatně zhorší životní prostředí v naší obci, zároveň klesne podstatně hodnota stávajících nemovitostí, a nikdo nebude mít zájem na výstavbě nových., bez ohledu na to, zda budou v OHPL či v jeho blízkém okolí. V důsledku toho se rozvoj naší obce zastaví a to bude znamenat její postupnou likvidaci. Obec a její obyvatelé, jakož i jejich ohrožené nemovitosti i ostatní majetky a práva zde byly a jsou několik století před tím, než se kdosi rozhodl, že je podstatným způsobem omezí realizací jiného soukromého zájmu. Obyvatelé a vlastníci nemovitostí v Panenských Břežanech se samozřejmě brání tomu, aby jejich vlastnická, uživatelská a občanská práva spojená s životem v rámci ohrožených nemovitostí byla narušována či likvidována. Obec se cítí být jedním z vyjádření jejich společenství a samospráva obce jednou z institucí vyjadřujících soudržnost a společenské vědomí jejich obyvatel. Z toho důvodu naše obec zasahuje a bude zasahovat do všech aktivit výše zmíněného charakteru. Obec bezvýhradně souhlasí s tím, že se její obyvatelé dovolávají ochrany vlastnictví, m.j. ustanoveními §124 ObčZ, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod, § 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod. Namítáme, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv, že s obcí nebylo jednáno o změně územního plánu, která by musela, pokud bude dodržen zákon, předcházet vyhlášení OHPL.

1. Namítáme, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

**Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

2. Namítáme, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. Č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS není příslušná vykládat ust. zákona 49, nicméně se shoduje s vypořádáním ÚCL.*

3. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok. Namítáme, že tento počet není v současné době dosahován a proto není žádný zákonný důvod ke zřízení OHPL.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

**Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

**Doplnění KHS:**

**Vypořádání KHS a doplnění k vypořádání ÚCL viz podání č.2 námitka č.2.**

4. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku obyvatel naší obce a zhoršující do budoucna její životní prostředí ve smyslu zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

**Doplnění KHS:**

**S ohledem na požadavek KHS dodržet u stávajících objektů hygienické limity hluku nemá docházet k ohrožení zdraví osob. Ve věcech posouzení nedůvodnosti vyhlášení OHP a majetkové újmy se KHS pro nepříslušnost nevyjadřuje.**

5. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá m.j. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítáme, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Máme za to, že do posouzení veřejnosti takového zájmu má naše obec (jakož i ostatní dotčené obce) jako subjekt správního práva, na jehož správním území se má realizovat, co mluvit, a že bez našeho vyjádření nemůže být tento fakt posouzen. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Namítáme, že veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty soukromých majetků, veřejný pořádek, veřejné zdraví a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy a samosprávy, tak i dobrým mravům.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

**Doplnění KHS:**

**Doplnění KHS viz vypořádání k podání č.1 námitce č.1 a podání č.27 námitka č.6.**

6. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítáme, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

**Doplnění KHS:**

**viz vypořádání KHS k podání č.2 námitce č.8**

7. Namítáme, že Opatření OHPL je navrhováno k vyhlášení v době, kdy ještě není uzavřeno řízení o studii EIA, v níž je jednou z nejvíce sporných bodů právě problém zatížení okolí letiště hlukem.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Řízení EIA je samostatným řízením k výhledovému stavu a nemá pro řízení o tomto OOP žádnou relevanci.**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem dálnice. Namítáme, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal. Výpočet a s tím spojené grafické vyjádření nepočítá s tím, že letiště má být vzápětí prodlouženo směrem k naší obci, takže by vyznačené pásmo ochrany, bylo-li by vyznačeno a určeno poctivě, zahrnovalo většinu obce. Dále namítáme, že „úsporně“ vymezené pásmo OHPL stejně nezaručuje dodržení hygienickými normami stanovené hodnoty akustického tlaku. Tak jako tak bude docházet k jejich překračování. Jsme přesvědčeni o tom, že vyhlášení OHPL navrhovaným způsobem má pouze zakrýt skutečnosti, které by zabránily v dalším, např. územním řízení o zřízení mezinárodního letiště.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

**Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy počítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí**

**pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námitka č.9).**

#### **Doplnění KHS:**

**V otázce hodnocení vlivu provozu dálnice KHS odkazuje na vypořádání podání č.2 námitku č.9. Pokud jde o překračování limitů hluku z provozu letiště, není ve stávajících chráněných prostorách přípustné z dikce ust. § 31 zákona 258, k ověřování skutečné hlukové zátěže bude zřízen monitoring hluku. Uvedený návrh OHP není zpracován pro budoucí navrhovaný provoz v rámci rozšíření provozu letiště, který je projednáván v procesu EIA.**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutně prováděnými motorovými zkouškami. Namítáme, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22. 2. 2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud platí soustava zákonů stanovujících kompetence a pravidla územního plánování, mohou o souladu či nesouladu s nimi rozhodnout pouze příslušné správní orgány podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, zákon č. 129/2000 Sb. o krajích a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními. Konstatujeme, že Úřadem pro civilní letectví v odůvodnění OHPL stanovené základní stanovisko uvedené na str. 5 pod písm. a) „Územní plánování musí respektovat OHPL, nemůže připustit nárůst počtu staveb...“ je stanoveno scestně. Mohlo by platit v případě, že takové OHPL na plánem řízeném území již existuje. Nemůže však platit obráceně, zřizování jakýchkoli ochranných pásem nemůže být nadřazeno tvorbě dokumentů územního plánování. Kompetence zúčastněných úřadů jsou vysvětleny výše.

#### **Vypořádání**

**Námitka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.**



11. I když z obecného hlediska je možno souhlasit se základním stanoviskem, které si ÚCL stanovil pro rozhodování pod písmenem b) na str. 6, namítáme, že v těchto základních stanoviscích absentuje zásada, že je nežádoucí zatěžovat obydlená území hlukem z leteckého provozu, zvláště pokud jde o rozsáhlé obytné soubory.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letišť s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

#### **Doplnění KHS:**

**Z hlediska ochrany veřejného zdraví právě s ohledem na ust. § 31 zákona 258 požaduje KHS dodržení limitů hluku ve všech dosavadních chráněných prostorech. (Viz vypořádání KHS k podání č.1 námitky č.1)**

12. Namítám dále, že tvrzení o tom, že „Návrh OHPL byl projednán s příslušnými orgány územního plánování“ je lživé a navíc je v rozporu s rozsáhlým odůvodněním neexistence příslušného územního rozhodnutí, které sám ÚCL uvádí v horní části str. 5 Návrhu.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Písemné stanovisko Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor územního rozvoje a památkové péče je vypořádán v rámci námitek, či odůvodnění OOP.**

13. Namítám, že tvrzení na str. 7 o projednání a zveřejnění Opatření v dohodě s KHS je lživé a že žádné připomínky KHS nebyly nejen zpracovány, ale ani respektovány. Navíc máme podezření, že ÚCL se snažil získat souhlas KHS ne zcela korektním způsobem. Vycházíme z toho, že ÚCL si žádostí ze dne 2. 11. 2012 vyžádal stanovisko KHS jako stanovisko k dokumentaci „Letiště Vodochody, návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“, zatímco se pokouší ji použít jako vyjádření souhlasu KHS s projednáním a zveřejněním „Opatření obecné povahy, jímž se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody“. Obsahový rozdíl je patrný již ze samotných názvů těchto dokumentů. V té souvislosti namítám, že návrh trpí zákonnou právní vadou, nedostatkem dohody s kompetentním orgánem státní správy, v důsledku čehož by jeho vydání bylo v rozporu se zákonem.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje**

***náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.***

***V případě umístění nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.***

***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

***Doplnění KHS:***

***Vypořádání KHS viz vypořádání KHS k podání č.7 námitce č.15.***

Návrh:

Uvedené námitky nás vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými, právními a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhují proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námitky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhujeme o tom předkladatele poučit.

***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

**72) Připomínka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8.2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Jana Mrázková Schoberová  
Dolany 229, 278 01 Kralupy nad Vltavou  
není vlastníkem výše napsané adresy

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody (dále OHP LV). S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasím, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující připomínku, současně s požadavkem na stažení předmětného návrhu a zastavení souvisejícího správního řízení.

Zdůvodnění:

**1. NENÍ pro to důvod, protože nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená:

- I. v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
  - a) v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště.
- II. v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.
  - a) v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb.

Současný charakter a provoz letiště Vodochody, pro který je údajně OHP LV navrhováno dokonce ani navrhovaný záměr letiště Vodochody, který uvažuje s přestavbou na mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, tyto podmínky nesplňuje.

ÚCL zřejmě zastává názor, opírající se o neoficiální osobní názor JUDr. Kadečky, zpracovaný na zakázku majitele letiště a uvedený v dokumentaci EIA záměru, že je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví. Toto je vyvráceno tímto:

- a) Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.
- b) Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů).

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma.

Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma. Tady je na odpověď:

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

- I. Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 - 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím.
- II. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon.
- III. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá.
- IV. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá.
- V. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, a dokonce ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí (§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## **2. Dle mého názoru jde o navržení ochranného hlukového pásma pro budoucí záměr letiště společností Letiště Vodochody a.s. a ne současný stav jak je prezentováno**

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je napsáno, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni LAeq, 16h = 57 dB, kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností +/- 3dB“.

Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, které bude (možná) dosaženo v budoucnu. Uvedený název studie však tvrdí, že rozsah je definován pro stávající provoz. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je ve skutečnosti navrhováno pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován. Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze dále usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhováno pro současný provoz letiště, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány. Takový postup je podle našeho názoru protizákonný.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257. Stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno žádné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícím na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody máme za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřipustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

Ale protože stanovení OHP je jednou z navrhovaných podmínek pro případné kladné stanovisko procesu EIA, tak se to musí nějak udělat. Což mi připadá jako nezákonné a rozhodně nemorální.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $LA_{eq,16h} = 57$  dB a  $LA_{eq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $LA_{eq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepríznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $LA_{eq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a Územním plánem obce.**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezeno v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je navrhován v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být

nejdřív ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezeno není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ Názor KHS, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ Je úplně mimo veškerou logiku i právo, protože LV, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů. Vyhlášení OHP LV, které by jejich překračování umožňovalo, je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřípustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření, je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**

**Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.**



## 5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště jsou zjevně právně nepřipustná, jsou v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonné.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

## 6. Faktické důsledky vyhlášení OHP LV pro obec a občany

Z textu návrhu OHP LV dokumentace EIA je celkem dobře patrné, že OHP má především za úkol ochranu letecké stavby - čili soukromého neveřejného mezinárodního letiště Vodochody před okolím. Uvnitř tohoto OHP nebudou muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní chráněný prostor staveb a chráněného prostoru (za hranicí venkovního chráněného prostoru). Pokud by se nepodařilo ani po protihlukových opatřeních zajistit dodržení hlukových limitů uvnitř budov (vnitřní chráněný prostor staveb), může být stavba prohlášena za objekt, který není určen k bydlení (možná přestavba na sklad ap.), a nebo by mohlo dojít k jeho demolici. Nové stavby rodinných domků (dále jen RD) a jiných chráněných objektů by nebyly povolovány a nebyly by povolovány ani rekonstrukce či přístavby a přestavby stávajících RD. Jinak se dá říct, že by nebyla povolována žádná výstavba, která by produkovala menší hluk, než letiště. Kovošrot tedy hlučná činnost - by povolena byla, tichý RD nikoliv. Pokud by došlo k vyhlášení OHP LV, znamenalo by to „zmrazení“ současného stavu a také rozvoje obce. Rovněž by to znamenalo, že nebudou povolovány rekonstrukce a přestavby stávajících domků, což by znamenalo postupné zastarání stávajícího bytového fondu. Jistě si lze představit, jaké by to mohlo mít důsledky. Došlo by prakticky k likvidaci obce a také jejích občanů.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.**

**Poukazují-li namítající na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat, avšak jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. V případě projednávaného Opatření obecné povahy se jedná o ochranné pásmo na existující infrastrukturu letiště PRAHA/Vodochody a podle aktuálně platné legislativy s tím, že je vůči jednotlivým vlastníkům a jejich zájmům postupováno s maximální šetrností v rámci možnosti dané zákonnými předpisy a to tím, že se ochranné pásmo vyhláší v minimálním rozsahu, který vyžaduje platná legislativa.**

## 7. Technické nedostatky návrhu

V předloženém Návrhu OHP je uvedena mapa, která neobsahuje čísla dotčených katastrů a pozemků, není tedy možné jednoznačně určit, zda nemovitost spadá do navrhovaného OHP, či nikoliv. Jednoznačná identifikace je podmínka pro formu podání (námítka/připomínka) a určuje postavení dotčené osoby, vlastníka nemovitosti, ve správním řízení.

### Vypořádání

**Námítka není důvodná. Návrh OHP obsahuje rozkreslení průběhu navrhované OHP do katastrální mapy v dostatečné podrobnosti, pokud by nastaly pochyby přistupuje úřad k podáním stran tak, že se jedná o námítky, tedy žádný žadatel není zkrácen na svých právech.**

## **8. Závěr**

1. Jsem přesvědčena, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje OHP LV, není v souladu se zákonem.
2. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s.
3. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno stanovisko EIA.
4. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje
5. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění.
6. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového OHP LV, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

### **Doplnění KHS:**

***Námítka č.1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č.14 námitkám č.1-5***

***Námítka č. 6 - viz vypořádání KHS k podání č.21 námitka č.6***

**73) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Jan a Zdeňka Moravcovi  
Hlavní 151, 250 65 Bašť  
vlastníci parcely č. st. 240/1

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecně obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlášení jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z dikce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq, 16h} = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňovaná. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izoliniemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládáném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námítky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**



***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6.**

V současné době létá na letišti Vodochody čtyřmotorový vrtulový letoun C 130 – Herkules a jde na přistání cca 80 m nad mým domem. Kdyby se změnila hladina hluku z tohoto letadla, tak hlukové limity budou mnohonásobně vždy překročeny. Ostatní letadla, která by přistávala, vydávají hluk jen o něco menší. Je s podivem, že nejvíce postižené úseky domů, což je i náš, nebyla žádná hluková měření prováděna. Zprovozněním letiště, se kterým zásadně nesouhlasíme, budou zdravotně postiženi stovky občanů, kteří bydlí v této oblasti.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, neboť namátkové měření bylo KHS několikrát provedeno, ale vzhledem k výpočtové metodě a složitosti měření equivalentní hladiny hluku je na místě zřízení trvalého monitoringu, který je navržen v OOP. Námítka není důvodná, neboť na základě stanoviska KHS vydaného dne 4.2.2013 k návrhu opatření ochranného hlukového pásma je explicitně uvedeno, že „1. Na území OHP bude provozovatelem letiště zajištěno, že hluk z provozu letiště nebude překračovat hygienické limity stanovené pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb, které existují ke dni vydání opatření obecné povahy, kterým se OHP zřídí. Pro účely kontroly dodržování tohoto požadavku zajistí provozovatel letiště monitoring hluku z provozu letiště, a to již po dosažení 1400 pohybů proudových letadel v období od 1. 5. do 31. 10. kalendářního roku, který bude sledovat hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech, případně chráněných venkovních prostorech staveb, a jehož výsledky budou využity pro hodnocení hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se na území OHP.“***

***Tyto podmínky jsou převzaty do textu OHP bod C) v OHP a tedy provozovatel nemůže bez dalšího hlukové limity překračovat, faktickou kontrolu dodržování hlukových limitů zabezpečí navržený monitoring hluku a na něj navazující případné správní řízení při porušení těchto povinností. Pokud jde o účel OHP tak to nedovolí umísťování dalších objektů vyžadujících ochranu před hlukem do území OHP.***

### ***Doplnění vypořádání KHS:***

***KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze***

***zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.***

***Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.***

***KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).***

#### **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma za zjevně právně nepřipustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

#### **Doplnění KHS:**

***Námítka č.1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č.14 námitkám č.1-5***

**74) Námitky proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 28.8. 2013, sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody**

**Podatel:** Jan a Klára Brčákoví  
Hlavní 351, 250 65 Bašť  
vlastníci parcely č. st. 240/2

Dne 9. 9. 2013 byl na úřední desce Úřadu pro civilní letectví zveřejněn pod sp. zn. 12/730/0056/LKVO/03/13, č.j. 4466-13-701, návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody.

S návrhem ochranného hlukového pásma nesouhlasíme, a proto v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, podávám proti shora označenému návrhu opatření obecné povahy, následující námitky, které odůvodňují takto:

**1. Nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma jako opatření obecné povahy**

Ochranná hluková pásma letišť jsou upravená jak v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, tak v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Zákon o civilním letectví pak v § 37 toliko zmiňuje hlukové pásmo jako jeden z druhů ochranných pásem leteckých staveb, zatímco zákon o ochraně veřejného zdraví v § 31 stanoví, že provozovatel vojenského letiště nebo mezinárodního letiště s více než 50 000 starty nebo přistáními ročně je povinen navrhnout vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, pokud jsou překročeny hygienické limity hluku z provozu letiště. Navrhovaný záměr letiště Vodochody představuje mezinárodní letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně.

Otázkou tedy je, zda je možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště, i pokud nejsou splněny podmínky pro vyhlášení ochranného hlukového pásma stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o civilním letectví v ust. § 37 odst. 2 písm. f), pod kterým je jako jeden z typů ochranných pásem leteckých staveb uvedeno hlukové pásmo, obsahuje poznámku pod čarou, která odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví. Zákon o civilním letectví neobsahuje žádnou další právní úpravu ochranných hlukových pásem. Z toho důvodu tedy platí, že vyhlásit ochranné hlukové pásmo letiště je možné pouze za splnění podmínek zákona o ochraně veřejného zdraví. Jinými slovy, zákon o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v zákoně o civilním letectví. Při vyhlásování jakýchkoliv ochranných hlukových pásem letišť je tedy třeba postupovat podle zákona o ochraně veřejného zdraví.

Zákon o ochraně veřejného zdraví stanoví povinnost provozovatele letiště navrhnout vydání ochranného hlukového pásma, a to pouze v případě, že jsou splněny zákonem stanovené podmínky (1. mezinárodní letiště zajišťující více než 50.000 startů nebo přistání ročně nebo vojenské letiště a 2. překračování hlukových limitů). Ochranné hlukové pásmo pak vyhlásí Úřad pro civilní letectví po dohodě s krajskou hygienickou stanicí.

Z tohoto zákonného stanovení tedy vyplývá, že pokud tyto podmínky splněny nejsou, provozovatel letiště nemá povinnost navrhnout vydání ochranného hlukového pásma. Zákon ovšem nic neříká o tom, zda v případě nesplnění daných podmínek může Úřad pro civilní letectví přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

Ochranné hlukové pásmo se vydává jako opatření obecné povahy dle správního řádu. Pro zodpovězení otázky, kdy Úřad pro civilní letectví může přistoupit k vyhlášení ochranného hlukového pásma, je tedy nutné zkoumat podmínky vydávání opatření obecné povahy dle správního řádu.

Opatření obecné povahy jsou upravená v ust. § 171 — 174 správního řádu. Klíčové je ust. § 171 správního řádu, dle kterého podle této části správního řádu postupují správní orgány v případech, kdy jim zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím. Správní řád tedy stanoví, že správní orgány mohou vydávat opatření obecné povahy pouze v případě, že jim to ukládá zákon. Zákon o veřejném zdraví ovšem vydání ochranného hlukového pásma u mezinárodních letišť s méně než 50.000 starty ročně neukládá. Ze zákona o ochraně veřejného zdraví tedy nelze dovodit pravomoc Úřadu pro civilní letectví pro vyhlášení ochranného hlukového pásma mezinárodního letiště s méně než 50.000 starty nebo přistáními ročně, protože mu zákon v tomto případě tuto pravomoc neukládá. Tuto pravomoc nelze dovodit ani ze zákona o civilním letectví, protože tento jako norma obecná obsahuje pouze rámcovou úpravu ochranných pásem, ohledně hlukových pásem ovšem odkazuje na zákon o ochraně veřejného zdraví, který obsahuje konkrétní podmínky a důvody pro vyhlášení ochranných hlukových pásem letišť.

Na základě výše uvedeného jsem toho názoru, že pro současné letiště ve Vodochodech, ani pro jeho potenciální rozšíření podle předložené dokumentace EIA, není možné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, neboť nejsou splněny požadavky zákona o ochraně veřejného zdraví.

### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vochochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřísluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

## 2. Nezákonně navrhované ochranné hlukové pásmo pro budoucí záměr letiště společnosti Letiště Vodochody a.s.

Dle článku I. návrhu opatření obecné povahy je rozsah ochranného hlukového pásma „stanoven na základě studie „ LETIŠTĚ VODOCHODY — Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z července 2012“.

Nicméně z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy je zřejmé, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Výše uvedené informace vyvolávají zavádějící dojem. Z odůvodnění jednoznačně vyplývá, že rozsah ochranného hlukového pásma byl definován na základě propočtu hladiny hluku, kterého bude dosaženo v budoucnu. Název studie však implikuje dojem, že rozsah je definován pro stávající provoz, neboť jeho intenzita je logicky podmíněna infrastrukturou. Mám za to, že ochranné hlukové pásmo je navrhované pro budoucí záměr rozšíření letiště, který však nebyl dosud povolen a není jisté, zda vůbec kdy bude realizován.

Z návrhu ochranného hlukového pásma letiště Vodochody lze usuzovat, že ochranné hlukové pásmo je vyhlášeno pro dráhový systém letiště sestávající z dvou paralelních vzletových a přistávacích drah RWY 10/28 a RWY 11/29. Ochranné hlukové pásmo se tedy stanoví pro obě vzletové a přistávací dráhy. Tento popis odpovídá popisu podoby letiště dle nově navrhovaného záměru, tak jak tento vyplývá z dokumentace pro účely posuzování vlivů na životní prostředí, ze srpna 2011, zpracovanou společností ECO-ENVI-CONSULT.

V samotném odůvodnění návrhu opatření obecné povahy se stanoví, že „Pokud jde o přiměřenost rozsahu ochranného hlukového pásma, tak ta je dána podkladovou dokumentací, kde je na základě hlukového vyhodnocení výpočtem vyjádřen vliv budoucího dosažitelného provozu pomocí izolinie na úrovni  $LA_{eq}, 16h = 57 \text{ dB}$ , kdy se předpokládá, že výpočtová metoda při zohlednění všech neurčitostí výpočtu vyjadřuje limitní izofonu 60 dB v denní době s nepřesností  $\pm 3 \text{ dB}$ “.

Rovněž z výkresu v současnosti platných hlukových pásem stanovených rozhodnutím Státní letecké inspekce č.j. 051/77 ze dne 26.10.1977 je zřejmé, že původní ochranná pásma letiště Vodochody byla vyhlášena pouze pro letiště s jedinou vzletovou a přistávací dráhou o délce 2500 m, odpovídající současné dráze RWY 10/28. Druhá přistávací dráha není v tomto rozhodnutí ani výkresech zmiňována. Nové ochranné hlukové pásmo je ovšem navrhované pro dvě vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 a RWY 11/29. Z toho lze tedy usuzovat, že ochranné hlukové pásmo není navrhované pro záměr v jeho současné podobě, nýbrž pro záměr, která zamýšlí realizovat společnost Letiště Vodochody, a.s., který ovšem doposud nebyl schválen příslušnými orgány.

Společnost letiště Vodochody a.s. požádala o vydání stanoviska EIA k rozšíření letiště Vodochody, kód záměru je MZP 257, stav řízení je takový, že nebylo dosud vydáno souhlasné stanovisko, přičemž žadateli byla opakovaně vrácena dokumentace k přepracování.

I kdyby tedy Úřad pro civilní letectví byl oprávněn vyhlásit opatřením obecné povahy ochranné hlukové pásmo pro letiště Vodochody (viz odůvodnění ad 1. výše), není oprávněn vyhlášovat ochranné hlukové pásmo v rozsahu reagujícího na budoucí stav, tj. na provoz letiště, který neexistuje a není natolik intenzivní, aby mohly letiště a letištní budovy být chráněny ochranným hlukovým pásmem navrhované intenzity. S ohledem na stav řízení posouzení EIA záměru letiště Vodochody mám za postavené najisto, že záměr rozšíření nebo zintenzivnění provozu na letišti Vodochody dosud nebyl příslušnými úřady povolen, tj. s nejvyšší pravděpodobností po několika dalších letech nebude takový stav realitou (viz blíže k tomu odůvodnění ad 3. níže).

Záměr modernizace letiště Vodochody nebyl doposud schválen, investor doposud neobdržel ani kladné stanovisko EIA. Vyhlášení ochranného hlukového pásma pro záměr, který doposud právně neexistuje, je nepřípustné. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví neumožňuje vyhlásit ochranné pásmo letiště teprve pro budoucí záměr stavby. Návrh opatření obecné povahy je proto v rozporu s ust. § 37 zákona č. 49/1997 Sb.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Návrh OHP se vztahuje na stávající infrastrukturu letiště, která při svém stoupajícím zatížení, tak jak bylo uvedeno v návrhu OOP, umožňuje realizovat omezený počet pohybu na letišti tedy i omezený počet hlukových událostí z leteckého provozu. Tyto předpoklady byly shrnuty v podkladové studii Návrh ochranného hlukového pásma pro stávající infrastrukturu letiště“ z Července 2012 a na jejich základě byl proveden i výpočet pro stanovení OHP, přičemž vychází z toho, že území vymezené izolinemi  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB a  $L_{Aeq,16h} = 63$  dB představuje prostor, který je určen na základě nepřesností a nejistot výpočtu a kde lze očekávat s 95% pravděpodobností skutečnou limitní hodnotu v denní době  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB. Vzhledem k tomu, že je vždy nutné posuzovat nejnepříznivější variantu byly hranice OHP stanoveny izolinií  $L_{Aeq,16h} = 57$  dB. Výpočet je proveden pro dráhy – RWY 10/28 (2 500 x 45 m) s asfaltovým krytem a RWY 11/29 (1 800 x 50 m) s travnatým povrchem, která je součástí jižní části pásu RWY 10/28. Osová vzdálenost drah je 97,5 m. Práh 29 je vůči prahu 28 posunut o 30 m západně. Hlavní dráha RWY 10/28 je přístrojová dráha (povolený provoz IFR/VFR), přičemž RWY 28 je dráha pro přesné přístrojové přiblížení, obě dráhy jsou takto zaneseny v AIP ČR. Dráha RWY 11/29 s travnatým povrchem travnatá dráha RWY 11/29 jako taková není stavbou, jde pouze o vytýčení dráhy v nouzovém přistávacím pásu dráhy RWY 10/28, avšak dochází na ní k hlukovým událostem z leteckého provozu, tedy bylo nutné jí za zhrnout do výpočtového modelu. To, že dráha RWY 11/29 není samostatnou stavbou je i důvodem proč nebyla použita při stanovování ostatních ochranných pásem letiště. Pokud jde o námítky k procesu EIA ty je nutné uplatnit v příslušném řízení s tímto OHP nesouvisí a OHP je vyhlášováno na existující infrastrukturu letiště. K otázce přiměřenosti Úřad odkazuje zcela na rozsudek Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93, kdy se domníváme, že takto stanovené OHP zcela vyhovuje jak zákonu, tak v rozsudku konstatovaným právním náležitostem.**

### **3. Rozpor s územně plánovací dokumentací Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje**

Dne 19.12.2011 byly Zastupitelstvem Středočeského kraje vydány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které nabyly účinnosti dne 22.2.2012.

Zásady územního rozvoje jsou základním územně plánovacím dokumentem pro území kraje a stanoví základní požadavky pro využívání území kraje. Zásady územního rozvoje pak obsahují vymezení ploch a záměrů nadmístního významu a z nich plynoucí limity využívání území. Takovým limitem pro využití území je rovněž ochranné hlukové pásmo letiště, neboť představuje významné omezení vlastnického práva vlastníků nemovitosti nacházejících se v ochranném pásmu. Má-li dojít k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, musí být nejdříve území dotčené ochranným hlukovým pásmem vymezené v zásadách územního rozvoje, což platí obecně pro vymezení veškerých dopravních staveb a jejich ochranných pásem.

V zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně ve výkresu 11.4. Koncepce dopravy, jsou zakreslená letiště nacházející se na území Středočeského kraje, a to včetně vymezení území, kam zasahuje ochranné pásmo letiště. Je zde tedy jasně vymezené, kam zasahuje ochranné pásmo a na jakém území tedy platí omezení práv vlastníků nemovitostí.

Jedná se např. o letiště Ruzyně a jeho ochranná pásma, letiště Čáslav, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav a další.

Ochranná pásma letiště Vodochody ovšem v Zásadách územního rozvoje vymezená nejsou, resp. je zde vymezena pouze malá část ochranného pásma s výškovým omezením staveb. To neodpovídá rozsahu ochranného hlukového pásma, tak jak je tento navrhovaný v opatření obecné povahy. Jelikož vyhlášení ochranného hlukového pásma představuje významný limit využívání území, musí být nejdříve ochranná pásma vymezená v příslušné územně plánovací dokumentaci — Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, na rozdíl od ochranných pásem jiných letišť na území Středočeského kraje, v ZÚR Středočeského kraje vymezené není. Vzhledem k absenci vymezení ochranných pásem jako limitu využití území v příslušné územně plánovací dokumentaci nelze ochranné hlukové pásmo vyhlásit. Návrh opatření obecné povahy je v rozporu s příslušnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávání OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

#### **4. Nezákonné vyjádření Krajské hygienické stanice**

Dle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví lze ochranné hlukové pásmo vyhlásit pouze po dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Souhlasné stanovisko příslušné krajské hygienické stanice vydané v souladu se zákonem je tedy nezbytným podkladem pro vyhlášení opatření obecné povahy.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala dne 4. 2. 2013 pod zn. KHSSC 54433/2012 vyjádření s označením „Letiště Vodochody — řízení o ochranném hlukovém pásmu“. V označeném vyjádření vymezila podmínky, jejichž zapracováním do opatření obecné povahy podmínila svůj souhlas s vyhlášením ochranného hlukového pásma.

KHS v odůvodnění svého vyjádření na str. 3 konstatuje: „Je zřejmé, že na posuzovanou situaci se ustanovení § 31 zákona v žádném ze svých odstavců nevztahuje. Jelikož letiště Vodochody není mezinárodním letišťem s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok ani vojenským letišťem musí tudíž provozovatel letiště bez výjimky dodržovat povinnost stanovenou mu ustanovením § 30 odst. 1 zákona, tj. technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněné prostory definované v ustanovení § 30 odst. 3 zákona...“ KHS navíc přiznává, že je toho názoru, „že v daném případě se jedná o výjimku z přednosti veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví, která v tomto jediném případě předpokládaném v ust. § 31 odst. 2 a 3 zákona ustupuje jiným dvěma veřejným zájmům, kterými jsou zajištění mezinárodní letecké přepravy a zajištění bezpečnosti státu.“ V případě vyhlášení ochranného hlukového pásma pro letiště Vodochody, které je sice mezinárodním, avšak neveřejným letišťem s výrazně nižší frekvencí vzletů a přistání, než požaduje ust. § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví, tak není v žádném případě možné dovodit převahu veřejného zájmu na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel obcí sousedících s letišťem a ovlivněných jeho provozem.

Ani KHS neseznala, že by v předmětné situaci převažoval zájem na provozu letiště Vodochody nad veřejným zájmem na ochraně veřejného zdraví, a proto požaduje zajištění zatížení dotčených subjektů pouze v mezích hlukových limitů stanovených pro chráněné venkovní i vnitřní prostory staveb provozovatelem letiště. KHS současně požaduje nevázat návrh a realizaci protihlukových opatření na riziko překročení limitů hluku a stanoví podmínky pro monitoring hladiny hluku, návrh a realizaci protihlukových opatření. Uvedenými podmínkami tak KHS nařizuje provozovateli letiště Vodochody, aby za všech okolností dodržoval hlukové limity Mám za najisto postavené, že KHS si je vědoma skutečnosti, že pro vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou splněny zákonné podmínky. Provozovatel letiště tak není oprávněn překročit předepsané hlukové limity. Vyhlášení ochranného hlukového pásma je v rozporu s ust. § 30 odst. 1 a § 31 odst. 2 zákona o ochraně veřejného zdraví.

KHS překročila v tomto případě zákonné zmocnění vyjádřit se ke zřízení ochranného hlukového pásma a stanovit pro něj podmínky za předpokladů definovaných v ust. § 31 odst. 2 zákona o veřejném zdraví. Sama nedokázala dovodit veřejný zájem, který by opravňoval provozovatele letiště Vodochody k překročení hlukových limitů, a tudíž zřízení ochranného hlukového pásma. Z toho důvodu bylo povinností KHS zjevně právně nepřipustnou žádost provozovatele letiště o vydání souhlasného stanoviska, resp. vyjádření neprojednat, resp. formulovat své vyjádření v tom smyslu, že žádost je zjevně právně nepřipustná. Postup KHS, kterým vydala předmětné vyjádření je v rozporu se zásadou zákonnosti a předvídatelnosti správního rozhodování.

Ochranné hlukové pásmo by za daných podmínek ani žádným ochranným hlukovým pásmem ve smyslu ust. § 37 odst. 1 a 3 zákona o civilním letectví není, neumožňuje překročení hlukových limitů, a tak nijak nechrání prostor letiště.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřadu nenáleží přezkoumávání po věcné stránce vyjádření KHS, neboť zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v §31 odst. 2 věta druhá zcela jasně dává do působnosti KHS projednání návrhu OHP s Úřadem. Úřad respektuje právní názor KHS, který spolu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu ve věci č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 , nebo například publikací Lenka Bahýl'ová, Stanislav Kadečka: Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy, [Právní rozhledy 13-14/2012, s. 476] tvoří ucelený a robustní pohled na danou problematiku OHP, přičemž jednotlivé názory obsažené v uvedených pramenech se nevylučují naopak se doplňují. Úřad považuje námitku za nedůvodnou, neboť je dán jak právní rámec pro zřízení OHP, tak je dána i působnost KHS v dané věci, která nebyla překročena a vzhledem k závaznosti názoru KHS je i řádně a odůvodněně vtělena do OOP. Navíc Úřad stanovisko KHS shledává zcela přiměřeným a správným.**

#### **Doplnění KHS:**

**Viz vypořádání podání č. 1 námitky č. 1.**

**Navržený monitoring hluku bude ověřovat reálnou hlukovou situaci ve stávajících chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, to však ještě jednoznačně neznamená, že bude dodržen limit hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb - tuto skutečnost musí na svoje náklady ověřit provozovatel letiště a provést opatření tam, kde by limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, přes dodržení limitů v chráněných venkovních prostorech či prostorech staveb, nebyly dodrženy.**

**V případě umístování nových chráněných objektů do území vymezeného rozsahem OHP jsou pak stanoveny podmínky pro jejich možnou realizaci tak, aby nebyly limity hluku překročeny ani u těchto nových staveb. Pokud však v území navrhovaného OHP nejsou umístěny chráněné objekty a pozemky, kde by k překročení limitů hluku docházelo, pak z hlediska ochrany veřejného zdraví není důvod s návrhem OHP nesouhlasit.**



***Pokud jde o pravomoc KHS vydat stanovisko k návrhu OHP, KHS ji dovozuje zejm. z ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 (nikoliv tedy z ust. § 31 odst. 3 zákona 258). Podle ust. § 89 odst. 2 písm. d) zákona 49 ochranná hluková pásma lze zřídit pouze v dohodě s příslušnou KHS. Své stanovisko KHS pokládá za závazný podklad pro vyhlášení OOP. S ohledem na toto své postavení si pak KHS vyhradila právo být v dostatečném předstihu seznámena s konečným zněním návrhu opatření obecné povahy před tím, než Úřad přistoupí k jeho zveřejnění způsobem upraveným v ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu.***

## **5. Nezákonný postup Úřadu pro civilní letectví**

Postup Úřadu pro civilní letectví, kterým zřizuje ochranné hlukové pásmo opatřením obecné povahy za situace, v níž nejsou splněny zákonné podmínky pro vyhlášení takového pásma a žádost provozovatele letiště je zjevně právně nepřipustná, je v rozporu s ust. § 45 odst. 3 správního řádu, a tudíž nezákonný.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná. Úřad postupuje striktně dle zákonné úpravy a provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění, když vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.***

## **6.**

Máme dvě malé děti ve věku 4 a 8 let, nedovedu si představit, že každých 10 minut budou 60 m nad námi přelétávat letadla. Nebyly vypracovány žádné hlukové studie v naší lokalitě. také bezpečnost letového provozu nás děsí, neboť riziko havárie je velké. Když chtějí mocipáni letiště, které bude hlavně sloužit pro nákladní dopravu (neboť Ruzyně bohatě stačí pro civilní přepravu), ať si vytipují oblast s menší lidnatostí než je naše.

### ***Vypořádání***

***Námítka není důvodná, riziko havárie a budoucí výhledový provoz nejsou předmětem tohoto řízení.***

### ***Doplnění KHS:***

***Návrh OHP vychází právě z hlukové studie vyhodnocující maximální provoz na letišti při využití stávající infrastruktury, průběh izofon pak vyhodnocuje předpokládanou hlukovou zátěž při provozu na stávající infrastruktuře letiště. Z hlediska bezpečnosti není KHS příslušná se vyjadřovat.***

## **Závěr**

Jsem přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizuje ochranné hlukové pásmo letiště Vodochody, není v souladu se zákonem. Z návrhu nelze nikterak seznat, zda ochranné hlukové pásmo je vyhlášováno pro letiště v jeho stávající podobě, nebo v podobě, o jejíž prosazení usiluje společnost Letiště Vodochody, a.s. Dle zákona nelze vyhlásit ochranné hlukové pásmo pro pouhý investiční záměr, pro který doposud nebylo vydáno ani kladné stanovisko EIA. Vymezení ochranného hlukového pásma je v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Návrh opatření dále neobsahuje žádné relevantní odůvodnění. Postup KHS a Úřadu pro civilní letectví je v rozporu se zákonem. Z podmínek, které KHS požaduje po provozovateli letiště dodržovat v ochranném hlukovém pásmu, je zřejmé, že navržené ochranné hlukové pásmo žádným pásmem, které by chránilo prostor letiště, není.

Vzhledem k tomu, že zde dochází k vyhlášení nového ochranného pásma letiště Vodochody, aniž by k tomu existoval právně relevantní důvod, považuji žádost o vyhlášení ochranného hlukového pásma

za zjevně právně nepřípustnou a požaduji, aby Úřad pro civilní letectví řízení dle ust. § 66 odst. 1 písm. b) ve spojení s ust. § 174 odst. 1 správního řádu zastavil.

**Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z moci úřední.***

**Dopnění KHS:**

***Námítka č.1 - 5 - viz vypořádání KHS k podání č.14 námitkám č.1-5***

**75) Námitka k návrhu opatření obecné povahy**

**Podatel:** Josef Kysučan  
Ve Struhách 17, 160 00 Praha 6  
vlastník parcely č. st. 130

Jsem spolumahitelem nemovitosti skládající se ze stavební parcely č. st. 130, stavby č. ev. 22 a dalšího pozemku parc. č. st. 130, vše uvedeno na LV 77, k.ú. Panenské Břežany, obec Panenské Břežany (dále jen „nemovitost“). Podle navrženého opatření by moje nemovitost spadala do ochranného hlukového pásma letiště Vodochody. Z tohoto důvodu jsem se stal/a osobou, jejíž práva, povinnosti a zájmy související s výkonem vlastnického práva jsou přímo dotčeny (§§ 172 odst. 4 a 5 zák. č. 500/2004, správní řád). Ze zákona mi vzniklo právo podat připomínky a námítky.

Tímto podávám následující námítky:

1. Zřízením OHPL klesne podstatně hodnota mé nemovitosti způsobem, který bude do budoucna znamenat její neprodejnost. Tím její hodnota a případná prodejní cena klesne téměř na nulu. Vzhledem k tomu, že mé vlastnické právo k nemovitosti zde existuje a jeho existence předchází návrhu na vyhlášení OHPL, dovoluávám se ochrany vlastnictví přiznané mi mj. ustanoveními § 124 ObčZ, čl. 17, článku 11 Listiny základních práv a svobod, odstavců 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, čl. 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod. Stejně tak se dovoluávám ochrany poskytnuté mi povinností každého zdržet se zásahů do mých práv upravených mj. ustanoveními §§ 123 a 415 ObčZ, § 258 TrZ, zněním odstavce 4 článku 11 Listiny základních práv a svobod, jakož i výše uvedenými odstavci 1 a 2 Všeobecné deklarace lidských práv, článkem 1 Protokolu 1 k Úmluvě o ochraně lidských práv a svobod a dalšími právními předpisy. Namítám, že návrh je předložen, aniž by byla jakýkoliv konkrétním způsobem zajištěna ochrana již existujících majetkových práv.

**Vypořádání**

**Námitka není důvodná. Možnost vyhlášení ochranných pásem je dána přímo zákonnou úpravou, zejména ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, kterým se kolem leteckých staveb zřizují ochranná pásma, včetně pásma hlukového.**

**Ochranné pásmo zřídí Úřad opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Omezení s ochranným pásmem spojené je na druhé straně vyváženo zájmem na ochraně existující dopravní infrastruktury a neméně k zajištění kvality života obyvatelstva žijícího v nejbližším okolí letiště, přičemž tato ochrana logicky míří zejména na subjekty v okolí letiště, včetně namítajících. Jedním z možných opatření je i zabránění výstavby dalších nemovitostí požadujících ochranu před hlukem v ochranném hlukovém pásmu letiště, při současném zachování stávajícího stavu v území.**

**Pokud jde o omezení vlastnického práva bez náhrady, tak to je dle názoru Úřadu zcela v souladu s právem, neboť Opatření obecné povahy (OOP) splňuje veškeré požadavky kladené na OOP zákonem. Zejména s ohledem na rozsah ochranného pásma je tento názor obecně přijímán a je i takto judikován usnesením rozšířeného senátu NSS ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 - 120, podle něhož „(z) a předpokladu dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu může územním plánem (jeho změnou) dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem, nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotyčného vlastníka a tento je povinen strpět je bez náhrady. Shledá-li soud v přezkoumávaném územním plánu dodržení těchto zásad, není důvodem ke zrušení územního plánu ani to, že omezení vlastníka nebo jiného nositele věcných práv přesáhlo spravedlivou míru; případnou náhradu za ně nelze poskytnout v rámci procesu tvorby územního plánu (jeho změny).“**

**Uvedený právní názor má dle Úřadu obecnou platnost. Vzhledem k tomu, že i územní plán je vyhlášován Opatřením obecné povahy, platí dle názoru Úřadu výše uvedený právní názor i ve vztahu k projednávanému OOP, jímž se vyhláší Ochranná pásma letiště PRAHA/Vodochody.**

2. Namítám, že zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v odst. 2 § 31 stanoví povinnost zřídit OHPL při 50 tisících startech nebo přistáních za rok. Tohoto počtu provoz letiště Vodochody zdaleka nedosahuje a proto se zřízení tohoto OHPL nemůže o tento zákon opírat.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevylučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vodochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.*

#### **Doplnění KHS:**

*KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díky zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.*

*Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.*

*KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umísťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).*

3. Namítám, že odůvodnění ustanovením odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je co do ochrany proti hluku neopodstatněné, neboť ochrana touto formou je ochranou letiště, nikoliv jeho okolí, které hlukem letiště ani jeho provoz nijak neohrožuje.

#### **Vypořádání**

*Námítka není důvodná. OHP je primárně ze zákona skutečně zřizováno k ochraně letecké stavby/letiště s přesahem do ochrany zdraví obyvatel.*

4. Z důvodu vzájemného vztahu obou citovaných norem, který znamená, že ustanovení odst. 2 § 31 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví je speciální úpravou k úpravě obecné obsažené v

odst. 1 § 37 zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, je podle obecně platného výkladového pravidla možno vyhlásit OHPL pouze za splnění podmínky učiněných 50 000 vzletů či přistání za rok.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Pokud jde o povinnost provozovatele letiště navrhnout OHP tak je skutečně uložena pouze v případě dle § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů který stanoví, že při překročení hygienických limitů z provozu hluku na mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma. Avšak zákonná úprava v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů nevyklučuje zřízení OHP i bez překračování hygienických limitů z provozu hluku, či překročení počtu 50 tisíc startů nebo přistání za rok a naopak je předpokládá. Vzhledem ke skutečně nekoordinovanému nárůstu počtu nemovitostí vyžadujících ochranu před hlukem v okolí takového zdroje hluku jakým letiště PRAHA/Vochochody bezpochyby je a vzhledem i ke stížnostem obyvatel z okolí letiště dospěl po konzultaci s provozovatelem a KHS, Úřad k názoru, že vzhledem k absenci jiné ochrany letiště a i okolí před hlukem z leteckého provozu je zřízení OHP žádoucí, a to formou opatření obecné povahy jak zákon předpokládá.**

#### **Doplnění KHS:**

**KHS vychází při posuzování provozu letiště PRAHA/Vodochody z díkce zákona 258. Pouze provozovatel letiště s počtem pohybů nad 50 tisíc za rok či provozovatel vojenského letiště je ze zákona 258 (§ 31 odst. 3) oprávněn překračovat limity hluku. Provozovateli jiného letiště tuto výjimku z povinnosti dodržovat hygienické limity hluku zákon 258 nepřiznává. Proto také KHS ve svých stanoviscích setrvale připomíná povinnost provozovatele letiště nepřekračovat limity hluku ve všech typech chráněných prostor v celém navrženém prostoru OHP.**

**Výklad ustanovení zákona 49 KHS nepřisluší, nicméně KHS vychází ze skutečnosti, že mezi ochranná pásma letišť se mj. řadí i ochranná hluková pásma (§ 37 odst. 3 písm. f) zákona 49), která Úřad zřizuje v dohodě s příslušnou krajskou hygienickou stanicí [§ 89 odst. 2 písm. d) zákona o civilním letectví] a z tohoto ustanovení také KHS odvozuje svoje postavení dotčeného orgánu při vydávání OOP.**

**KHS považuje území v OHP za území, kde u stávajících chráněných objektů a prostor nesmí být překračovány limity hluku, nicméně jde o území, v němž by nemělo docházet k umisťování nových objektů vyžadujících ochranu před hlukem do blízkosti letiště, aniž by nebyla problematika hluku v území a vliv na navrhované stavby posouzen a vyhodnocen požadavek na ochranu objektů před případným nadlimitním hlukem (podle vzdálenosti od letiště).**

5. V souvislosti s námitkami uvedenými v bodech 1 až 4 je nutno posoudit jejich vzájemný vztah, z jehož posouzení nutně vyplývá závěr, že vyhlášení OHPL za současného stavu se jeví jako zbytečné, neodůvodněným způsobem devastující hodnoty majetku mého a dalších zúčastněných osob.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Úřad provedl důkladné správní uvážení obsažené v odůvodnění a vzal v úvahu stanovisko KHS a dotčených orgánů.**

6. Ochrana soukromých majetkových práv zmíněná v bodech 1 a 2 spočívá mj. v tom, že je možno je omezit pouze zákonným způsobem a ve veřejném zájmu. Namítám, že v případě předmětného návrhu na zřízení OHPL o žádný veřejný zájem nejde. Žádost navrhovatele sleduje čistě zájem soukromý. Veřejným zájmem v tomto případě je pravý opak navrhovaného, a sice ochránit životní prostředí, prosadit právo na ochranu životů a zdraví, ochránit existující uspořádání a hodnoty

soukromých majetků, veřejný pořádek a právní jistotu občanů. Charakter návrhu se v tomto smyslu jeví jako odporující jak zákonům a povinnostem orgánů státní správy, tak i dobrým mravům.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Veřejný zájem je dán zákonnou úpravou v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a dále ustanovením §2 písm. k) zákona 83/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, který vymezuje letiště jako veřejnou dopravní infrastrukturu. Jedná se o regulaci na stávající stav infrastruktury a v OOP je veřejný zájem na ochraně životního prostředí, právu na ochranu životů a zdraví, ochraně existujícího uspořádání a hodnot soukromých majetků, veřejném pořádku a právní jistotě občanů vyjádřen v OHP jednoznačně, a to prostřednictvím uložených omezení a povinností provozovateli letiště.**

7. K vlastnímu vyznačení OHPL a ploše jeho vymezení namítám, že nevychází z žádného exaktně provedeného měření, že se opírá pouze o výpočty, jejichž způsob a provedení není znám a jemuž nemohu důvěřovat. Nedůvěra k němu vychází z toho, že již při zpracování studie EIA se navrhovatel úporně bránil provést měření způsobem, který by zaručoval jeho metodickou a faktickou správnost a pro potřeby stanovení hladin hluku jeho použitelnost.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Výpočty byly prováděny dle současné legislativy a schválené metodiky s tím, že OHP má mechanismus monitoringu a ověřování vypočtených hodnot**

8. Další vadou vyznačení OHPL je fakt, že v něm není zohledněna již tak dosti vysoká existující hladina akustického tlaku způsobeného provozem železnice popř. dálnice. Namítám, že s tímto faktem „výpočet“ použitý pro stanovení OHPL nepočítal.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná, OHP upravuje pouze hluk z leteckého provozu, ostatní zdroje hluku jsou posuzovány v samostatných řízeních.**

#### **Doplnění KHS:**

**Předmětem posuzování je právě vliv leteckého provozu. V případě ostatních zdrojů hluku nelze tyto vlivy sčítat, každý zdroj působí jiným vlivem a mají i jiné limity hluku. Hodnocení se tedy provádí pro jednotlivé zdroje samostatně, o kumulativních účincích nejsou dostupné validní údaje viz též vypořádání k podání č.2 námítka č.9).**

9. Taktéž není možno věřit tvaru navrhovaného pásma, protože i laik vidí, že vůbec nepočítá s hlukem vznikajícím při použití reversního tahu motorů při brždění přistávajících letadel, ani s nutné prováděnými motorovými zkouškami. Namítám, že vyznačení OHPL na schématech uvedených v návrhu je pouhou fikcí, která trpí takovými nedostatky (viz body 6,7,8), které dle mého názoru vylučují jeho použití v dokumentu tak závažném, jako je navrhované opatření.

#### **Vypořádání**

**Námítka není důvodná. Reversní brždění je ve výpočtu zahrnuto a motorové zkoušky jsou stacionárními zdroji hluku bez vlivu do OHP. OHP bude ověřováno monitoringem hluku.**

10. Namítám dále, že navrhované OHPL není v souladu, ba že je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, které vstoupily v účinnost 22.2.2012. Pokud nebude návrh OHPL v souladu s nimi, nemůže být OHPL zřízeno. Pokud je mi známo, může o souladu či nesouladu s

nimi rozhodnout pouze příslušný orgán obce či Středočeského kraje podle kompetencí stanovených zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon a to příslušnou formou danou zák. č. 500/2004 Sb., správní řád. Pouze takovým postupem bude zajištěno, že jde o opatření, které není v rozporu s cíli územního plánování danými § 18 stavebního řádu a dalšími ustanoveními.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, neboť Zásady územního rozvoje (ZÚR) jako územně plánovací dokumentace upravují podle § 36 stavebního zákona základní požadavky na hospodárné a účelné uspořádání území kraje. Závěry uvedené v ZÚR lze chápat jako obecná pravidla, které musí být dodržovány, avšak ZÚR zasahují velké území, proto není možné vyžadovat, aby se zabývaly jednotlivými oblastmi podrobně (analogicky ZÚR neuvádějí podrobně ani veškerá ochranná pásma ostatních letišť – např.: letiště Praha Ruzyně). Letiště PRAHA/Vodochody je uvedeno v ZÚR, přičemž ZÚR ohledně letiště PRAHA/Vodochody konstatují, že „Změna způsobu využívání stávajícího letiště ve Vodochodech není obsahem návrhu ZÚR, protože se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení.“ Pokud jde o projednávané OOP, jedná se o upřesnění současného stavu omezení, které existence letiště vytváří v území, a tedy nemůže jít o nesoulad se ZÚR Středočeského kraje, nýbrž o zpřesnění informace ze ZÚR, kterou musí odpovědné úřady v dalším stupni územního plánování respektovat.***

Návrh:

Uvedené námítky mne vedou k závěru, že navržené opatření trpí takovými faktickými, obsahovými a formálními nedostatky, vč. nesouladu s platnou právní úpravou, že je nezpůsobilé vydání. Navrhuji proto zamítnout pro řadu těchto vážných nedostatků tento návrh a nevydat jej. Pokud by v budoucnosti mělo k podobnému vydání dojít, měly by být uvedené námítky vzaty předkladatelem v úvahu. Navrhuji o tom předkladatele poučit.

#### **Vypořádání**

***Námítka není důvodná, Úřad se s výše uvedenými námitkami namítajícího vypořádal vždy u konkrétního textu a není zde dán žádný důvod pro zastavení řízení, které je vedeno z mocí úřední.***

***Doplnění KHS:***

***Námítka č.1 - 10: viz vypořádání podání č.3 námitka č. 5- 15***

## Článek V.

**Poučení**

Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může ve smyslu § 173 odst. 1 správního řádu, každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal. Tímto orgánem je v tomto případě Úřad pro civilní letectví České republiky, letecký stavební úřad, kde je kompletní dokumentace k nahlédnutí v úřední dny pondělí a středa v době od 8<sup>00</sup> - 12<sup>00</sup> hod. a 13<sup>00</sup> - 16<sup>00</sup> hod., jindy po předchozí telefonické domluvě. Po dobu zveřejnění opatření obecné povahy veřejnou vyhláškou na úřední desce, a to i způsobem umožňujícím dálkový přístup, je úplné znění veřejné vyhlášky včetně textových a grafických příloh uveřejněno na webových stránkách Úřadu pro civilní letectví. Stejným způsobem je veřejná vyhláška zveřejněna i na úředních deskách dotčených obcí a místně příslušných úřadů územního plánování.

Proti rozhodnutí o námitkách se nelze ve smyslu §172 odst 5 správního řádu odvolat a ani podat rozklad.

Ve smyslu § 173 odst. 2 správního řádu nelze proti opatření obecné povahy podat opravný prostředek.

Soulad opatření obecné povahy s právními předpisy lze dle § 174 odst. 2 správního řádu posoudit v přezkumném řízení.

Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 3 let od účinnosti opatření.

Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

## Článek VI.

**Účinnost**

Toto opatření obecné povahy nabývá účinnost patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu), doba platnosti ochranného pásma je spojena s existencí letecké stavby nebo realizovaného zařízení.

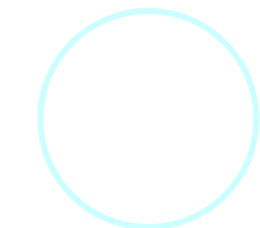
Grafické zobrazení Ochranného hlukového pásma letiště *PRAHA/Vodochody*:

- Příloha č.1 – Průběh OHP
- Příloha č.2a – Průběh OHP v blízkosti zastavěného území obce Dolany
- Příloha č.2b – Průběh OHP v blízkosti zastavěného území obce Panenské Břežany
- Příloha č.2c – Průběh OHP v blízkosti zastavěného území obce Bašť
- Příloha č.3. – Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 138569/2016/KUSK

Kompletní dokumentace je k nahlédnutí na Úřadu pro civilní letectví, leteckém stavebním úřadu, a na webových stránkách výše uvedeného úřadu.

.....

Ing. Jiří Kříž  
úředně pověřená osoba  
Letecký stavební úřad



otisk úředního razítka

Vyvěšeno dne: 7. listopadu 2016

Svěšeno dne: .....



**Obdrží:**

**Navrhovatel (dodejky):**

1. AERO Vodochody AEROSPACE a.s.
2. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

**ostatní veřejnou vyhláškou,**

vyvěšením na úředních deskách a to i způsobem umožňujícím dálkový přístup **po dobu 15 dní:**

**3. Úřad pro civilní letectví ČR**

4. Středočeský kraj, krajský úřad, odbor regionálního rozvoje
5. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování
6. Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor územního rozvoje a památkové péče
7. Obce Bašť
8. Obec Dolany
9. Obec Klíčany
10. Obec Máslovice
11. Město Odolena Voda
12. Obec Panenské Břežany
13. Obec Postřižín
14. Obec Vodochody
15. Obec Zlončice