

Praha dne 24. června 2025
Č. j.: MZP/2025/710/1930
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pekárková
Tel.: 267 122 577
E-mail: katerina.pekarkova@mzp.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ ZMĚN ZÁMĚRU

které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon“) ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle § 10 odst. 1 zákona dne 26. 10. 2011 pod č. j.: 68161/ENV/11 (dále také jen „stanovisko EIA“)

Závazná část:

Záměr předkládaný v navazujícím řízení

Název záměru: Paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně

Kapacita (rozsah) záměru: Realizace nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Letiště Václava Havla Praha. Součástí záměru jsou související pojezdové dráhy, vybavení pro zajištění leteckého provozu a pohybu letadel, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení návazností nové dráhy na plánované stavby v okolí letiště. Dále jsou řešeny i další, pro provoz dráhy nezbytné a souběžně realizované, stavební objekty – zejména stojánka pro motorové zkoušky, obslužné komunikace a podzemní infrastruktura atd.

Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení je následující: objekty přípravy staveniště; objekty pozemních komunikací a letištní provozní plochy; mostní objekty a zdi; elektro a sdělovací objekty; objekty trubních vedení; objekty podzemních staveb; objekty pozemních staveb; objekty úpravy území a ostatní objekty pro provoz dráhového systému (radionavigační zařízení, vizuální navigační prostředky a meteorologická zařízení).

Zastavěná plocha:

- letištní vozovky nové plně únosné (RWY): 412 585 m²
- letištní vozovky nové postranní pásy (TWY): 28 719 m²
- komunikace a ostatní plochy a objekty: 78 996 m²

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

Celkový počet pohybů letadel za rok: 258 225

- z toho celkový počet pohybů v denní době (6:00 – 22:00) za rok: 245 929

- z toho celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok: 12 296

Počet pohybů letadel za 6 měsíců v letním období (květen – říjen): 142 024

- z toho počet pohybů ve dne za 6 měsíců v letním období: 135 261

- počet pohybů v noci za 6 měsíců v letním období: 6 763

Kapacita pro charakteristický letový den

Počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 772

- z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 734

- z toho počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 38

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“ je podrobně popsán v dokumentaci pro územní řízení (dále také jen „DUR“) (sdružení MP+VPÚ+HELIKA – Paralelní RWY, vedoucí sdružení: METROPROJEKT Praha a.s., 12/2017, po zapracování připomínek dotčených orgánů, 07/2024).

Navazující řízení:

Řízení o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby dopravní infrastruktury (oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru územního plánování a krajského stavebního úřadu o zahájení navazujícího územního řízení ze dne 30. 9. 2024 č. j.: 126881/2024/KUSK).

Stanovisko EIA

Název záměru:

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně

Kapacita (rozsah) záměru:

Výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním letišti Praha Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy

s plánovanými stavbami v okolí letiště a rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

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

Celkový počet pohybů letadel za rok: 274 500

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

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

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

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

Kapacita pro charakteristický letový den

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

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

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

Výše uvedené kapacity byly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí považovány za maximální a vyplývaly:

- z respektování navrženého stavebního řešení paralelní dráhy včetně navrhovaných nájezdů a výjezdů na paralelní dráhu,

- z respektování stávajících platných standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví, vydané na základě čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ve znění přijatém Českou republikou a Společných leteckých předpisů (Joint Aviation Regulations

- JAR) vydané Sdruženými leteckými úřady podle předpisů Evropských společenství ve znění přijatém Českou republikou,

- z upravené prognózy provozu letiště Praha Ruzyně do roku 2020.

Základní technické parametry dráhy (dále také RWY (runway)):

- osová vzdálenost od stávající RWY 06/24 1 525 m,

- stavební délka dráhy 3 550 m; práh dráhy (dále jen „THR“) 24L trvale posunut o 150 m,

- šířka dráhy 45 m (s nejvyšší únosností), 60 m (základní), 75 m (vč. postranních pásů),

- pás dráhy: délka 3 670 m – přesah 60 m před a za konec dráhy; šířka 300 m

- předpolí (za konci obou směrů RWY): 150 x 240 m pro oba směry (předpolí začíná u THR),

u THR 06R je součástí koncová bezpečnostní plocha (dále jen „KBP“),

u THR 24L je jeho součástí dojezdová dráha,

- koncová bezpečnostní plocha (KBP) za konci obou směrů RWY:

u THR 06R délky 325 m a šířky 300 m, u THR 24L délky 240 m a šířky 300 m,

- únosnost dráhy bude odpovídat ACN (Aircraft Classification Number) vytipovaných kritických letadel (Airbus 340-500, 600) která mohou využívat dráhu výše uvedených parametrů,
- vozovka dráhy se předpokládá u THR s cementobetonovým krytem, ve střední části se živičným krytem,
- příčný sklon dráhy bude střešovitý.

Základní technické parametry pojezdové dráhy (dále také TWY):

- šířka 25 m (v přímém úseku), 44 m (vč. postranních pásů),
- max. podélný sklon: 1,25 %, max. příčný sklon: 1,5 %,
- rozšíření v obloucích je navrženo na průjezd letadla typu Boeing 747, 777 a Airbus 340-600,
- vozovka se předpokládá živičná, únosnost stejná jako u RWY.

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1
k zákonu (ve znění
účinném ke dni
vydání stanoviska
EIA):**

9.2 (Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu.

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj
obce: městská část Praha 6, městská část Praha – Přední Kopanina
městská část Praha – Nebušice, město Hostivice
k. ú.: Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice, Litovice

**Obchodní firma
oznamovatele:**

Letiště Praha, a.s.

IČ oznamovatele:

282 44 532

**Sídlo (bydliště)
oznamovatele:**

K Letišti 1019/6, 161 00 Praha 6

**Příslušný úřad,
který stanovisko
EIA vydal:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

**Datum vydání
stanoviska EIA:**

26. 10. 2011

**Číslo jednací
stanoviska EIA:**

68161/ENV/11

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona a na základě § 9a odst. 7 zákona

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

Odůvodnění:

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“) obdrželo dne 23. 7. 2019 od společnosti Letiště Praha, a.s. žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“, ve smyslu ustanovení § 9a odst. 6 zákona ve vztahu ke stanovisku EIA. Vzhledem k tomu, že zahájení územního řízení k tomuto záměru oznámil stavební úřad (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a krajský stavební úřad) až dne 30. 9. 2024, vyzvalo MŽP v souladu s § 149 odst. 5 správního řádu zástupce oznamovatele dopisem č.j.: MZP/2024/710/4460 ze dne 11. 11. 2024 k aktualizaci a doplnění podané žádosti. Veškeré požadované podklady včetně aktualizované DUR byly na MŽP doručeny dne 20. 12. 2024.

K žádosti tak byly elektronicky předloženy následující podklady:

- DUR (sdružení MP+VPÚ+HELIKA – Paralelní RWY, vedoucí sdružení: METROPROJEKT Praha a.s., 12/2017, po zapracování připomínek dotčených orgánů, 07/2024).
- Aktualizace srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 6/2019). Přílohou je i původní Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 7/2016).
- Seznam změn DUR (od doby jejího předložení na stavební úřad (24. 7. 2019) do doby oznámení o zahájení územního řízení (30. 9. 2024, resp. do doby jejího doplnění 7/2024)), včetně uvedení povahy provedených změn).
- Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí (dle kapitoly B.6.d) souhrnné technické zprávy DUR.

- Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu – Aktualizace imisního pozadí dle stanic AIM a 5letých aritmetických průměrů ČHMÚ (Bajer, Bajerová, 12/2024).

MŽP se v souladu s § 9a odst. 6 a 7 zákona na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona, zda je žádost úplná a zda by uváděné změny mohly znamenat významné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví, a tedy zda je nutno změny podrobit postupu dle § 4 odst. 1 písm. g) zákona ve vazbě na § 9a odst. 6 zákona či nikoli.

Náležitosti žádosti dle § 9a odst. 6 zákona

1. Dokumentace pro příslušné navazující řízení – *v digitální podobě byla předložena DUR (aktuální verze (vč. souhrnu provedených formálních úprav DUR od doby jejího předložení na stavební úřad po oznámení o zahájení územního řízení) byla doručena oznamovatelem dne 20. 12. 2024).*
2. Úplný popis změn – *uvedeno v rámci předloženého podkladu Aktualizace srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 6/2019). Potvrzení aktuálnosti, resp. využitelnosti těchto studií bylo doručeno oznamovatelem dne 20. 12. 2024.*
3. Vyhodnocení plnění podmínek stanoviska EIA v dokumentaci pro příslušné navazující řízení – *je součástí souhrnné technické zprávy DUR a též bylo v detailnější verzi předloženo oznamovatelem dne 20. 12. 2024.*

Další požadavky dle § 9a odst. 6 zákona

tj. předložení žádosti včetně všech příloh nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení – žádost byla předložena na MŽP dne 23. 7. 2019, navazující řízení (územní řízení) bylo dle oznámení o zahájení řízení č. j.: 126881/2024 ze dne 30. 9. 2024, vydaného Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem územního plánování a krajským stavebním úřadem, zahájeno podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby dopravní infrastruktury dne 24. 7. 2019. *Požadavek byl splněn.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že žádost o vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 zákona splňuje všechny zákonné náležitosti. Aby se MŽP mohlo doručitou žádostí zabývat, bylo rovněž nezbytné ověřit, zda stanovisko EIA vydané dne 26. 10. 2011, je ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné a zda bylo souhlasně ověřeno dle zákona č. 39/2015 Sb.

Stanovisko EIA bylo vydáno dne 26. 10. 2011 pod č. j.: 68161/ENV/11 s dobou platnosti na 5 let. Platnost předmětného stanoviska EIA byla nejdříve dne 27. 1. 2017 pod č. j.: 50446/ENV/16 prodloužena o pět let, tj. do 26. 10. 2021 a následně dne 29. 2. 2024 pod č. j.:

MZP/2024/710/1364 opakovaně prodloužena o dalších pět let, tj. do 26. 10. 2026. Stanovisko EIA je tedy ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné. Souhlasné závazné stanovisko podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 4. 8. 2017 pod č. j.: MZP/2017/710/120.

MŽP po prostudování obdržených podkladů dospělo k závěru, že níže uvedené změny záměru nepředstavují takové změny realizace záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. S ohledem na tuto skutečnost je v souladu s ustanovením § 9a odst. 7 zákona vydáno toto souhlasné závazné stanovisko.

Souhrnná charakteristika změn záměru a jejich předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Popis změn projektu

Součástí žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru je i dokument s názvem „Aktualizace Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 6/2019; dále také jen „Aktualizace Srovnávací studie“), který se zabývá popisem, zdůvodněním a vyhodnocením významnosti změn záměru oproti řešení, které bylo posouzeno v rámci procesu EIA, resp. v rámci dokumentace vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí (dále také jen „dokumentace EIA pRWY“); RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 12/2009.

Pro dokumentaci EIA pRWY byla použita dispozice, která vycházela z návrhu možného uspořádání dráhového systému v době zahájení procesu EIA na uvedený záměr v roce 2005. V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení pRWY bylo požadováno posoudit správnost této dispozice nezávislým odborným konzultantem (Byla vybrána firma, která v roce 2012 provedla posouzení dispozičního řešení projektu pRWY, byly namodelovány veškeré provozní stavy a pro ověření správnosti byl použit simulační software. Ze zpracovaného posudku vyplynula některá doporučení, která byla důvodem pro úpravu dispozice pRWY a zároveň byly zohledněny i aktuální požadavky a doporučení provozních a bezpečnostních složek Letiště Praha, a.s., které nebyly v době zahájení procesu EIA pRWY v platnosti). Změny oproti technickému řešení, které bylo posouzeno během procesu EIA, byly následující: 1. trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy (dále také jen „TWY“); 2. úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky; 3. změna délky pRWY z 3 550 m na 3 100 m; 4. zrušení odmrazovacích stání u prahu dráhy 24L; 5. optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k výše uvedeným úpravám; 6. snížení celkového objemu ročních pohybů (detailněji viz níže).

Následně byla zpracována Srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 7/2016; dále také jen „Srovnávací studie“). Ve Srovnávací studii pak bylo provedeno vyhodnocení všech těchto šesti výše uvedených změn na

jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví se závěry, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru (definované změny neovlivňují vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví), nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území z hlediska zhoršení stavu hodnocených složek životního prostředí, nedošlo k objevení nových znalostí souvisejících s věcným obsahem záměru, které v době, kdy probíhal proces EIA, nebyly známy a také, že nedošlo k vyvinutí nových technologií využitelných v záměru, které by byly šetrnější k životnímu prostředí. Závěrem Srovnávací studie bylo uvedeno, že z komplexního posouzení všech údajů o hodnocených změnách pRWY vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem, hodnocené změny nejsou významné. S těmito závěry se MŽP ztotožnilo a na základě této Srovnávací studie následně vydalo dne 27. 1. 2017 pod č.j.: 50446/ENV/16 sdělení o prvním prodloužení platnosti stanoviska EIA. (Dle tehdy platného znění zákona bylo předmětem těchto postupů nejen vyhodnocení případných změn v dotčeném území (tak jak to vyžaduje v této věci dnešní znění zákona), ale i vyhodnocení podstatných změn realizace záměru, příp. nových znalostí souvisejících s věcným obsahem dokumentace EIA a vývojem nových technologií využitelných v záměru. Tehdejší právní úprava po oznamovateli tedy požadovala, aby v rámci podkladů pro prodloužení platnosti stanoviska dokládali i podstatné změny záměru, a to i s ohledem na možné změny z hlediska vývoje nových technologií.)

Následovala další příprava pRWY (již ve zkrácené délce 3 100 m) a došlo k rozdělení na několik provozně a stavebně funkčních celků, které byly označeny jako související, resp. předstihové a podmiňující stavby samotné pRWY (jedná se o TWY R; APN D2 + TWY M1 a M2; Kolektor SEVER – JIH jako podmiňující investice; Tunel Jeneček jako podmiňující investice; přeložky a úpravy VTL plynovodů v okolí letiště Praha/Ruzyně jako podmiňující investice). Pro rozdělení stavby paralelní RWY 06R/24L a souvisejících ploch na dílčí stavby byla v červnu 2019 zpracována Aktualizace Srovnávací studie, vycházející z původní Srovnávací studie.

Technické řešení záměru předložené v DUR, se oproti řešení, které bylo posouzeno v procesu EIA, liší o níže uvedené změny, které jsou tak předmětem tohoto závazného verifikačního stanoviska:

1. trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy

Z důvodu zvýšení provozní bezpečnosti, umožnění dalšího rozvoje letiště, a především ukončení veškerých pohybů směrem nad hustě osídlenou částí Prahy bude zrušeno využívání dráhy RWY 12/30 pro vzlety a přistání a bude používána pouze pro pojezdy letadel. Po navrhované trvalé změně užívání na této dráze dojde pouze k nezbytným stavebním úpravám tak, aby mohla spolehlivě sloužit pro nový režim jako pojezdová dráha. Celková zastavěná plocha po realizaci nové TWY bude menší než stávající RWY 12/30 v místě křížení s paralelní RWY. Pojezdová dráha rovněž umožňuje vyšší hodnoty podélného sklonu, což vyvolá i nižší nároky na přesuny zemin.

2. úprava velikosti a polohy stání pro motorové zkoušky (dále také jen „SPMZ“)

V rámci další projektové přípravy záměru po ukončení procesu EIA dostala Společnost IAC Acoustics (září 2013) za úkol vypracovat velmi detailní studii týkající se důležitých kritérií návrhu potenciálního pozemního zařízení na letišti Praha. Změna orientace, polohy a rozměrů SPMZ je výsledkem této odborné studie provedené společností IAC Acoustics, Moorside Road Winchester, Hampshire, SO23 7US z prosince roku 2013. Takto upravená orientace SPMZ byla zpracovateli studie vyhodnocena z desítek modelových situací jako optimální pro standardní průběh zkoušky a s nejnižším dopadem na okolí.

V projektové dokumentaci se předpokládá umístění SPMZ v hangárové zóně, zhruba 350 m severně od příletového prahu nové RWY 06R/24L. Je tedy patrné, že v rámci další projektové přípravy záměru došlo k posunutí SPMZ oproti dokumentaci EIA o cca 100-150 m a k otočení letadla tak, že motory letadla budou směřovány do letiště. Rozhodující šíření hluku tedy nebude ve směru k obytné zástavbě, ale do prostoru letiště.

3. změna délky pRWY z 3 550 m na 3 100 m¹

Změna délky dráhy je vyvolána přehodnocením záměru z pohledu předpokládaného vývoje leteckého provozu na letišti Praha a potřebné délky dráhy určené primárně pro přistání.

Základní technické parametry dráhy se oproti ve stanovisku EIA uvedeným hodnotám liší následovně: stavební délka dráhy 3 100 m; délka pásu dráhy 3 220 m; koncová bezpečnostní plocha za konci obou směrů RWY délky 240 m a šířky 120 m (300 m v prvních 150 m za pásem dráhy); ostatní parametry zůstávají stejné. Základní technické parametry TWY se oproti ve stanovisku EIA uvedeným hodnotám liší následovně: rozšíření v obloucích je navrženo i na průjezd letadel typu Airbus 380; plochy s převažujícím statickým zatížením (vyčkávací místa, odmrazovací stání apod.) musí být provedeny v konstrukci betonové (Rigid), plochy ostatní mohou být konstrukce betonové (Rigid) nebo živичné (Flexible); ostatní parametry zůstávají zachovány.

4. zrušení odmrazovacích stání u prahu dráhy 24L

Dokumentace EIA uváděla, že pro vzlety z 24L se provedou na TWY před nájezdy na THR RWY 24L tři stání pro odmrazování letadel se stejnými parametry jako stávající stání na TWY AA v areálu SEVER letiště. Odmrazovací stání měla být určena pro letadla k.p. C (západní), k.p. E (střední) a k.p. F (východní). Stání měla tvar osmiúhelníku a byla umístěna tak, aby při odmrazování letadla k.p. E byl možný pojezd letadla k.p. F na sousední paralelní TWY bez omezení a naopak.

¹ V souvislosti se změnou stavební délky paralelní dráhy z 3 550 m na 3 100 m dochází ke zmenšení počtu zasažených katastrálních území. Zkrácení dráhy vyvolalo i posun světelné naváděcí řady, obslužné komunikace a oplocení. Z tohoto důvodu již nejsou dotčeny k. ú. Liboc a k. ú. Nebušice.

Směr 24L je dle předpokládaného rozložení provozu primárně určen pro přistání, práh 24L je až třetí v pořadí pro odlety, a to pouze za mimořádných podmínek, kdy je uzavřen provoz na stávající RWY 06L/24R. Po vyhodnocení těchto provozních okolností bylo rozhodnuto zahájit samostatný proces přípravy a výstavby centrálního odmrazovacího stání (není součástí projednávané DUR).

5. optimalizace pohybových a provozních ploch ve vztahu k výše uvedeným úpravám

Odchytky v situaci ostatních pohybových a provozních ploch jsou výsledkem změn vyvolaných především trvalou změnou užívání RWY 12/30 na režim pojezdové dráhy, úpravou polohy a velikosti SMPZ a zároveň podrobnějším rozpracováním záměru a jeho úpravou dle aktuálně platných letištních předpisů, provozních potřeb oznamovatele a časovou koordinací záměru (V původní Srovnávací studii bylo uvedeno více optimalizovaných ploch, které však již byly jako předstihové či podmiňující investice vyčleněny do samostatných dílčích záměrů, nejsou součástí projednávané DUR.). Příkladem mohou být poloměry zatáčení sjednocené na jednu stejnou hodnotu. Mezi tyto optimalizace dále především patří:

- Úpravy polohy rychlých výjezdů z dráhy RET K1 – RET K6.
- Propojení komunikace pro přetahy od SPMZ k paralelní RWY jako nové pojezdové dráhy.
- Nová pojezdová dráha TWY PP + propojení na RWY 04/22 a odbavovací plochu OP Jih.
- Přemístění kompenzačního stání.
- Zrušení TWY O.
- Zrušení pojezdové dráhy TWY L1 mezi RWY 04/22 a TWY M1.
- Změna polohy tunelu na spojovacích komunikacích.
- Úprava komunikace pro přetahy mezi Hangárem F a SPMZ.
- Optimalizované poloměry pojezdových drah ve vztahu k návrhovému letadlům.

6. snížení celkového objemu ročních pohybů

Tvorba a údržba dlouhodobých prognóz provozních výkonů probíhá u Letiště Praha, a.s. v modelu, který je průběžně zlepšován a zpřesňován. K aktualizaci dlouhodobých prognóz dochází v intervalu minimálně 1 x ročně, k aktualizaci krátkodobých prognóz 1 x za měsíc. Mezi podklady pro tvorbu prognóz patří vyhodnocení vývoje provozu v uplynulém období, analýza plánovaného provozu na základě vyžádaných letů na budoucí období (letištní sloty) a kompilace středně a dlouhodobých prognóz externích odborných subjektů – ACI, IATA, Eurocontrol, Boeing, Airbus, Business Monitor International, ČNB atd. Uvedené externí zdroje poskytují pravidelně aktualizované informace o předpokladech vývoje letecké dopravy, cestovního ruchu a ekonomiky jednak v globálním měřítku, ale v některých případech také specificky pro příslušnou geografickou oblast (Evropa, střední a východní Evropa, ČR).

V rámci aktualizace prognóz bylo nutné přihlédnout k významné změně trendu v civilní letecké dopravě, která nastala v důsledku ekonomické krize po roce 2008. Z ekonomických důvodů se většina leteckých dopravců koncentruje na zajištění vyšší obsazenosti letadel a využívá letadla s vyšší kapacitou sedadel. Uvedený trend nadále pokračuje a přispívá k tomu, že růst počtu

cestujících je dynamičtější než vývoj počtu letů. Z tohoto důvodu je aktualizovaný maximální plánovaný počet pohybů při očekávaném průměrném meziročním růstu o 2,4 % v koncovém roce prognózy (258 225 pohybů letadel) nižší než údaj, s kterým bylo počítáno v procesu EIA nové paralelní dráhy (274 500 pohybů).

V celkovém pohledu došlo po přehodnocení vývoje provozu ke snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované cílové kapacity záměru s paralelní RWY délky 3 100 m, bez provozu na RWY 12/30, z toho vyplývající snížení počtu denních pohybů a zároveň k přerozdělení pohybů a typů letadel na jednotlivých drahách. Dosažení celkového počtu 21,2 mil. přepravených cestujících za rok je díky tomuto trendu reálné v rámci současné dopravní dostupnosti letiště. Uvažované počty jsou následující:

Sledovaný stav		pRWY 3 550 m dle EIA	pRWY 3 100 m dle DUR
Celkový počet přepravených cestujících		21,2 mil	21,2 mil
Počet pohybů za rok	den 06 – 22	260 800	245 929
	noc 22 – 06	13 700	12 296
	celkem	274 500	258 225
Průměrný denní počet pohybů za rok	den 06 – 22	714	674
	noc 22 – 06	38	34
	celkem	752	708
Počet pohybů v období květen až říjen	den 06 – 22	143 600	135 261
	noc 22 – 06	7 360	6 763
	celkem	150 960	142 024
Charakteristický letový den	den 06 – 22	780	734
	noc 22 – 06	40	38
	celkem	820	772

7. rozdělení stavby paralelní RWY 06R/24L a souvisejících ploch na dílčí stavby

V rámci projektové přípravy stavby paralelní RWY se ukázalo jako nezbytné provést rozdělení záměru na několik provozně a stavebně funkčních celků a řešit jejich realizaci v předstihu, resp. vést pro každou tuto část samostatné povoluji řízení. Jedná se o následující stavby, které tak již nyní nejsou součástí projednávané DUR: pojezdová dráha TWY R; stavba APN D2 + TWY M1 a M2; stavba páteřního kolektoru S-J jako podmiňující investice; stavba Tunelu Jeneček jako podmiňující investice a stavba Přeložky a úpravy VTL plynovodů v okolí letiště Praha/Ruzyně jako podmiňující investice.

Na základě výše uvedených sedmi změn lze konstatovat, že jejich realizací dojde ke snížení nároků na zábory ploch ze zemědělského půdního fondu a k úpravě nároků na dopravní infrastrukturu (Vzhledem ke skutečnosti, že počet dopravovaných cestujících na letiště a z letiště se v předložené aktualizované prognóze s ohledem na přehodnocení záměru z pohledu předpokládaného vývoje leteckého provozu významněji nemění, nemění se ani nároky na automobilovou dopravu generovanou letištěm. Z hlediska letecké dopravy došlo po

přehodnocení vývoje provozu ke snížení celkového objemu ročních pohybů pro stav dosažení nově uvažované cílové kapacity záměru s pRWY délky 3 100 m, bez provozu na RWY 12/30, z toho vyplývající snížení počtu pohybů v charakteristickém letovém dni a zároveň k přerozdělení pohybů a typů letadel na jednotlivých drahách). Dále výše zmíněnými změnami dojde k celkovému snížení zpevněných ploch oproti dokumentaci EIA o 68 793 m², což se odpovídajícím způsobem projeví i na celkovém snížení objemu vznikajících srážkových vod z původně uvažovaných 330 445 m³/rok na 296 403 m³/rok.

Vyhodnocení vlivů výše uvedených změn na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví

Aktualizace Srovnávací studie vychází z dříve zpracované Srovnávací studie, kterou systematicky pouze doplňuje o poznámky nebo komentáře jejího zpracovatele, a u jednotlivých pasáží uvádí, zda ke změně došlo, či nikoliv, v čem případná změna spočívá, dále je konstatováno, které změny jsou reálnou změnou oproti technickému řešení posouzenému v rámci procesu EIA a u těchto je následně provedeno vyhodnocení významnosti jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odbornými přílohami Srovnávací studie, resp. Aktualizace Srovnávací studie jsou „Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha/Ruzyně po úpravě dráhového systému“ (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2016), „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, letecký provoz, Srovnávací rozptylová studie 2016“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., listopad 2015 až březen 2016), „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, letecký provoz, Srovnávací rozptylová studie 2019 (aktualizace)“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., červen 2019), „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, Studie SPMZ“ (TECHNISERV s.r.o., prosinec 2013), „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, Vyhodnocení údajů srovnávací rozptylové studie 2016 z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší leteckým provozem“ (MUDr. Bohumil Havel, duben 2016) a „Posouzení vlivu hluku z leteckého provozu na veřejné zdraví na základě údajů ČSÚ 2011 se změnami v území mezi roky 2011 a 2015“ (Ing. Dana Potužníková, květen – červen 2016, včetně aktualizace téže zpracovatelky k aktuálnosti a využitelnosti podkladu z května 2019).

Dne 20. 12. 2024 oznamovatel doplnil prohlášení hlavního projektanta o formálních úpravách DUR z 14. 11. 2024. K aktuálnosti a využitelnosti předložených podkladů (Srovnávací studie a Aktualizace Srovnávací studie) bylo ze strany oznamovatele dne 20. 12. 2024 konstatováno, že předložené podklady již vychází z upravené parametrizace záměru dle výchozí verze projektové dokumentace navazujícího řízení záměru, z hlediska parametrů tak zůstávají nadále v platnosti, neboť se rozsah navrhovaných staveb v rámci jednotlivých verzí projektových dokumentací významně nezměnil. Z hlediska informací o současném stavu životního prostředí od roku 2019 došlo k určitému vývoji, zejména v oblasti ovzduší (trvající pozitivní trend zlepšování jeho kvality nejen na základě 5letých průměrných hodnot imisních koncentrací sledovaných polutantů ve vybraných čtvercích ČHMÚ, ale i dle měření škodlivin v systému AIM stanice Letiště Praha (2245)). Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že předložené

podklady k žádosti o verifikační stanovisko a jejich závěry jsou vztaženy k tzv. horšímu stavu životního prostředí, a představují tak hodnocení na straně bezpečnosti. Předložené podklady lze proto považovat za aktuální pro účely vydání tohoto verifikačního stanoviska v rámci územního řízení ke stavbě „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3 100 m, letiště Praha Ruzyně“.

Ovzduší

Z předložené Srovnávací studie vyplývá, že jedinou změnou, která by mohla ovlivnit imisní situaci, je změna ve využití dráhového systému a změna v pohybech letadel souvisejících s navrhovanými změnami. Z tohoto důvodu byla jako příloha Srovnávací studie zpracována aktualizovaná rozptylová studie (Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, letecký provoz, Srovnávací rozptylová studie 2016“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., listopad 2015 až březen 2016)), která ve vztahu k příspěvkům k imisní zátěži porovnává následující stavy:

- Stav 1 – dráhový systém dle dokumentace EIA, emise z leteckého provozu jsou bilancovány na základě aktuálních dostupných emisních faktorů, metodika výpočtu Symos 97 verze 2013.
- Stav 2 – upravený dráhový systém dle DUR, emise z leteckého provozu jsou bilancovány na základě aktuálních dostupných emisních faktorů, metodika výpočtu Symos 97 verze 2013.

V následující tabulce je provedeno vyhodnocení rozdílů příspěvků záměru ve Stavech 1 a 2 v bodech výpočtové sítě pro znečišťující látky hodnocené v dokumentaci EIA. Znaménko minus (–) znamená pokles koncentrace ve Stavu 2 (nový dráhový systém) oproti Stavu 1 (stav projednaný v EIA).

Výpočtová charakteristika	max. pokles koncentrací ve Stavu 2 oproti Stavu 1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	max. přírůstek koncentrací ve Stavu 2 oproti Stavu 1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
NO ₂ - Arit. prům. 1rok	-0,029	0,029
NO ₂ - Arit. prům. 1 hod	-5,667	1,128
PM ₁₀ - Arit. prům. 1rok	-0,00123	0,00122
PM ₁₀ - Arit. prům. 24 hod	-1,364	0,272
PM _{2,5} - Arit. prům. 24 hod	-0,00113	0,00112
CO - Klouz. prům. 8 hod	-10,170	2,025
VOC – Arit .prům. 1 rok	-0,00170	0,00168
VOC - Arit. prům.1 hod	-3,653	0,727
Benzen - Arit. prům. 1 rok	-0,00003	0,00003
1,3 butadién - Arit. prům. 1 rok	-0,00003	0,00003
1,3 butadién - Arit. prům. 1 hod	-0,066	0,013
Formaldehyd - Arit. prům. 1 rok	-0,00025	0,00025
Formaldehyd – Arit. prům. 1 hod	-0,548	0,109
Acetaldehyd - Arit. prům. 1 rok	-0,00008	0,00008

Výpočtová charakteristika	max. pokles koncentrací ve Stavu 2 oproti Stavu 1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	max. přírůstek koncentrací ve Stavu 2 oproti Stavu 1 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Acetaldehyd - Arit. prům. 1 hod	-0,168	0,033
Benzo(a)pyren - Aritm. prům. 1 rok (ng/m^3)	-0,00003	0,00003

Z výsledků této aktualizované rozptylové studie vyplývají následující skutečnosti:

- úprava dráhového systému nepředstavuje významnější změny v příspěvcích leteckého provozu k imisní zátěži zájmového území,
- z rozdílových map vyplývá, že vyloučením provozu na dráze RWY 12/30 dojde k poklesu příspěvků záměru k imisní zátěži ve vztahu k nejvýznamněji obydleným územím,
- z hlediska počtu zasažených obyvatel lze řešení ve variantě DUR, které předpokládá vyloučení letecké dopravy na dráze RWY 12/30, považovat za příznivější oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA,
- porovnáním příspěvků k imisní zátěži hodnocené v dokumentaci EIA dle metodiky SYMOS97 v06 a v době vypracování dokumentace EIA aktuálních emisních faktorů (varianta dle dokumentace EIA paralelní RWY 3 550 m) se stejným vyhodnocením z hlediska vstupů, avšak dle metodiky SYMOS97 v13 a aktuálních emisních faktorů lze konstatovat, že nebyly zjištěny žádné podstatnější rozdíly v příspěvcích k imisní zátěži (detailní vyhodnocení pro jednotlivé znečišťující látky je uvedeno ve Srovnávací studii),
- z hlediska aktualizace složek životního prostředí lze ve vztahu k vlivům na ovzduší považovat za relevantní imisní pozadí zájmového území; v rozptylové studii dle dokumentace EIA bylo pracováno se známými údaji dle nejbližších stanic AIM; v aktualizované rozptylové studii je již pracováno s imisním pozadím dle 5letých aritmetických průměrů, publikovaných ČHMÚ (tato skutečnost je podstatná ve vztahu k aktualizaci vlivů na veřejné zdraví),
- kromě toho lze upozornit, že vypočtené příspěvky k imisní zátěži nelze považovat za absolutní příspěvky k imisní zátěži z letecké dopravy, protože do aktuálního imisního pozadí jsou každoročně zahrnuti i skutečně realizované pohyby letadel.

Celkově lze tedy z hlediska vlivů na ovzduší ve vztahu k leteckému provozu konstatovat, že:

- Došlo k úpravě z hlediska realizace záměru, a to vyloučením leteckého provozu na dráze RWY12/30; tuto změnu však z hlediska vlivů na ovzduší nelze považovat za významnou; naopak lze konstatovat, že vyloučením provozu na dráze RWY12/30 dojde k poklesu příspěvků záměru k imisní zátěži ve vztahu k nejvýznamněji obydleným územím.
- Nedošlo k podstatným změnám podmínek v dotčeném území; naopak došlo ke zpřesnění imisního pozadí na základě ČHMÚ prezentovaných 5letých aritmetických průměrů.
- Nedošlo k objevení nových poznatků, které by mohly ovlivnit závěry z hlediska vlivů na ovzduší; byla sice aktualizována jak metodika SYMOS, tak i emisní faktory z letecké dopravy; tyto

aktualizace se však nijak prokazatelně neprojevily na příspěvcích k imisní zátěži z letecké dopravy.

- Nedošlo k vyvinutí nových technologií využitelných v záměru, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit vyhodnocené vlivy na ovzduší.
- Na základě výše uvedených skutečností byl vysloven závěr, že změna č. 6 související se změnami č. 1 a č. 3 neznamená prokazatelnou změnu z hlediska vlivů na ovzduší z leteckého provozu.

V následné Aktualizaci Srovnávací studie byla doložena další aktualizace rozptylové studie („Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, letecký provoz, Srovnávací rozptylová studie 2019 (aktualizace)“ (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., červen 2019)), ve které byl dokladován již pouze změny týkající se imisního pozadí, vycházející z tehdy posledních známých 5letých průměrných hodnot imisních koncentrací sledovaných polutantů ve vybraných čtvrcích ČHMÚ za roky 2013 – 2017 a taktéž z nejbližší aktivní stanice AIM Letiště Praha (2245). Bylo konstatováno, že imisní limity v řešeném zájmovém území nejsou překračovány, výjimkou z tohoto konstatování je imisní pozadí benzo(a)pyrenu, který je, tak jako téměř na celém území hl. m. Prahy, v zájmovém území překračován; jak je však patrné z porovnání výsledků řešených variant, absolutní příspěvky mezi stávajícím a cílovým stavem jsou pod 1 % imisního limitu (v současné době platná legislativa ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1 % limitu roční průměrné koncentrace), lze proto konstatovat, že ve vztahu k imisnímu pozadí benzo(a)pyrenu je předkládaný záměr možný. Z výsledků měřených škodlivin v systému AIM stanice Letiště Praha (2245) vyplývá, že u žádných ze zde měřených škodlivin nedochází k překračování imisních limitů.

Dále bylo odkázáno i na závěry materiálu předloženého MŽP zástupci oznamovatele jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA (Aktualizace 5letých průměrů dle ČHMÚ za období 2017–2021 a aktualizace bilance emisí z pozemní dopravy generované letištěm (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., 05/2023). V tomto materiálu byl mimo jiné vyhodnocen i podíl dopravy generované letištěm na celkové dopravě v zájmovém území včetně bilance emisí. Byly vybrány rozhodující úseky komunikací s významnou celkovou dopravou, jakož i s dopravou generovanou provozem letiště. Na těchto vybraných úsecích komunikací byly bilancovány emise z celkové dopravy v letech 2021 a 2031; následně byly bilancovány emise pouze z dopravy (včetně MHD) generované letištěm, které tvoří letečtí cestující, jejich doprovod a zaměstnanci letiště a zaměstnanci ostatních firem na letišti, a to opět pro časové horizonty 2021 (stav bez pRWY) a 2031 (stav s předpokládaným provozem pRWY), v závěrečné části je potom pro hodnocené škodliviny vyjádřen % podíl emisí generované dopravy letištěm k celkové dopravě. Ve stávajícím stavu bez pRWY se emise hodnocených škodlivin z liniových zdrojů generovaných dopravou letiště podílí na celkových emisích z dopravy kolem 25 %, pro stav s předpokládaným provozem na pRWY se jedná o 19 %. Z uvedeného rozboru vyplývá, že i při předpokládaném

rozvoji letiště, a tedy i navýšení související automobilové dopravy bude podíl emisí z dopravy generované letištěm oproti stávajícímu stavu nižší.

Celkově i s ohledem na vývoj imisního pozadí zájmového území lze tedy vyvodit na základě provedených bilancí emisí a vývoje imisního pozadí, že doprava generovaná letištěm nemá v zájmovém území rozhodující podíl na imisním pozadí.

S odkazem na vše výše uvedené a vzhledem k charakteru uvedených změn (změny samostatně nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu) dospělo MŽP k závěru, že výše uvedené změny záměru nepředstavují takové změny záměru, které by mohly mít z hlediska vlivů na ovzduší významný negativní vliv.

Akustická situace

Jedinou změnou, která vyplývá z výše uvedených změn a která by mohla ovlivnit akustickou situaci, je změna ve využití dráhového systému a změna v pohybech letadel souvisejících s navrhovanými změnami. Proto bylo jako příloha Srovnávací studie zpracováno „Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha po úpravě dráhového systému“ (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2016), ve kterém byly porovnány dva stavy:

- Stav dokumentace EIA 2009 paralelní RWY 3 550 m – jedná se o výsledky a data použité pro zpracování akustické studie pro dokumentaci EIA na záměr: „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Byl uvažován stav při dosažení cílové kapacity záměru na uvažovaném dráhovém systému s paralelní dráhou délky 3 550 m.
- Stav paralelní RWY 3 100 m – jedná se o stav s uvažováním zkrácení paralelní RWY z 3 550 m na 3 100 m a zrušením provozu na RWY 12/30, a to při dosažení cílové kapacity záměru na uvažovaném dráhovém systému s paralelní RWY délky 3 100 m.

Sledovaný stav		pRWY 3 550 m dle EIA	pRWY 3 100 m dle DUR
Celkový počet pohybů za rok		274 500	258 225
Průměrný denní počet pohybů za rok	den 06 – 22	714	674
	noc 22 – 06	38	34
	celkem	752	708
Počet pohybů v období květen až říjen	den 06 – 22	143 600	135 261
	noc 22 – 06	7 360	6 763
	celkem	150 960	142 024
Charakteristický letový den	den 06 – 22	780	734
	noc 22 – 06	40	38
	celkem	820	772

Pro výpočet hluku z leteckého provozu bylo využito 3D výpočtového modelu, byl proveden pomocí programu CADNA A a doporučené metodiky pro výpočet leteckého hluku EDAC.DOC.29, v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu (MZ ČR

č.j.: OVZ-32.0-9.02.2007/6303). Ze samotného leteckého provozu byly vyhodnoceny hlukové zóny, které dokládají, že:

- Hluku z leteckého provozu v denní době bude ve zvýšené míře vystaveno území východně od RWY 06R/24L (přilety), pruh území zasahující Suchdol a Lysolaje, Sedlec bude vystaven v denní době hluku okolo limitní úrovně ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z leteckého provozu v charakteristickém letovém dnu $L_{Aeq,T=16 \text{ hod}} = 60 \text{ dB}$ nebo mírně vyšší. Limitní izofona se dotýká severního okraje Nebušic.
- V noční době jsou zmíněná území bez hlukové zátěže z leteckého provozu. Hluku v noci bude vystaveno území východně od RWY 06L/24R (přilety), zejména Horoměřice, část Starého Suchdola a část Přední Kopaniny.
- Obce západně od letiště leží většinou mimo osu obou drah a hluku blízkému se limitu pro denní i noční dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části. Týká se to především Jenče a z části obce Kněževy.
- Hluková zátěž z provozu na RWY 12/30 bude zcela eliminována v denní i noční době.
- Zkrácením pRWY na 3 100 m se budou v převládajícím směru přistání letouny vyskytovat ve větší výšce nad terénem, než tomu bylo v dokumentaci EIA.
- Změnou distribuce letadel na jednotlivých drahách dojde jak ke zmenšení plošného zatížení území, tak na velmi malé části území by mohlo dojít i k možnému mírnému nárůstu hladin akustického tlaku $L_{Aeq,T}$, a to maximálně do 0,3 dB na cca 0,01 % plochy. Jedná se však o neprokazatelný nárůst východně od RWY 24L/06R, kde se v tomto území nenachází žádná chráněná zástavba. Tento nárůst oproti stavu v dokumentaci EIA byl zaznamenán pouze v denní době. V noční době dochází spíše k mírnému zlepšení zasažení území oproti stavu z dokumentace EIA.
- Na větší ploše území (cca na 11 %) pak dochází vzhledem ke zrušení provozu na dráze 12/30 ke zlepšení akustické situace oproti dokumentaci EIA, a to především ve směru na hlavní město Prahu a Kladno.

Z výše uvedeného akustického posouzení vyplývají následující závěry:

- Na základě provedeného srovnání se podařilo i po převedení leteckého provozu pouze na dvojici paralelních drah a vhodnou redistribucí leteckého provozu při zachování bezpečnosti leteckého provozu dosáhnout plošně výhodnějšího zatížení území v okolí letiště Praha Ruzyně. V souvislosti se záměrem zkrácení pRWY na 3 100 m nedojde pro letecký provoz na dráhovém systému pouze s dvojicí paralelních drah při stavu dosažení cílové kapacity záměru k významné negativní změně v hlukové zátěži okolí letiště, pokud zůstanou zachovány provozní parametry, na nichž byl založen numerický výpočet hlukové zátěže.
- Došlo k pozitivním posunům, a to k významnému zmenšení rozsahu hlukově zasaženého území v prostoru hlavního města Prahy, Kladna a částečně Suchdola, snížení počtu pohybů v charakteristickém letovém dni a vhodnému řešení celkového provozu na obou drahách.

- Navíc je nutné vzít v úvahu, že by měla podle zveřejňovaných předpokladů a ekonomických odhadů probíhat rychlejší obměna letadlového parku za typy s nižší hlučností, certifikované podle nových kapitol ICAO, Annex 16/I, jejichž požadavky se budou neustále zpříšňovat. Tuto obměnu podporují kromě ekonomických mechanismů (nižší hlukové poplatky pro nová letadla, nižší spotřeba u nových typů motorů apod.) i přísnější předpisy EU v oblasti ekologie letecké dopravy (omezování provozu letadel „podmíněně okrajově vyhovujících“, letadel s vyššími hodnotami znečištění ovzduší apod.).
- Další změnou, je úprava velikosti a polohy SPMZ (navrženo pro letadla kódového písmene E; detailněji v odborné příloze Srovnávací studie „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, Studie SPMZ“ (TECHNISERV s.r.o., prosinec 2013)). V rámci další projektové přípravy záměru došlo k posunutí SPMZ oproti dokumentaci EIA o cca 100-150 m a k otočení letadla tak, že motory letadla budou směřovány do letiště. Rozhodující šíření hluku tedy nebude ve směru k obytné zástavbě, ale do prostoru letiště Praha Ruzyně. Upřesněné stavební a technické řešení je proto příznivější oproti projednané dokumentaci EIA.

Lze tedy konstatovat, že změna v distribuci leteckého provozu na dráhovém systému jakož i nové uspořádání SPMZ nemění vyhodnocení vlivů na akustickou situaci zájmového území jak z leteckého provozu, tak i z provozu SPMZ.

Pro úplnost je třeba dodat, že výše zmíněné „Akustické posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha po úpravě dráhového systému“ bylo předloženo k posouzení i Hygienické stanici hlavního města Prahy, která dne 8. 1. 2019 pod č.j.: HSHMP 47545/2018 vydala své souhlasné závazné stanovisko k DUR na stavbu pRWY o délce 3 100 m. V tomto závazném stanovisku je taktéž uvedeno, že ochranné hlukové pásmo bude zřízeno až pro existující stavbu (nejdříve však po vydání územního rozhodnutí).

Kumulativní vlivy působení leteckého provozu, silničního a železničního provozu v okolí letiště Praha Ruzyně

Pro Srovnávací studii a posouzení provozu při dosažení cílové kapacity záměru na letišti Praha Ruzyně po úpravě dráhového systému bylo z akustického hlediska provedeno pouze posouzení vlivu dopadu hluku z leteckého provozu. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,16h}}$, který se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,8h}}$, který se rovná 50 dB. I posouzení možných kumulativních vlivů hluku z leteckého, silničního a železničního provozu na obytnou zástavbu bylo proto provedeno na základě předpokladů a byly tedy stanoveny lokality a části lokalit, kde je předpoklad možnosti vzniku kumulativních vlivů. Aby však došlo k relevantní kumulativní změně akustické situace u spolupůsobení dvou a více zdrojů hluku, za kterou je brána změna o více jak 0,9 dB, nesměly by hladiny např. dvou spolupůsobících zdrojů hluku mít větší rozdíl od sebe jak 6 dB. Pokud jeden ze dvou zdrojů hluku má větší odstup od druhého o více jak 6 dB, potom při jejich spolupůsobení – součtu nedojde k většímu nárůstu akustické energie o více jak 0,9 dB (např. 50 dB + 56 dB = 57 dB). Toto vyplývá z prostého sčítání hladin

akustického tlaku. Vzhledem k tomu, že letecký hluk byl sledován v hladinách od 55 dB v denní době a od 45 dB v noční době (jedná se standardní požadavek autorizované osoby zpracovávající vlivy na veřejné zdraví jak v rámci dokumentace EIA, tak i v rámci předkládané Srovnávací studie), byly kumulativní účinky z leteckého, silničního a železničního provozu na obytnou zástavbu popsány na území ohraničeném izofonami o výše uvedených hodnotách nebo v jejich blízkosti. Jedná se o hladiny, kdy je letecký hluk ještě pozorovatelný. Nižší hladiny hluku leteckého provozu (tedy pod 55 dB v denní době a pod 45 dB v noční době) jsou již povětšinou překryty jinými zdroji hluku, což znamená, že tyto nižší hladiny hluku z leteckého provozu již standardně zanikají v ostatním běžném komunálním hluku vytvářeném v běžném komunálním prostředí pozemní dopravou a ostatními komunálními aktivitami a v součtu s těmito zdroji, které mají převážně vyšší hladiny akustického tlaku v území, již tedy nedochází k relevantnímu a k postřehnutelnému nárůstu hladiny akustického tlaku A způsobeného leteckým provozem. Současně lze učinit závěr, že díky tomu, že ve stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m nebyly prokázány relevantní negativní změny v zatížení území oproti původně projednanému stavu z dokumentace EIA, potom ani tato posuzovaná změna nemůže přinést změnu v kumulativních účincích s jinými zdroji hluku v území způsobené právě leteckým provozem.

Celkově byl vysloven odborný závěr, že uvedené změny záměru nezpůsobí změnu kumulace s jinými záměry oproti původnímu projednanému záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“, popřípadě kumulace s nimi nenastane.

S odkazem na výše uvedené a vzhledem k charakteru uvedených změn (změny samostatně nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu) dospělo MŽP k závěru, že výše uvedené změny záměru nepředstavují takové změny záměru, které by mohly mít z hlediska vlivů na akustickou situaci významný negativní vliv.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy související s posuzovaným záměrem pRWY se ve vztahu k veřejnému zdraví mohou projevit ze znečištění ovzduší či hlukové zátěže.

Vlivy na veřejné zdraví – ovzduší

Na základě vypočtených příspěvků k imisní zátěži dle obou výše zmíněných řešených variant výpočtu aktualizované rozptylové studie byl autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví vypracován materiál „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, Vyhodnocení údajů srovnávací rozptylové studie 2016 z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší leteckým provozem“ (MUDr. Bohumil Havel, duben 2016). Cílem hodnocení bylo posouzení, zda upravený záměr paralelní RWY nepředstavuje z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší významnou změnu oproti záměru posuzovanému v dokumentaci EIA. Vzhledem k časovému odstupu od původního hodnocení v rámci dokumentace EIA byly zohledněny nové poznatky a vývoj metodiky hodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví, ke kterým za dané období došlo u hodnocených škodlivin.

Podle výsledků provedeného hodnocení se vypočtený imisní vliv leteckého provozu z původního i upraveného návrhu dráhového systému letiště Ruzyně projevuje v kvantitativních ukazatelích let ztráty života a chronické respirační nemoci u dětí v zanedbatelné teoretické úrovni setin dne na 1 obyvatele a rok. Imisní příspěvek benzenu, benzo(a)pyrenu a vybraných těkavých organických látek je z hlediska zdravotních rizik též zanedbatelný.

Výsledkem provedeného hodnocení je proto konstatování, že upravený záměr dráhového systému letiště Praha nepředstavuje z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší významnou změnu proti původnímu záměru, hodnocenému v dokumentaci EIA a nepatrné rozdíly ve vypočtených příspěvcích hodnocených škodlivin z leteckého provozu jsou z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší zcela zanedbatelné.

Vlivy na veřejné zdraví – hluk

Na základě výše zmíněného akustického posouzení upraveného dráhového systému byla autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik expozice hluku vypracována studie „Posouzení vlivu hluku z leteckého provozu na veřejné zdraví na základě údajů ČSÚ 2011 se změnami v území mezi roky 2011 a 2015“ (Ing. Dana Potužníková, květen – červen 2016). Na základě vyhodnocení předložených podkladů lze k posouzení obou předložených stavů konstatovat následující závěry:

- K nárůstu hlučnosti došlo řádově pouze v desetínách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nehodnotitelná změna. Tento nárůst byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z nižší hladiny hluku (podlimitní) do hladiny vyšší (nadlimitní), avšak i toto navýšení osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant při zohlednění nejistot výpočtu za nehodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou oba stavy z hlediska hlukové zátěže srovnatelné.
- K nárůstu počtu osob subjektivně vysoce obtěžovaných o cca 205 osob, ve stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m, došlo vlivem řádově vyšší expozice hlukem, a to v desetínách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento nárůst byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z nižší dlouhodobé ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{dvn}}$ do vyšší hladiny L_{dvn} , avšak i toto navýšení osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nehodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska subjektivního obtěžování srovnatelné.
- K poklesu počtu osob s vysoce rušeným spánkem o cca 66 osob, ve stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m, došlo vlivem řádově nižší expozice hlukem, a to v desetínách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento pokles byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazeným) z vyšší hladiny dlouhodobé průměrné hladiny akustického tlaku, stanovená po celou noční dobu roku L_n do nižší hladiny L_n , avšak i toto snížení počtu osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nehodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska rušení spánku srovnatelné.

- Odhadovaný počet osob, u nichž by se mohlo projevit riziko výskytu infarktu myokardu vlivem expozice hlukem z leteckého provozu, je jak ve stavu dokumentace EIA, tak ve stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m menší než 1 člověk, což lze považovat za nehodnotitelnou změnu, tj. obě varianty jsou z hlediska rizika výskytu infarktu myokardu srovnatelné.
- Odhadovaný rozdíl v počtu osob, u nichž by se mohlo projevit riziko výskytu ischemické choroby srdeční vlivem expozice hlukem z leteckého provozu, je v porovnání stavu dokumentace EIA a stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m menší než 1 člověk, což lze považovat za nehodnotitelnou změnu, tj. obě varianty jsou z hlediska rizika výskytu ischemické choroby srdeční srovnatelné.
- K poklesu počtu osob s rizikem onemocnění hypertenzí o cca 19 osob ve stavu zkrácené pRWY o délce 3 100 m došlo vlivem řádově nižší expozice hlukem, a to v desetínách dB, což je z hlediska akustického posouzení prakticky nezhodnotitelná změna. Tento pokles byl příčinou přesunu některých exponovaných objektů (a tím i osob k nim přiřazených) z vyšší hladiny dlouhodobé průměrné hladiny akustického tlaku, stanovené po celou noční dobu roku Ln do nižší hladiny Ln, avšak i toto snížení počtu osob lze označit v rámci porovnání posuzovaných variant za nehodnotitelnou změnu, resp. s přihlédnutím k výše uvedenému jsou obě varianty z hlediska potenciálního rizika onemocnění hypertenzí srovnatelné.

Celkově byl vysloven odborný závěr, že oba posuzované stavy, tj. dráhový systém s paralelní dráhou 3 550 m a RWY 12/30 z dokumentace EIA i dráhový systém s paralelní dráhou ve zkrácené délce 3 100 m bez RWY 12/30, nevykazují z hlediska hlukové zátěže a hodnocení zdravotních rizik expozice hluku významné (hodnotitelné) rozdíly, tj. jsou srovnatelné. Tyto závěry jejich zpracovatelka v květnu 2019 písemně potvrdila (je součástí Aktualizace Srovnávací studie).

S odkazem na výše uvedené a vzhledem k charakteru uvedených změn (změny samostatně nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu) dospělo MŽP k závěru, že výše uvedené změny záměru nepředstavují takové změny záměru, které by mohly mít z hlediska vlivů na veřejné zdraví obyvatel významný negativní vliv.

Vlivy na půdy a povrchové a podzemní vody

Z hlediska vlivů na půdy a vody je patrné, že realizací navrhovaných sedmi změn dochází ke snížení zpevněných ploch oproti projednané dokumentaci EIA (o necelých 7 ha), což se pozitivně projeví snížením záborů ploch ze zemědělského půdního fondu (o cca 0,5 ha) a snížením objemu vznikajících srážkových vod (o cca 34 000 m³/rok).

Z hlediska vlivů na vodu a vodní hospodářství je patrné, že i nadále platí závěry projednané dokumentace EIA, a to, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálech ČKV a ČOV SEVER a JIH by provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod neměl znamenat kvantitativní, respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.

S odkazem na výše uvedené a vzhledem k charakteru uvedených změn (změny samostatně nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu) dospělo MŽP k závěru, že výše uvedené změny záměru nepředstavují takové změny záměru, které by mohly mít z hlediska vlivů na půdy a povrchové a podzemní vody významný negativní vliv.

Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí se zmíněnými sedmi změnami vyhodnocené vlivy uvedené v dokumentaci EIA nemění. Tato skutečnost je dána především povahou změn, kdy dochází k jinému provozu na dráhovém systému letiště, což má dopady především na akustickou situaci a ovlivnění ovzduší. Dalšími složkami, kterých se změny týkají, jsou v menší míře i povrchové, resp. podzemní vody a půdy (viz detailněji výše). Další složky životního prostředí těmito změnami již ovlivněny nejsou (i ve vazbě na silně urbanizované území, s minimálním výskytem přírodně významných chráněných prvků, do kterého je záměr situován) a vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů tak zůstává stejné, resp. se nemění.

Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že uvedené změny vzhledem k jejich charakteru nelze považovat za změny, které by mohly znamenat zvýšení kapacity nebo rozsahu záměru, změny technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání, a rovněž je nelze považovat za změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, neboť z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí nebyla jak u jednotlivých změn, tak v kumulaci všech výše popsaných změn zjištěna možnost významného negativního vlivu jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek.

Plnění podmínek závazného stanoviska EIA

V souhlasném závazném stanovisku k ověření souladu (dále také jen stanovisko „OZS“) podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., které bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 4. 8. 2017 pod č. j.: MZP/2017/710/120, bylo stanoveno celkem 63 podmínek ve formě opatření pro fázi přípravy, výstavby, provozu a kompenzaci nepříznivých vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí. Plnění těchto opatření, resp. jednotlivých podmínek stanoviska OZS v dokumentaci pro příslušné navazující řízení je uvedeno v bodě B.6.d) souhrnné technické zprávy DUR. V doplnění své žádosti ze dne 20. 12. 2024 provedl oznamovatel ještě zpřesňující komentář nad rámec již uvedeného plnění vybraných podmínek stanoviska OZS.

V rámci žádosti a jejích příloh bylo u podmínek č. 8, 9, 14, 15, 22, 24 a 63 prokázáno jejich splnění v projektové dokumentaci DUR. Podmínky č. 11 a 12 jsou již v současné době částečně splněny, v DUR bylo prokázáno jejich úplné plnění. Podmínky č. 21 a 26 jsou již k dnešnímu dni zcela splněny. U podmínky č. 2 bylo prokázáno, že s účinností novely zákona o zadávání veřejných zakázek, je od 1. 1. 2021 plněna v rámci aktuálních zákonných povinností.

Podmínky č. 4, 7, 27 až 37 směřují do období realizace záměru, jejich plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se týká jiného stupně navazujícího řízení. U podmínek č. 1, 5, 38 až 57 bylo prokázáno jejich dílčí plnění či jejich zohlednění v DUR, vzhledem k tomu, že tyto podmínky směřují do období provozu záměru, jejich úplné plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se

týká jiného stupně navazujícího řízení. U podmínek č. 3, 10, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 60, 61, 62 bylo prokázáno jejich průběžné dílčí plnění či jejich zohlednění v DUR, jejich úplné plnění se pak týká jiného stupně navazujícího řízení.

Podmínky č. 6, 58. a 59 se netýkají tohoto navazujícího řízení, jejich plnění či převzetí do povolujícího rozhodnutí se týká jiného stupně navazujícího řízení.

Za těchto předpokladů je vydáno toto souhlasné závazné stanovisko.

S ohledem na výše uvedené MŽP konstatuje, že záměr, který je předmětem navazujícího řízení, neobsahuje změny oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto je vydáno toto souhlasné závazné stanovisko podle § 9a odst. 7 zákona.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Poučení:

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

Obdrží:

- Letiště Praha, a.s., ochrana ŽP, udržitelnosti a ESG, K Letišti 1019/6, 161 00 Praha 6
- KU STČ, odbor územního plánování a krajský stavební úřad, (k č.j.: 126881/2024/KUSK), Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Na vědomí:

- MŽP, 210 – odbor výkonu státní správy I. – Praha, zde

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

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