

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23

161 00 PRAHA 6

Sp. zn.: 858-26-701

Č. j.: 10602-26-701

V Praze dne 16. července 2026



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen jako „Úřad“) jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 89 odst. 2 písm. b) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, 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 na základě podnětu evidovaného pod č.j. 858-26-701 ze dne 19.1.2026 podaného společností SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o., se sídlem Bucharova 1314/8, Stodůlky, 158 00 Praha 5, IČ 06943187 podle ustanovení § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví návrh opatření obecné povahy, kterým se zřizují:

Článek I.

Ochranná pásma heliportu LKUS – Ústí nad Labem – Nemocnice

Ochranná pásma (dále jen „OP“) heliportu se zřizují v katastrálních územích Bukov (č. 775096), Ústí nad Labem (č. 774871), Božtěšice (č. 608955), Skorotice u Ústí nad Labem (č. 748480) a Dobětice (č. 757772).

1. Seznam použitých zkratk

A-PAPI	světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení
Bpv	výškový systém Balt po vyrovnání
D	celkový největší rozměr vrtulníku
FATO	plocha konečného přiblížení a vzletu
ft	stopa
HEMS	vrtulníková letecká záchranná služba
HRP	vztažný bod heliportu (stanovená zeměpisná poloha heliportu)
k _m	magnetický směr
k _z	zeměpisný směr

Lon	zeměpisná délka
Lat	zeměpisná šířka
LZS	letecká záchranná služba
MD	Ministerstvo dopravy
m n.m.	nadmořská výška v systému Bpv
OP	ochranné pásmo
SA	bezpečnostní plocha
S-JTSK	systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
TLOF	prostor dotyku a odpoutání vrtulníku
ÚCL	Úřad pro civilní letectví České republiky
VFR	pravidla pro let za viditelnosti
WGS 84	světový geodetický systém – 1984
ZZS	zdravotnická záchranná služba
AZI	fyzická osoba – autorizovaný zeměměřický inženýr
ČKAIT	fyzická osoba – autorizovaná Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků

2. Údaje o heliportu:

Popis stavby a poloha v obci:

Heliport je umístěn na vyvýšené konstrukci na střeše pavilonu B Masarykovy nemocnice v Ústí nad Labem v nadmořské výšce cca 284 m n.m. V okolí heliportu jsou nemocniční budovy.

Provozovatelem heliportu je: Krajská zdravotní, a.s. – Masarykova nemocnice Ústí nad Labem, o. z., Sociální péče 3316/12A, 401 13 Ústí nad Labem, IČ 25488627

Provozní statut heliportu: Heliport má statut neveřejného vnitrostátního heliportu pro leteckou záchrannou službu (HEMS). Je řešen dle předpisu L - 14 Heliporty jako pracovní vyvýšený heliport pro provoz podle pravidel letů VFR ve dne a v noci, pouze pro potřeby vrtulníkové letecké záchranné služby.

Rozměry a povrch:

TLOF heliportu je kruh o průměru 20 m, povrch betonový.

FATO je shodné s TLOF.

Únosnost: 3 500 kg při huštění pneumatik 0,4 MPa.

Hodnota "D" = 13 m.

Poznámka: průměr FATO/TLOF bude dle projektu zvětšen na 21,5 m kvůli umístění návěstidel mimo platformu do pororoštů. Únosnost dle projektu bude 4 500 kg pro kritický vrtulník Eurocopter EC-145.

Bezpečnostní plocha (SA) – FATO musí být obklopena bezpečnostní plochou, která musí přesahovat za okraj FATO do vzdálenosti nejméně 3 m (nebo 0,25 D podle toho, která hodnota je větší). Bezpečnostní plocha heliportu LKUS je dle projektu kruhová o průměru 28,05 m, povrch beton, částečně kovový rošt.

Na bezpečnostní ploše nesmí být umístěny žádné pevné objekty, vyjma křehkých objektů, které z hlediska své funkce musí být na ploše umístěny.

Objekty, jejichž funkce vyžaduje, aby byly umístěny na bezpečnostní ploše, nesmí být vyšší než 25 cm, jestliže jsou umístěny na okraji FATO, ani nesmí narušovat rovinu začínající ve výšce 25 cm nad okrajem FATO a stoupající vzhůru a vně od okraje FATO se sklonem 5 %.

Vztažný bod heliportu (HRP) umístěn ve středu plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO):
Souřadnice ve WGS84: 50° 40' 47,55" N a 014° 01' 14,51" E.

Nadmořská výška heliportu: 284 m (932 ft) (výška vztažného bodu).

Provozní plochy heliportu: předpokládá se provoz vrtulníků o maximální vzletové hmotnosti 3 500 kg při huštění pneumatik 0,4 MPa. Únosnost heliportu dle projektu bude 4 500 kg.

Poznámka: parametry heliportu (FATO o průměru 21,5 m) umožňují provoz vrtulníkům:

Airbus Eurocopter H135 T2 a H145

Bell 427 VFR

AGUSTA A109K2

a menším

Stanovené směry pro přiblížení a vzlety:

Přiblížení: VFR den: 150°, 276°

Vzlety: VFR den: 330°, 096°

Zaměřený střed heliportu značený v terénu (střed červeného písmene H):

Souřadnice JTSK [m]: Y = 761863,75 X = 973801,59

Souřadnice WGS84: 50° 40' 47,53" N, 14° 01' 14,49" E

výška Z = 284,29 m n.m.

3. Specifikace OP heliportu

OP heliportu UHN zahrnují dle předpisu L – 14 Letiště tato ochranná pásma:

- OP se zákazem staveb:
 - OP provozních ploch
- OP s výškovým omezením staveb
 - OP vzletového a přibližovacího prostoru
 - OP přechodových ploch
 - OP světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení (APAPI)

3.1 OP se zákazem staveb

OP se zákazem staveb vymezují prostor OP provozních ploch. V OP se zákazem staveb je zakázáno realizovat trvalé neletecké stavby (výjimku může v mimořádném případě povolit Úřad na základě komplexního posouzení).

OP je specifikováno obalovou křivkou, která obklopuje bezpečnostní plochu (SA) = kruh o průměru 28,05 m a je v souladu s Hlavou 11, odstavec 11.2.2.2 předpisu Ministerstva dopravy L-14 Letiště.

3.2 OP s výškovým omezením staveb

V prostoru OP s výškovým omezením staveb, konkrétně v OP přibližovacích prostorů, nesmí nové stavby (objekty) přesahovat dále definovaná OP s výjimkou, že jsou stíněny stávající stavbou (objektem) resp. terénem, který OP již narušuje.

V OP s výškovým omezením není dovoleno zřizovat takové stavby nebo zařízení nebo vysazovat porosty a umisťovat předměty, které by přesahovaly výšku určenou překážkovými rovinami jednotlivých OP.

OP s výškovým omezením mohou být narušena stavbami (objekty), avšak pouze za předpokladu, že Úřad na základě letecko-provozního posouzení shledá, že překážka neohrozí bezpečnost letového provozu. Taková překážka musí být označena překážkovým značením dle požadavků leteckého předpisu Ministerstva dopravy L14 Letiště.

Výškové překážky v OP s výškovým omezením staveb jsou vyznačeny v příloze B1.

3.2.1 OP vzletového a přibližovacího prostoru

OP vzletového a přibližovacího prostoru má tvar rovnoramenného lichoběžníku s kratší základnou totožnou s kratší stranou OP provozní plochy:

- u heliportů HEMS se ramena lichoběžníku souměrně rozevírají pod úhlem 15 % na každou stranu od směru osy FATO do vzdálenosti 200 m s maximálním sklonem 1:4, resp. 25 % (VFR den) nebo 600 m s maximálním sklonem 1:8, resp. 12,5 % (VFR noc) měřené ve směru této osy.

Pro provoz VFR/den vychází přibližovací/vzletová plocha méně omezující než pro VFR/noc; rozhodující je tedy VFR/noc. Proto je posouzení provedeno proti limitnímu případu VFR/noc.

Výchozí výškou OP přibližovacího a vzletového prostoru je výška středu FATO, tj. 284,29 m n.m.

3.2.2 OP přechodových ploch

OP přechodové plochy je plocha stoupající od okrajů OP provozní plochy heliportu a od okrajů OP přibližovacích a vzletových prostorů až do předepsané výšky

- u heliportů HEMS do 50 m se sklonem 1:1, resp. 100 % (VFR den) nebo se sklonem 1:2, resp. 50 % (VFR noc).

Pro provoz VFR/den vychází přechodová plocha méně omezující než pro VFR/noc; rozhodující je tedy VFR/noc. Proto je posouzení provedeno proti limitnímu případu VFR/noc.

OP s výškovým omezením jsou vztažena k výšce 284,29 m n.m. (zaměřený střed heliportu).

3.2.3 3.3 OP světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení (APAPI)

Ochranná plocha APAPI slouží k ochraně sestupové roviny indikované světelnou sestupovou soustavou, tzn. k ochraně vrtulníků během konečného přiblížení. Zřizování nových objektů nebo rozšíření existujících objektů zasahujících nad OP je nepřípustné, vyjma případu, kdy na základě letecko-provozního posouzení ÚCL bude nový objekt nebo rozšíření existujícího objektu zakryto jiným existujícím neodstranitelným objektem. Zřizované nové objekty nebo rozšíření existujících objektů mimo ochrannou plochu musí zajistit bezpečný odstup min. 35 ft od osy sestupu vrtulníku v souladu s požadavky nařízení komise (EU) č. 965/2012.

Stanovení a specifikace OP APAPI heliportu vychází z požadavků předpisu L - 14 Letiště, Hlava 11, čl. 11.2.4. Stanovuje se jako plocha, jejíž charakteristiky, tj. počátek, rozevření, délka a sklon musí odpovídat specifikacím dle tab. 11-3 a dle Obr. 11-1.

Výchozí parametry OP APAPI pro heliport LKUS:

- Nadmořská výška vnitřního okraje odpovídá nadmořské výšce středu heliportu (výchozí výška), tj. 284,29 m n.m. Délka vnitřního okraje je rovna šířce bezpečnostní plochy, tj. 28,05 m. Začátek plochy je 3 m od konce FATO. Oba vnější okraje se rozevírají od osy přiblížení o 10% do vzdálenosti 2 500 m. Sklon plochy je definován jako menší úhel výškového nastavení soustavy APAPI zmenšený o 0,9°.

Soustava APAPI je nastavena na standardní sestupový úhel 9,3°, sklon ochranné plochy je pak 14,1 %, tj. 8°.

OP APAPI je zobrazeno v příloze B2.

4. Vyhodnocení OP

Vyhodnocení OP je provedeno graficky ve výkresové části B1 a textově v tabulce C1. Z tabulky vyplývá, který ze zaměřených objektů je skutečnou překážkou, její charakter, souřadnice WGS84, absolutní (nadmořská) výška, přesah přes ochrannou plochu a její popis.

Překážky, které penetrují ochranná pásma, se zvýrazňují červeně. Překážky nepenetrující jsou značeny zeleně.

Do OP se zákazem staveb (OP provozní plochy) zasahují:

- Zábradlí u lávky k budově vstupu na heliport (body P3 a P4) penetrují OP o 1,02 m.
- Zábradlí u lávky k budově vstupu z budovy B (body P6 a P7) penetruje OP o 0,55 m.

Doporučujeme zábradlí snížit a příp. zvýraznit značením dle L – 14 Letiště, Hlava 6.

OP přechodové plochy:

- Budova vstupu na heliport (bod P8 – roh budovy), která penetruje OP o 0,93 m.
- Budova vstupu na heliport (body P1 – světlo, bod P2 – roh budovy), která penetruje OP o 2,61 m, světlo o 3,68 m.
- Hromosvod (bod P5) penetruje OP o 0,90 m.

Posouzení uvedených překážek doporučujeme konzultovat s Úřadem.

Článek II.

Odůvodnění

Úřad na základě podnětu společnosti SIEBERT + TALAŠ, spol. s r.o., se sídlem Bucharova 1314/8, Stodůlky, 158 00 Praha 5, IČ 06943187, pro zřízení OP LKUS – Ústí nad Labem – Nemocnice ve smyslu ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, zahájil z moci úřední příslušné kroky ke zřízení OP formou předepsanou v ustanovení § 37 zákona o civilním letectví a postupem podle části šesté správního řádu.

Úřad přezkoumal dokumentaci OP LKUS – Ústí nad Labem – Nemocnice, která byla nedílnou součástí podnětu na jejich zřízení postupem podle leteckého předpisu L14 Letiště, a shledal, že dokumentace je úplná a zcela v souladu s požadavky uvedenými v tomto předpisu. V souladu s článkem 11.4.1 Hlavy 11 Leteckého předpisu L14 je odpovědným zpracovatelem dokumentace OP z 27.8.2025 odborně způsobilá osoba, kterou je Ing. Martin Krejčík, AZI číslo 1584, úředně oprávněný zeměměřický inženýr ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 200/1994 Sb., o zeměměřictví a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů. Zpracovatel odpovídá za soulad jím zpracované dokumentace OP s právními předpisy. Dokumentace OP tvoří podklad pro umístování staveb a pro ochranu důležitých zájmů v území.

Stavební úpravy heliportu HEMS Masarykova nemocnice Ústí nad Labem byly povoleny povolením záměru č.j.: 1596-23-701, zn.: 23/730/0012/LKUS/01/23 ze dne 10.3.2023 a jejich užívání bylo povoleno kolaudačním rozhodnutím č.j. DESU/130/034742/25, SZ DESU/030406/25 ze dne 17.12.2025 vydaným Dopravním a energetickým stavebním úřadem.

Zřízením OP se vytvářejí omezující opatření v území, která nemají vliv na krajinný ráz dotčené lokality a nevyžadují další opatření v území.

OP zajišťují bezpečnost leteckého provozu a spolehlivou funkci leteckých staveb. V případě souběhu OP podle účelu různých druhů leteckých staveb se uplatní přísnější omezení.

Ve smyslu ustanovení § 40 zákona o civilním letectví lze v OP leteckých staveb zřizovat zařízení a provádět činnosti jen se souhlasem Úřadu. Úřad souhlas udělí, nebude-li zařízení nebo činnost bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost.

Za účelem projednání návrhu opatření obecné povahy podle ustanovení § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví a v souladu s § 136 odst. 2 správního řádu ve spojení s § 19 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb. a s vyhláškou č. 346/2020 Sb., Úřad oslovil úřad územního plánování, na jejichž území má být OP zřízena a to:

- Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor územního plánování a stavebního řádu a požádal tento úřad o projednání návrhu opatření obecné povahy, a to ve lhůtě 15 dní ode dne doručení žádosti o projednání, když spolu s žádostí o projednání byl dotčenému úřadu zaslán i samotný návrh opatření obecné povahy. K návrhu opatření obecné povahy se vyjádřil dotčený úřad následovně:
- Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Oddělení územního plánování č.j. MMUL/OÚPSŘ/ÚP/244321/2026/HofP ze dne 15.06.2026:

I. Předmět vyjádření a vymezení rozporu

Orgán územního plánování nesouhlasí s navrženým trasováním nočního přibližovacího prostoru, resp. sestupové soustavy pro vrtulníky letecké záchranné služby, který je v předloženém návrhu opatření obecné povahy veden přímo nad zastavěným obytným územím sídliště Severní Terasa, Stříbrníky a Dobětice. Předložený návrh nezakládá přímý rozpor s Územní plánem Ústí nad Labem, avšak zakládá nový významný limit využití území, který se promítá zejména do stabilizovaných ploch „BM — plochy bydlení v bytových domech“ a může omezit jejich plnohodnotné využití pro bydlení. S ohledem na rozsah dotčených ploch lze důvodně předpokládat, významný dopad na přibližně 15 000 obyvatel.

Záměrem se podle stavebního zákona rozumí mimo jiné také stanovení ochranného pásma; návrh OOP proto nelze posuzovat pouze jako technické opatření leteckého provozu, ale jako zásah s územními dopady, který musí být koordinován s územně plánovací dokumentací a veřejnými zájmy v území.

II. Odůvodnění:

1. Rozpor s cíli územního plánování podle § 38 stavebního zákona

a) Dle § 38 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho plošného a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.

b) Podle § 38 odst. 3 stavebního zákona je cílem územního plánování také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

Podle § 38 odst. 5 stavebního zákona orgány územního plánování koordinují veřejné zájmy v území, podněty na změny v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území.

Navržené vedení nočního přibližovacího prostoru přímo nad stabilizovaným obytným územím je s těmito cíli v rozporu, neboť:

- vnáší do ploch bydlení nový významný zdroj noční hlukové zátěže,
- narušuje funkční a harmonické prostředí každodenního života obyvatel,
- zhoršuje kvalitu vystavěného prostředí sídel,
- zakládá střet mezi veřejným zájmem na provozu letecké záchranné služby a veřejným zájmem na ochraně zdraví, kvality bydlení a stability obytného území.

2. Rozpor s úkoly územního plánování podle § 39 stavebního zákona

Dle § 39 stavebního zákona je úkolem územního plánování ve veřejném zájmu mimo jiné zjišťovat a posuzovat stav území a jeho hodnoty, stanovovat koncepci využití a rozvoje území, prověřovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika, koordinovat veřejné zájmy a stanovovat podmínky pro kvalitní bydlení.

Z hlediska konkrétních úkolů územního plánování je návrh problematický zejména v těchto bodech:

a) Návrh nedostatečně zohledňuje charakter stabilizovaných obytných celků s vysokou hustotou osídlení.

Dotčená území sídliště Severní Terasy, Stříbrníky a Dobětice jsou stabilizované obytné celky s vysokou hustotou zalidnění. Návrh OOP se však podle dostupných podkladů dostatečně nevypořádal s jejich charakterem, hodnotou obytného prostředí ani mírou citlivosti území na noční hluk.

b) Nedostatečné prověření rizik změny v území

Úkolem územního plánování je prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem na ochranu veřejných zájmů. V daném případě nebyla dostatečně doložena rizika spojená s nočním provozem vrtulníků nad obytnou zástavbou.

Není dostatečně doloženo posouzení

- hlukových dopadů
- zdravotních rizik
- kumulativních vlivů

Nedostatečné vytvoření podmínek pro kvalitní bydlení

Podle § 39 stavebního zákona má územní plánování vytvářet a stanovovat podmínky mimo jiné pro kvalitní bydlení. Noční přelety vrtulníků nad bytovými domy jsou s tímto úkolem v přímém rozporu, neboť mohou mít dlouhodobý negativní vliv na kvalitu bydlení, aniž by byly dopady dostatečně vyhodnoceny.

d) Nedostatečná koordinace veřejných zájmů

Veřejný zájem na zajištění letecké záchranné služby je nepochybný, nicméně návrh neprokazuje, že byl nalezen nejšetrnější způsob jeho naplnění ve vztahu k obytnému území. Tento zájem však musí být koordinován s veřejným zájmem na ochraně zdraví obyvatel, ochraně kvality bydlení a zachování koncepce rozvoje města. Podle § 38 odst. 5 a § 39 stavebního zákona je právě koordinace těchto veřejných zájmů základní rolí územního plánování.

3. Hluková zátěž a pohoda bydlení

Provoz vrtulníků v nočních hodinách, tj. v době 22:00–06:00, představuje zvlášť citlivý zásah do obytného prostředí. Hluk z vrtulníkového provozu má specifický charakter, zahrnující výraznou impulsní složku, nízkofrekvenční složky a vibrace, které mohou být v obytném území vnímány jako vysoce obtěžující.

Pojem pohoda bydlení byl vyložen Nejvyšším správním soudem ve věci 2 As 44/2005-116 jako souhrn činitelů a vlivů, které umožňují zdravé a vhodné bydlení a vytvářejí atmosféru klidného bydlení; mezi tyto faktory výslovně zařadil také nízkou hladinu hluku.

Navržené vedení přiblížovacího prostoru pro noční provoz nad obytnými plochami proto nelze hodnotit pouze podle technických parametrů leteckého provozu. Je nezbytné posoudit také jeho dopad na pohodu bydlení, noční klid, zdravé životní podmínky a dlouhodobou obytnou stabilitu území.

Úřad územního plánování upozorňuje, že dotčenými osobami mohou být též subjekty, jejichž nemovitosti budou v důsledku plánované změny zatěžovány hlukem nad obvyklou mírou, viz judikatura NSS I Ao 1/2006-74. Tento závěr je plně použitelný i v aktuálně posuzované věci, neboť návrh OOP vytváří nový režim využití vzdušného prostoru, jehož důsledkem může být opakovaná noční hluková zátěž obytného území.

NSS rovněž v judikatuře 2 Ao 6/2010-93 k ochrannému pásmu letiště uvedl, že při posuzování ochranného pásma nelze vycházet pouze ze zájmu na provozu letiště, ale je nutné zohlednit také zájem na ochraně zdraví osob žijících ve vymezeném území.

Orgán územního plánování proto zdůrazňuje, že v projednávané věci je nutné vyvažovat veřejný zájem na provozu letecké záchranné služby s veřejným zájmem na ochraně zdraví a bydlení obyvatel dotčených sídlišť.

4. Nedostatečné prověření alternativ

Návrh OOP, neprokázal, že vedení nočního přiblížovacího prostoru nad hustě obydlenými sídlišti je jedinou možnou variantou. Před vydáním OOP musí být doloženo, že byly řádně prověřeny alternativní letové koridory, zejména vedení nad méně citlivými plochami, například nad plochami krajinné zeleně, dopravními koridory, výrobními nebo průmyslovými územími, případně, zda jsou letové koridory s ohledem na morfologii terénu vedeny v dostatečné vzdálenosti od předmětných obytných ploch. Omezení kvality bydlení, které mohou být důsledkem navrhovaného OOP, musí být činěna pouze v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším způsobem vedoucím k zamýšlenému cíli, viz závěry vyplývající z judikatury NSS I Ao 1/2009-120. Význam řádného posouzení dopadů

opatření na zatížené obytné území, včetně hluku, znečištění ovzduší a přiměřenosti zvoleného řešení zdůraznil NSS v judikatuře 2 As 299/2023-69. Závěr NSS podporuje požadavek, aby se pořizovatel OOP věcně vypořádal s dopady navrženého řešení na obytné území a s možností méně zatěžujících variant.

Z odůvodnění opatření obecné povahy kromě údajů a specifikací o heliportu a zřizovaných pásem není zřejmé, proč bylo nezbytné přijmout omezení právě v daném rozsahu a podobě.

Tento požadavek je nutné vztáhnout i na nyní posuzovaný návrh OOP. Pokud má být ochranné pásmo vedeno nad stabilizovaným obytným územím, musí být v odůvodnění návrhu jednoznačně, odborně a přezkoumatelně vysvětleno:

- proč je zvolen právě tento směr přiblížení,
 - proč nelze využít jiné variantní koridory,
 - jaké budou skutečné hlukové dopady na obytnou zástavbu,
 - jaká opatření budou přijata k minimalizaci negativních vlivů,
 - jak bude zajištěno, že ochranné pásmo nebude využíváno pro jiné než nezbytné záchranné lety.
- Bez těchto podkladů nelze návrh OOP považovat za dostatečně odůvodněný a přezkoumatelný.

III. Požadavky orgánu územního plánování

Orgán územního plánování požaduje, prověřit následující požadavky:

1. Prověření alternativních letových koridorů

Požaduje se prověřit odklonění osy noční sestupové a vzletové roviny mimo zastavěné obytné území sídlišť Severní Terasa, Stříbrníky a Dobětice.

Přednostně mají být prověřeny varianty vedené nad:

- plochami krajinné zeleně,
- dopravními koridory,
- výrobními a průmyslovými plochami,
- jinými méně hlukově citlivými územími.

Součástí odůvodnění OOP musí být vyhodnocení, proč případné alternativy nebyly zvoleny, a to s ohledem na zásadu minimalizace zásahu dle judikatury NSS.

2. Doplnění hlukové studie

Požaduje se doplnit podklady o odborně zpracované a přezkoumatelné hlukové posouzení, které bude hodnotit:

- reálný provoz vrtulníků využívaný pro LZS,
- posuzovat chráněný venkovní prostor staveb a chráněný vnitřní prostor staveb,
- hodnotit kumulativní vlivy s existujícími dopravní a městskou hlukovou zátěží,
- obsahovat závěr o souladu s hygienickými limity dle právních předpisů na ochranu veřejného zdraví.

Studie by měla hodnotit nejen průměrné hlukové ukazatele, ale také maximální hladiny hluku jednotlivých průletů, které jsou z hlediska rušení spánku a pohody bydlení zásadní.

3. Zakotvení provozních omezení do textu OOP

Pokud nebude možné z technických, bezpečnostních nebo provozních důvodů trasu odklonit mimo obytné území, doporučuje orgán územního plánování výslovně zakotvit do textové části OOP tyto podmínky:

- omezení na lety LZS
- minimalizaci provozu
- vyloučení neurgentních letů, pokud to povaha opatření umožňuje.

4. Koordinace s územně plánovací dokumentací

Požaduje se prověřit soulad návrhu OOP s Územním plánem Ústí nad Labem, zejména s vymezením stabilizovaných ploch „...BM — plochy bydlení v bytových domech“ a dalších ploch potenciálně dotčených zřízením ochranných pásem. Orgán územního plánování upozorňuje, že při případné změně letových koridorů mohou být dotčeny dosud nezastavěné rozvojové plochy pro bydlení. Případné omezení výšky staveb může mít pak zásadní vliv na realizovatelnost budoucích záměrů. S ohledem na pořízování nového Územního plánu Ústí nad Labem s prvky regulačního plánu se v souladu s § 39 písm. b), c), d), g), h) a j) stavebního zákona požaduje prověřit, zda případné změny trasování letových koridorů negativně neovlivní rozvoj území města Ústí nad Labem.

Orgán územního plánování upozorňuje, že navržené ochranné pásmo zakládá nový limit využití území, který by měl být promítnut do územně plánovací dokumentace a územně analytických podkladů.

IV. Závěr

Orgán územního plánování konstatoval, že navržené opatření obecné povahy v předložené podobě představuje zásah do stabilizovaného obytného území sídlišť Severní Terasa, Stříbrníky a Dobětice, který není dostatečně odůvodněný a s ohledem na dodané podklady není přezkoumatelný.

Orgán územního plánování konstatuje, že návrh není dostatečně odůvodněn z hlediska:

- souladu s cíli územního plánování dle § 38 stavebního zákona,
- naplnění úkolů územního plánování dle § 39 stavebního zákona,
- ochrany kvality bydlení a pohody bydlení,
- minimalizace zásahu do obytného území,
- prověření alternativních variant vedení letového koridoru,
- doložení hlukových a zdravotních dopadů.

Orgán územního plánování proto požaduje doplnění a přepracování návrhu OOP, zejména ve vztahu k přezkoumatelnosti, aby bylo jednoznačně prokázáno, že zvolené řešení je nezbytné, přiměřené, nejšetrnější možné a slučitelné s ochranou zdraví a kvality bydlení obyvatel dotčeného území.

Do doby odstranění výše uvedených nedostatků nelze návrh OOP považovat za dostatečně odůvodněný z hlediska požadavků územního plánování, které vyplývají ze stavebního zákona.

K vyjádření příslušného orgánu územního plánování Úřad uvádí následující.

Úvodem je třeba konstatovat, že stavební úpravy heliportu byly povoleny rozhodnutím o povolení záměru č. j. 1596-23-701 ze dne 10. 3. 2023, následně bylo vydáno kolaudační rozhodnutí Dopravního a energetického stavebního úřadu č. j. DESU/130/034742/25 ze dne 17. 12. 2025, kterým bylo užívání stavby řádně povoleno. Z uvedeného vyplývá, že existence a současné technické řešení heliportu, včetně jeho stavebního umístění, parametrů a provozního určení, byly již pravomocně posouzeny v řízeních podle stavebního práva. Tato řízení zahrnovala posouzení vlivů stavby na okolí a její umístění v území. Opatření obecné povahy o zřízení OP na tato rozhodnutí přímo navazuje a nemůže dodatečně revidovat samotné umístění ani koncepci stavby z pohledu stavebního práva. OP proto nemohou a ani nepředstavují nové koncepční rozhodnutí o umístění záměru v území a jeho letově provozních parametrech, ale jedná se o nezbytné technické a právní opatření navazující na již realizovanou a právoplatně zkolaudovanou leteckou stavbu. Účelem OP je zajistit bezpečnost provozu dané letecké stavby. Požadavky směřující ke změně účelu užívání spočívající v úpravě trasování přibližovacích směrů nebo zásadní úpravě koncepce heliportu tak de facto směřují proti pravomocným rozhodnutím již vydaným v předchozích stavebních řízeních a nemohou být v rámci tohoto řízení o opatření obecné povahy zohledněny.

Dále je důležité v obecné rovině zmínit, že proces zřizování OP není projevem libovůle Úřadu, ale zákonnou povinností vyplývající ze zmocňovacího ustanovení § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví za účelem ochrany veřejného zájmu vyplývajícího primárně z povinnosti státu zajistit bezpečnost leteckého provozu. Je potřebné si uvědomit, že neveřejné vnitrostátní heliporty splňující parametry heliportu vrtulníkové letecké záchranné služby jsou dopravní infrastrukturou využívanou pro letecké činnosti, a v rámci Integrovaného záchranného systému jsou využívány Leteckou záchrannou službou nebo Policií ČR, u nichž je nezbytné eliminovat rizika střetu vrtulníků s překážkami a zajistit ochranu osob a majetku na zemi i ve vzduchu. OP jsou zákonným nástrojem k naplnění tohoto veřejného zájmu prostřednictvím technických a bezpečnostních požadavků, přičemž neexistuje mírnější prostředek k dosažení cíle. Jedná se tudíž o zákonem předvídaný institut legitimního regulačního zásahu, který sleduje veřejný zájem na bezpečnosti leteckého provozu. Také z ustálené judikatury správních soudů (např. rozsudek Nejvyššího soudu č. j. 22 Cdo 3068/2024) vyplývá, že ochrana letišť / heliportů a s ní spojené nucené omezení práva ve veřejném zájmu je možné.

Úřad územního plánování nesouhlasí zejména s vedením nočního přibližovacího prostoru nad zastavěnými obytnými územími (Severní Terasa, Stříbrníky, Dobětice), přičemž namítá zejména nedostatečné odůvodnění zvoleného řešení, nedostatečné prověření alternativních tras, absenci hlukového a zdravotního posouzení, nedostatečné vyvážení veřejných zájmů (LZS vs. kvalita bydlení),

nedostatečnou koordinaci s územně plánovací dokumentací. Požaduje zejména doplnění podkladů, prověření variant a případné omezení provozu.

OP heliportu jsou zřizována podle § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, jako nástroj zajištění bezpečnosti leteckého provozu, přičemž jejich rozsah je determinován závaznými leteckými předpisy (zejm. Předpisem Ministerstva dopravy L14). Tyto parametry představují minimální technické požadavky, od nichž se nelze odchýlit bez ohrožení bezpečnosti provozu. Z tohoto důvodu nelze OP chápat jako volně navrhovatelné „variantní řešení v území“, nýbrž jako normativně determinované omezení. Vedení přiblížovacích směrů vychází z technických parametrů heliportu již povolených v příslušných řízeních podle stavebního zákona (umístění na střeše nemocnice, výška cca 284 m n. m. atd.), požadavků na bezpečné přiblížení dle L14, morfologie terénu v okolí heliportu. Z těchto důvodů není možné volit přiblížovací směry libovolně, nelze bez dalšího vyloučit vedení nad zastavěným územím, pokud je to z hlediska bezpečnosti a provozních parametrů heliportu nezbytné. Současně je nutno zdůraznit, že heliport je určen výhradně pro leteckou záchrannou službu (HEMS), provoz je omezen na nezbytné lety ve veřejném zájmu (záchrana života a zdraví). Alternativní směry byly prověřeny v rámci projektové přípravy heliportu, jejich použití je limitováno zejména konfigurací okolní zástavby (výškové objekty, překážky), bezpečnostními sklony přiblížovacích ploch (VFR noc 1:8), požadavky na bezpečný přístup k heliportu ve všech provozních situacích. Žádná alternativa nebyla shledána jako bezpečnější a současně méně omezující. Z důvodu závaznosti předpisu L14 není možné zvolit variantu, která by nesplňovala předepsané geometrické a bezpečnostní parametry.

Heliport má statut neveřejného heliportu pro LZS. OP jsou zřizována výhradně ve vazbě na tento režim. Není však účelné tyto podmínky duplicitně stanovovat v OOP, neboť vyplývají již z rozhodnutí o povolení heliportu a jeho provozním režimu.

OP představují limit využití území, který bude podkladem pro územně analytické podklady a zohledňován při pořizování ÚPD.

Pokud se týká problematiky zatížení hlukem z leteckého provozu a jeho zdravotním dopadům Úřad uvádí, že ve smyslu § 37 odst. 1 věty třetí zákona o civilním letectví ochranné hlukové pásmo heliportu nezřizuje Úřad nýbrž příslušný stavební úřad opatřením obecné povahy, tedy námitky k hlukové problematice se netýkají předmětu tohoto řízení a nemohou být zde Úřadem zohledněny. Opatření obecné povahy nestanovuje hlukové limity; ty podléhají hygienickým právním předpisům a orgánům jejich ochrany. Vydané opatření obecné povahy neovlivňuje provozní trasy, počet pohybů ani nestanoví provoz heliportu z pohledu hluku. Otázky hlukové ochrany či stavebního řešení konkrétního záměru jsou předmětem jiných správních řízení, zejména řízení o povolení záměru podle stavebního zákona, případně řízení podle zvláštních předpisů. V těchto řízeních bude každý konkrétní záměr posuzován individuálně, včetně případného vyžádání závazného stanoviska Úřadu.

OP heliportu nezakládají provoz, pouze vymezují ochranu leteckého prostoru, nejsou nástrojem regulace hluku ani provozní intenzity. Současně platí, že případné hlukové limity a ochrana veřejného zdraví jsou řešeny podle zvláštních právních předpisů (ochrana veřejného zdraví). Provoz LZS je svou povahou nepravidelný a nekomerční, s výrazně nižší intenzitou než běžná letecká doprava.

Návrh opatření obecné povahy je z hlediska zákonných požadavků a závazných leteckých předpisů věcně správný, nezbytný a přiměřený sledovanému veřejnému zájmu na bezpečnosti leteckého provozu a zajištění letecké záchranné služby. Vzhledem k výše uvedenu nelze připomínkám vyhovět.

- Magistrát města Ústí nad Labem, Právní odbor, č.j. MMUL/PO/PRV/252157/2026/LuRa ze dne 18.06.2026:

Město jako územní samosprávný celek uplatňuje podle ustanovení § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, k návrhu opatření obecné povahy Úřadu pro civilní letectví následující připomínky.

Město respektuje veřejný zájem na zajištění bezpečného provozu letecké záchranné služby a provozu heliportu HEMS při Masarykově nemocnici v Ústí nad Labem. Současně však upozorňuje, že navrhované ochranné pásmo představuje omezení využití dotčeného území a může mít dopad na budoucí rozvojové záměry Města, výkon jeho vlastnických práv i realizaci veřejně prospěšných staveb.

Město se plně ztotožňuje s vyjádřením Úřadu pro územní plánování Magistrátu města Ústí nad Labem. K tomuto vyjádření Město doplňuje své následující připomínky.

Město požaduje:

1. Doplnění vyhodnocení dopadů na územní rozvoj města Z odůvodnění návrhu opatření obecné povahy není zřejmé, jakým způsobem byly posouzeny dopady navrhovaných ochranných pásem na platnou územně plánovací dokumentaci, zastavitelné plochy, rozvojové lokality a připravované investiční záměry na území statutárního

města Ústí nad Labem.

Město požaduje doplnění odůvodnění o vyhodnocení těchto dopadů a o vysvětlení, zda navrhovaná ochranná pásma mohou omezit realizaci stávajících nebo připravovaných záměrů ve vymezeném území.

2. Doplnění odůvodnění proporcionality navrhovaného omezení

Navržené ochranné pásmo představuje omezení vlastnických práv vlastníků dotčených nemovitostí a omezení budoucího využití území. Město proto požaduje doplnění odůvodnění o úvahu, jakým způsobem byl poměřován veřejný zájem na bezpečnosti leteckého provozu s právem vlastníků nemovitostí na nerušené užívání jejich majetku a s veřejným zájmem na rozvoji území.

3. Upřesnění dopadů na pozemky a majetek města

Město žádá o jednoznačné vyhodnocení, které pozemky a stavby ve vlastnictví statutárního města Ústí nad Labem jsou navrhovaným ochranným pásmem dotčeny a jaká konkrétní omezení z návrhu opatření obecné povahy pro tento majetek vyplývají.

4. Doplnění odůvodnění ve vztahu ke stávajícím překážkám

Z návrhu opatření obecné povahy vyplývá, že v ochranných pásmech se již nacházejí objekty zasahující do ochranných rovin. Město požaduje doplnění odůvodnění o způsob řešení těchto stávajících překážek a o vysvětlení, jak budou obdobné případy posuzovány v budoucnu.

Město žádá, aby se Úřad pro civilní letectví s výše uvedenými připomínkami v odůvodnění konečného opatření obecné povahy řádně vypořádal.

K sdělení Právního odboru Magistrátu města (dále jen sdělení), ve kterém se plně ztotožnil s výše uvedeným vyjádřením Úřadu pro územní plánování Magistrátu města Ústí nad Labem, Úřad uvádí následující. Město jako územní samosprávný celek uplatnilo podle ustanovení § 172 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, své připomínky již v rámci jeho primárního projednání podle § 37 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Ve smyslu druhé věty tohoto ustanovení zákona o civilním letectví kolem leteckých staveb OP s výjimkou ochranného hlukového pásma letiště zřídí Úřad opatřením obecné povahy po projednání s úřadem územního plánování. Podle § 19 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, úřady územního plánování jsou obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady a podle § 37 odst. 1 stavebního zákona působnost stanovená tímto zákonem krajskému úřadu, obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností a obecnímu úřadu je přenesenou působností. Podle § 7 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, státní správu, jejíž výkon byl zákonem svěřen orgánu obce, vykonává tento orgán jako svou přenesenou působnost (§ 61 a násl.). Z výše uvedeného je zřejmé, že sdělení není vydáno v souladu s ustanovením podle § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví, tedy jako vyjádření úřadu územního plánování. Úřad však bere toto sdělení na vědomí a odkazuje na svoji již výše uvedenou reakci na připomínky ÚÚP.

Zřízení OP leteckých staveb, mezi které patří i heliport LKUS – Ústí nad Labem – Nemocnice, vyplývá z požadavku ustanovení § 37 zákona o civilním letectví, parametry jednotlivých druhů OP jsou vázány na aktuální dráhový systém, zejména pak na provozní statut heliportu a na třídě výkonnosti vrtulníků. Parametry jednotlivých druhů OP jsou stanoveny jako minimální parametry dle Hlavy 11 Leteckého předpisu L14 Letiště. Od těchto parametrů se nelze odchýlit.

Závaznost leteckých předpisů L14 Letiště a L14H – Heliporty vyplývá ze skutečnosti, že Česká republika podepsala mezinárodní smlouvu „Úmluva o mezinárodním civilním letectví („též známá jako Chicagská úmluva“)“ ze dne 7. prosince 1944 a tato smlouva se publikací ve Sbírce zákonů pod č. 147/1947 Sb. stala součástí právního řádu České republiky. K této mezinárodní úmluvě je připojeno 19 příloh, tzv. *annexů*, v řadě Annex 1 až Annex 19, v České republice publikovány jako letecké předpisy L1 až L19. Tyto předpisy definují mezinárodní standardy civilního leteckého provozu a jsou pro státy, které k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví přistoupily, závazné. Aktuální letecký předpis L14 Letiště byl zveřejněn Ministerstvem dopravy ČR pod č. j. 24/2014-220-LET/71 (aktuální znění ze dne 25.12.2025). Letecký předpis L 14H – Heliporty byl také zveřejněn pod č. j. 24/2014-220-LET/71 (aktuální znění ze dne 25.12.2025).

Závaznost leteckých předpisů, tedy i leteckého předpisu L14 Letiště a L14H – Heliporty, je podpořena ustanoveními § 96 a § 102 zákona o civilním letectví. Jedná se o závazné letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky, a jsou vydávány Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), a to ve znění přijatém Českou republikou. Zřízení OP heliportů obecně je jedním ze základních požadavků bezpečnosti civilního i vojenského leteckého provozu, přičemž bezpečnost leteckého provozu je zcela nepochybně veřejným zájmem.

Ze shora uvedených skutečností a důvodů vyplývá, že návrhu opatření obecné povahy ke zřízení OP heliportu LKUS – Ústí nad Labem – Nemocnice ve smyslu a podle požadavků ustanovení § 37 odst. 1

zákona o civilním letectví a ustanovení § 172 odst. 1 správního řádu je nezbytné vyhovět, jelikož parametry OP nemohou být stanoveny odchýlně od požadavků leteckého předpisu L14 Letiště a L14H, kterými je Úřad právně vázán.

Vypořádáním písemných připomínek k návrhu opatření obecné povahy doručených Úřadu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění se bude zabývat článek III opatření obecné povahy.

Rozhodnutím o písemných námitkách k návrhu opatření obecné povahy doručených Úřadu ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění a jejich odůvodněním se bude zabývat článek IV opatření obecné povahy.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno

Ve smyslu ustanovení § 172 odst. 4 správního řádu se k tomuto návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Bude doplněno

Ve smyslu ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu 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 písemně 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 námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1 správního řádu). Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.

Článek V.

Poučení

Ve smyslu ustanovení § 172 odst. 4 správního řádu se k tomuto návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky ve lhůtě 30 dnů od jeho vyvěšení. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.

Podle ustanovení § 172 odst. 5 správního řádu 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 písemně 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 námítky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření

obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy (§ 173 odst. 1 správního řádu). Proti rozhodnutí se nelze odvolat ani podat rozklad. Změna nebo zrušení pravomocného rozhodnutí o námitkách může být důvodem změny opatření obecné povahy.

Ve smyslu ustanovení § 173 odst. 1 správního řádu může do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.

Ve smyslu ustanovení § 173 odst. 2 správního řádu nelze proti opatření obecné povahy podat opravný prostředek.

Článek VI.

Účinnost

Opatření obecné povahy nabývá účinnost patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

Doba platnosti OP je spojena s existencí letecké stavby, jeho platnost nelze jinak omezit.

Přílohy: B1 - OP a výškové překážky_LKUS.pdf
B2 - OP_A-PAPI LKUS.pdf
C1 - Tabulka zaměřených bodů.pdf
Mapka KÚ OP heliportu LKUS.pdf

Kompletní dokumentace je k nahlédnutí na Úřadu.

.....

Ing. Lenka Javůrková
úředně pověřená osoba
Úřad pro civilní letectví

Poplatek:

Stanovení ochranného pásma je úkonem, který podléhá zpoplatnění podle položky 17 bod 1 písm. c) zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, ve výši 2 000 Kč.

Obdrží:

Provozovatel:

Krajská zdravotní, a.s. – Masarykova nemocnice Ústí nad Labem, o. z., Sociální péče 3316/12A, 401 13 Ústí nad Labem, IČ 25488627; IDDS 5gueuef

Ostatní (veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce po dobu 15 dnů):

Orgány územního plánování

- Magistrát města Ústí nad Labem; IDDS: vt8bhx2
Odbor územního plánování a stavebního řádu

Zřizovatel

Úřad pro civilní letectví IDDS: v8gaaz5

Dotčené obce a městské části

- Magistrát města Ústí nad Labem; IDDS: vt8bhx2