Jihočeský kraj
Krajský úřad

Odbor kancelář hejtmana
Oddělení krizového řízení

KUCBX01KBX9C

Váš dopis zn.:
Ze dne: 11. 7. 2026
Naše č. j.: KUJCK 7647/2026
Sp. Zn.: KHEJ 88744/2026/kakr SO
Vyřizuje: Bc. Kamila Křížová
Telefon: 386720128
E-mail: krizovak@kraj-jihocesky.cz
Datum: 27. 7. 2026

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane,

Krajský úřad Jihočeského kraje obdržel dne 11. 7. 2026 Vaši žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, v níž požadujete poskytnutí následující informace týkajících se monitorování hluku a plnění podmínek stanovených v rámci procesu EIA a následných povolovacích řízení:

1. *Jaké podmínky týkající se monitorování a vyhodnocování hluku byly letišti uloženy v rámci procesu EIA a navazujících správních řízení.*
2. *Zda byl po zahájení provozu realizován systém monitoringu hluku z leteckého provozu a kde jsou výsledky tohoto monitoringu zveřejňovány.*
3. *Zaslání všech dostupných zpráv, protokolů a vyhodnocení monitoringu hluku z provozu letiště od zahájení veřejného provozu letiště do současnosti.*
4. *Vzhledem k tomu, že z dostupné dokumentace vyplývá povinnost zajistit autorizované kontrolní měření hluku v denní i noční době za účelem ověření splnění hygienických limitů, žádám o zaslání:*
   - *protokolů z těchto měření,*
   - *vyhodnocení splnění hygienických limitů,*
   - *případných uložených nebo realizovaných nápravných opatření.*
5. *Sdělení konkrétních informací o měřicích bodech:*
   - *kde přesně se nacházejí,*
   - *zda některý z bodů sleduje oblast obce Lipí nebo směr vzletů nad touto obcí,*
   - *jaká je četnost měření a vyhodnocování.*
6. *Informaci, zda byly při nočních letech po 22. hodině v letech 2023–2026 zaznamenány případy překročení hygienických limitů hluku nebo jiné stížnosti obyvatel a jakým způsobem byly vyhodnoceny.*

K výše uvedené žádosti Vám sdělujeme následující:

podmínky pro monitorování a stanovování hluku jsou stanoveny Opatřením obecné povahy ze dne 21. 4. 2026, vydaného DESÚ pod č. j. DESU/001/011975/26. Toto OOP zasíláme přílohou, dokument je rovněž zveřejněn na webových stránkách Letiště České Budějovice: Ochranné hlukové pásmo | Letiště České Budějovice.

Jihočeský kraj nechal v roce 2025 zpracovat hlukové posouzení Letiště České Budějovice. Z Akustického posouzení hluku z leteckého provozu, zpracovaného společností EKOLA group, spol. s r. o. z 11/2025 vyplynulo, že v katastru obce Lipí nedojde ani ve výhledovém stavu leteckého provozu na Letišti v Českých Budějovicích v roce 2035 k překročení denních a nočních hlukových limitů, stanovených právními předpisy. Akustickou studii včetně příloh zasíláme v příloze.

S pozdravem

Mgr. Petr Podhola
vedoucí odboru KHEJ

Příloha
OOP letiště ČB.pdf
LKCS_Akustické posouzení 2025_2035.pdf
Mapa_01_2025_den.pdf
Mapa_02_2025_noc.pdf
Mapa_03_2035_den.pdf
Mapa_04_2035_noc.pdf

LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Stávající stav v roce 2025
Letecký provoz
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$
Denní doba (6:00–22:00 h)

Hluková pásma
$L_{Aeq,T}$

Denní doba

- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- 70-75 dB
- > 75 dB

Stávající ochranné hlukové pásmo

0 1,25 2,5 5 km

Mapa č. 1 Stávající stav v roce 2025
Denní doba (6:00–22:00 h)
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m
Letecký provoz

Akce: Letiště České Budějovice

Objednatel:

Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2
370 01 České Budějovice

Zpracovatel:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum: prosinec 2025
Měřítko: 1 : 40 000
Formát: A3

Hlavní řešitel:
Ing. Libor Ládyš
Graficky zpracoval:
Mgr. Aleš WIld

Zpracováno programy CADNA A, ArcGIS Pro 3.5
s využitím podkladových dat ESRI
© EKOLA group, spol. s r.o.
© AGA - Letiště, s.r.o.

LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Stávající stav v roce 2025
Letecký provoz
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$
Noční doba (22:00–6:00 h)

Hluková pásma
$L_{Aeq,T}$

Noční doba

- 40-45 dB
- 45-50 dB
- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- > 65 dB

Stávající ochranné hlukové pásmo

0 1,25 2,5 5 km

Mapa č. 2 Stávající stav v roce 2025
Noční doba (22:00–6:00 h)
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m
Letecký provoz

Akce: Letiště České Budějovice

Objednatel:

Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2
370 01 České Budějovice

Zpracovatel:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum: prosinec 2025
Měřítko: 1 : 40 000
Formát: A3

Hlavní řešitel:
Ing. Libor Ládyš
Graficky zpracoval:
Mgr. Aleš WIld

Zpracováno programy CADNA A, ArcGIS Pro 3.5
s využitím podkladových dat ESRI
© EKOLA group, spol. s r.o.
© AGA - Letiště, s.r.o.

LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Výhledový stav v roce 2035
Letecký provoz
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$
Denní doba (6:00–22:00 h)

Hluková pásma
$L_{Aeq,T}$

Denní doba

- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- 70-75 dB
- > 75 dB

Stávající ochranné hlukové pásmo

0 1,25 2,5 5 km

Mapa č. 3 Výhledový stav v roce 2035
Denní doba (6:00–22:00 h)
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m
Letecký provoz

Akce: Letiště České Budějovice

Objednatel:

Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2
370 01 České Budějovice

Zpracovatel:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum: prosinec 2025
Měřítko: 1 : 40 000
Formát: A3

Hlavní řešitel:
Ing. Libor Ládyš
Graficky zpracoval:
Mgr. Aleš WIld

Zpracováno programy CADNA A, ArcGIS Pro 3.5
s využitím podkladových dat ESRI
© EKOLA group, spol. s r.o.
© AGA - Letiště, s.r.o.

LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Výhledový stav v roce 2035
Letecký provoz
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$
Noční doba (22:00–6:00 h)

Hluková pásma
$L_{Aeq,T}$

Noční doba

- < 40 dB
- 40-45 dB
- 45-50 dB
- 50-55 dB
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- > 65 dB
- Stávající ochranné hlukové pásmo

0 1,25 2,5 5 km

Mapa č. 4 Výhledový stav v roce 2035
Noční doba (22:00–6:00 h)
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m
Letecký provoz

Akce: Letiště České Budějovice

Objednatel:

Jihočeský kraj
U Zimního stadionu 1952/2
370 01 České Budějovice

Zpracovatel:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum: prosinec 2025
Měřítko: 1 : 40 000
Formát: A3

Hlavní řešitel:
Ing. Libor Ládyš
Graficky zpracoval:
Mgr. Aleš Wild

Zpracováno programy CADNA A, ArcGIS Pro 3.5
s využitím podkladových dat ESRI
© EKOLA group, spol. s r.o.
© AGA - Letiště, s.r.o.

DOPRAVNÍ A ENERGETICKÝ STAVEBNÍ ÚŘAD

nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 110 00

SPIS. ZN.: SZ DESU/035899/24
Č.J.: DESU/001/011975/26
VYŘIZUJE: Mgr. Martin Kozák

DATUM: 21.04.2026

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY
VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 30 odst. 1 písm. d) a § 33 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), ve spojení s § 37 odst. 1 věta druhá zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o civilním letectví") a ve spojení s § 31 odst. 4 věta druhá zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o ochraně veřejného zdraví"),

vydává

podle ustanovení § 37 odst. 1 věta druhá zákona o civilním letectví a ve spojení s § 31 odst. 4 věta druhá zákona o ochraně veřejného zdraví a ve spojení s § 220 odst. 6 stavebního zákona toto opatření obecné povahy:

Opatření obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995 se mění takto:

a. Podmínka č. 1 zní: „1. V ochranném pásmu nebudou zřizovány nové stavby s chráněným venkovním prostorem stavby ani nové chráněné venkovní prostory dle předpisů o ochraně veřejného zdraví.“.

b. V podmínce č. 2 se text „Ostatní typy staveb neuvedené v bodě 1)“ nahrazuje textem „Nové stavby s chráněným vnitřním prostorem stavby“.

c. Na konec podmínky č. 2 se doplňuje text: „To platí obdobně i pro nástavby a přístavby staveb a změny užívání stavby.“.

d. V podmínce č. 3 se text „povolování terénních úprav, prací a zařízení dle § 71 stavebního zákona“ nahrazuje textem „povolování terénních úprav“.

e. Za podmínku č. 4 se vkládají nové podmínky č. 4a a 4b, které znějí:

„4a. U bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu, pro něž bylo vydáno rozhodnutí o umístění nebo povolení stavby do 7.7.1995 a u nichž dochází k překračování hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru stavby, je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň v chráněném vnitřním prostoru stavby hygienické limity hluku stanovené obecně závaznými právními předpisy dodrženy.

4b. Dojde-li u bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku podle předpisů o ochraně veřejného zdraví oproti hodnotám předpokládaným při

vyhlášení ochranného hlukového pásma, případně údaji o hluku poskytnutém provozovatelem letiště pro řízení o umístění nebo povolení stavby, je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň v chráněném vnitřním prostoru stavby hygienické limity hluku stanovené obecně závaznými právními předpisy dodrženy. Za prokazatelné navýšení se považuje změna hlukového deskriptoru o více než 2dB.“.

f. V podmínce č. 6 se text „Stavební úřad České Budějovice po projednání s příslušnou obcí a Ministerstvem obrany ČR a po odsouhlasení Krajskou hygienickou stanicí v Č. Budějovicích“ nahrazuje textem „orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště po projednání s dotčenými orgány“.

g. Podmínka č. 7 zní: „7. Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady provedení jednorázového měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy vždy nejméně jednou za 10 let. Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady akustickou studii pro ověření rozsahu ochranného hlukového pásma vždy nejméně jednou za 10 let. Orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště může nařídit provozovateli letiště provést měření hluku a zpracovat akustickou studii nejméně jednou za 5 let. Měřící body a charakter a obsah akustické studie bude předem projednán s orgánem příslušným k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.“.

h. Za podmínku č. 7 se vkládají nové podmínky č. 7a, 7b, 7c, 7d a 7e, které znějí:

„7a. Zjistí-li se na základě měření hluku podle bodu 7), že dochází k překračování stanovených hygienických limitů, zpracuje provozovatel letiště na vlastní náklady harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4a) a předloží jej orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště do 1 roku od vyhotovení protokolu o měření hluku.

7b. Zjistí-li se na základě měření hluku podle bodu 7), že došlo k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku podle předpisů o ochraně veřejného zdraví oproti hodnotám předpokládaným při vyhlášení ochranného hlukového pásma, případně údaji o hluku poskytnutém provozovatelem letiště pro řízení o umístění nebo povolení stavby, zpracuje provozovatel letiště na vlastní náklady harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4b) a předloží jej orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště do 1 roku od vyhotovení protokolu o měření hluku.

7c. Provozovatel letiště zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím sítě internet všechny dostupné podklady týkající se vyhlášeného ochranného hlukového pásma, zejm. vydaná opatření obecné povahy a jeho změny, výsledky měření, akustické studie.

7d. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2027 na vlastní náklady provést jednorázové měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy a protokoly z měření předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2027 na vlastní náklady zpracovat a předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště akustickou studii a návrh aktualizace vymezení ochranného hlukového pásma. Návrh zadání akustické studie a návrh aktualizace ochranného hlukového pásma předloží provozovatel letiště k odsouhlasení orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.

7e. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2029 na vlastní náklady zpracovat a předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4a), případně prokázat, že chráněné venkovní prostory staveb nejsou dotčeny nadlimitním hlukem z provozu letiště.“.

i. V podmínce č. 8 se text „V případě podstatných změn požádá navrhovatel o změnu tohoto rozhodnutí. Pokud pomine důvod, pro který je toto rozhodnutí vydáno, rozhodne stavební úřad o ukončení jeho platnosti.“ zrušuje.

Odůvodnění

A. Shrnutí procesů Úřadu pro civilní letectví a Ministerstva dopravy

Úřad pro civilní letectví ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu letiště České Budějovice vydal návrh opatření obecné povahy č.j. 3962-19-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/04/19, ze dne 17. dubna 2019. Tímto návrhem zamýšlel Úřad pro civilní letectví podmínky stanovené v územním rozhodnutí z roku 1995 nahradit novými, které by reflektovaly tehdejší stav a provoz na letišti České Budějovice při zachování hranice ochranného hlukového pásma vymezené v územním rozhodnutí z roku 1995.

Na základě některých skutečností a projednání tohoto návrhu Úřad pro civilní letectví od původního návrhu opatření obecné povahy z roku 2019 upustil a vydal návrh opatření obecné povahy č.j. 012548-20-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/05/20, ze dne 23. října 2020, kterým navrhl zrušení ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice vymezeného územním rozhodnutím (opatřením obecné povahy) zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, které nabylo právní moci 7.7.1995.

K tomuto návrhu na zrušení ochranného hlukového pásma se vyjádřila Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích stanoviskem č.j. KHSJC 26471/2020/HOK CB-CK, sp. zn. S-KHSJC 18976/2020, ze dne 7. 9. 2020, kde mj. uvedla, že „*[s]oučástí není akustická studie zpracovaná v souladu s nař. vl. č 272/2011 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen nař. vl. č 272/2011 Sb.), která by v území vymezila hranici negativních vlivů letiště pro současný stav vzletů a přistání a rovněž pro situaci maximálního přípustného rozvoje, při kterém by byly hygienické limity ještě splněny.*“

Dne 15. února 2022 Úřad pro civilní letectví na základě závazného právního názoru Ministerstva dopravy nepravomocně rozhodl o zastavení řízení o změně či zrušení ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice. Toto rozhodnutí následně potvrdilo i Ministerstvo dopravy svým odvolacím rozhodnutím dne 14. listopadu 2022, proti kterému však byla podána žaloba. Úřad pro civilní letectví řízení zastavil z důvodu přesvědčení o své věcné nepříslušnosti k projednání věci, když z tehdejší textace § 37 odst. 1 zákona o civilním letectví dovodil, že nemá pravomoc ochranné hlukové pásmo měnit či rušit. Tento závěr však nepodpořil Městský soud v Praze a rozsudkem č. j. 11 A 87/2022-89 ze dne 2. listopadu 2023 výše uvedená rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví a Ministerstva dopravy zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení.

Na základě tohoto pravomocného rozsudku Ministerstvo dopravy dne 8. 12. 2023 postoupilo spis zpět k rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví. Než však Úřad pro civilní letectví o věci znovu rozhodl (resp. jakkoliv dále pokračoval), nabyla účinnosti novela zákona o civilním letectví, která předmětný § 37 odst. 1, dle kterého bylo rozhodováno, mění ve smyslu orgánů, které jsou k vedení řízení příslušné.

Z tohoto důvodu také Úřad pro civilní letectví řízení o změně/zrušení ochranného hlukového pásma letiště České Budějovic po 1. 1. 2024 zastavil usnesením ze dne 26. dubna 2024, čj. 6223-24-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/01/18. Usnesení o zastavení řízení bylo následně potvrzeno Ministerstvem dopravy jako odvolacím správním orgánem, a to rozhodnutím Ministerstva dopravy, odboru civilního letectví, ze dne 23. září 2024, čj. 56/2020-220-LET/56, sp. zn. 56/2020-220-LET. Proti rozhodnutí Ministerstva dopravy byla podána žaloba, která byla projednána Městským soudem v Praze pod sp. zn. 6 A 95/2024.

Městský soud v Praze rozsudkem č. j. 6 A 95/2024-65 ze dne 30. dubna 2025 rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru civilního letectví, ze dne 23. září 2024, čj. 56/2020-220-LET/56, sp. zn. 56/2020-220-LET, a usnesení Úřadu pro civilní letectví ze dne 26. dubna 2024, čj. 6223-24-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/01/18, zrušil a věc se vrátil k novému projednání. V odůvodnění rozhodnutí závěrem uvedl: „*[21] V dalším řízení žalovaný [Ministerstvo dopravy] ani UCL nebude vydávat žádné rozhodnutí, ale vyjde z toho, že řízení stále běží a předá jej tak věcně příslušnému vykonavateli veřejné správy, který v řízení bude nadále pokračovat.*“.

Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu následně postoupilo Ministerstvo dopravy předmětný rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 6 A 95/2024-65 ze dne 30. dubna 2025, a to přípisem č.j. 56/2020-220-LET/73 ze dne 2.6.2025, s tím, že řízení dokončí Dopravní a energetický stavební úřad.

Dopravní a energetický stavební úřad tedy očekával, že mu bude následně předán Ministerstvem dopravy či Úřadem pro civilní letectví příslušný prvoinstanční spis. Tak se ovšem nestalo a dne 19.8.2025 obdržel Dopravní a energetický stavební úřad sdělení Ministerstva dopravy o přijetí opatření proti nečinnosti č.j. 56/2020-220-LET/75 ze dne 18.8.2025. Na toto sdělení reagoval Dopravní a energetický stavební úřad výzvou Ministerstvu dopravy a Úřadu pro civilní letectví k předání prvoinstančního spisu. Obdržel

reakci Úřadu pro civilní letectví ve smyslu, že spis nemá k dispozici a že byl patrně již předán na začátku roku 2024 Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu.

Dopravní a energetický stavební úřad k tomu kontroval, že spis nemá k dispozici, předán nebyl a s ohledem na skutečnost, že v té době vedl a dle názoru Ministerstva dopravy měl vést řízení Úřad pro civilní letectví musí mít spis právě Úřad pro civilní letectví, který na jeho základě vydával usnesení ze dne 26. dubna 2024, čj. 6223-24-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/01/18.

Vzhledem k absenci spisu a skutečnosti, že bude nezbytné zajistit jeho rekonstrukci, což může být časově náročné, rozhodl se Dopravní a energetický stavební úřad pokračovat ve vydání „vlastního opatření obecné povahy“, jehož přípravu zahájil v kontextu ukončení posledního řízení o vydání opatření obecné povahy v roce 2024. V původním řízení Úřadu pro civilní letectví bude možné pokračovat po rekonstrukci původního spisu.

Takový postup vyhodnotil Dopravní a energetický stavební úřad za nezbytný s ohledem na potřebu rychle upravit některé příliš restriktivní podmínky vyhlášeného ochranného hlukového pásma.

Na základě absence nezbytných podkladů Dopravní a energetický stavební úřad po projednání upustil od původního návrhu opatření obecné povahy Úřadu pro civilní letectví č.j. 012548-20-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/05/20, ze dne 23. října 2020, kterým bylo navrženo zrušení ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice vymezeného územním rozhodnutím (opatřením obecné povahy) zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, které nabylo právní moci 7.7.1995. Dopravní a energetický stavební úřad vydal toto opatření obecné povahy, jehož základním cílem je zjemnit a přizpůsobit podmínky ochranného hlukového pásma aktuálnímu právnímu i zjištěnému skutkovému stavu a hlavně zajišťovat aktuální informace pro případnou další změnu/zrušení ochranného hlukového pásma.

B. Stávající stav letiště

Provozní způsobilost pro lety : VFR (den/noc)/IFR

Držitelem oprávnění provozovat letiště České Budějovice (LKCS) je společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. Jediným akcionářem společnosti je Jihočeský kraj.

Legislativní statut : neveřejné mezinárodní letiště/veřejné vnitrostátní letiště

C. Stávající vyhlášená ochranná pásma letiště

Úřad pro civilní letectví opatřením obecné povahy sp. zn.: 11/730/0048/LKCS/02/12, č. j.: 1705-12-701 ze dne 27. 3. 2012 stanovil tato ochranná pásma (OP):

OP se zákazem staveb

- OP provozních ploch letiště
- OP zájmového území letiště

OP s výškovým omezením staveb

- OP vzletových prostorů
- OP přibližovacích prostorů
- OP vnitřní vodorovné plochy
- OP kuželové plochy
- OP přechodových ploch

OP proti nebezpečným a klamavým světlům

OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN

OP ornitologická

- vnitřní ornitologické OP

Úřad města České Budějovice, Stavební úřad, stanovil územním rozhodnutím zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, které nabylo právní moci 7.7.1995 ochranné hlukové pásmo. Toto ochranné hlukové pásmo se ve smyslu čl. II bodu 6 zákona č. 301/2009 Sb. považuje za ochranné hlukové pásmo vyhlášené opatřením obecné povahy.

Uvedený závěr potvrzuje v případě předmětného ochranného hlukového pásma rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 11 A 87/2022- 89 ze dne 2.11.2023 v bodu 20 i rozsudek Nejvyššího správního soudu

č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 ze dne 1. února 2011 v bodě 26: „*Ochranné pásmo kolem letiště bylo vydáno ve formě územního rozhodnutí dle dřívějšího stavebního zákona již 5. 6. 1995. S účinností zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), jsou ochranná pásma kolem letišť a leteckých staveb komplexně upravena v § 37 a násl. tohoto zákona. Původně podle odstavce 1 tohoto ustanovení ochranná pásma vznikala dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí. S účinností od 1. 1. 2010 ovšem ochranné pásmo kolem leteckých staveb zřizuje Úřad pro civilní letectví opatřením obecné povahy podle správního řádu po projednání s úřadem územního plánování. Opatřením obecné povahy podle věty druhé Úřad stanoví parametry ochranného pásma a jednotlivá opatření k ochraně leteckých staveb. Je pravdou, že územní rozhodnutí bylo v daném případě vydáno před účinností uvedeného zákona o civilním letectví, za účinnosti zákona č. 47/1956 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, byť nebylo vydáno podle něho, ale podle dřívějšího stavebního zákona. Naskýtá se tak otázka, zda se novela označující dosavadní rozhodnutí o ochranných pásmech za opatření obecné povahy na takové rozhodnutí rovněž vztahuje. Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že článek II bod 6 z. č. 301/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, který zní: „Ochranná pásma zřízená kolem leteckých staveb do dne nabytí účinnosti tohoto zákona se považují za ochranná pásma zřízená opatřením obecné povahy podle § 37 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona“ (…), je třeba vztáhnout i na ochranné pásmo vydané jako územní rozhodnutí v r. 1995. To lze dovodit jednak přímo ze znění citovaného ustanovení, jednak z logiky, podle níž i ochranná pásma letišť zřízená podle dřívějšího stavebního zákona mají obdobnou povahu, cíl i dopad na vlastníky pozemků. Mimo to rozhodnutí o ochranném pásmu naplňuje i obecné znaky opatření obecné povahy, stejně tak jako jím je i po materiální stránce.*“

D. Působnost a příslušnost Dopravního a energetického stavebního úřadu

Dopravní a energetický stavební úřad se při vydávání tohoto opatření obecné povahy musel přirozeně zabývat, zda nepřekračuje meze zákonem vymezené působnosti, přičemž „*[s]právní orgán postupuje v mezích své působnosti, jestliže prostřednictvím opatření obecné povahy upravuje okruh vztahů, ke kterým je zákonem zmocněn (v rámci nichž tedy realizuje svoji pravomoc vydávat opatření obecné povahy).*“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005-98)

Věcná působnost

Dopravní a energetický stavební úřad je stavebním úřadem ve smyslu ustanovení § 30 odst. 1 písm. d) a § 33 odst. 2 písm. a) stavebního zákona a vykonává působnost ve věcech vyhrazených staveb.

Vyhrazenou stavbou jsou ve smyslu § 5 odst. 2 písm. c) ve spojení s přílohou č. 3 bodem c) stavebního zákona civilní letecké stavby.

Leteckou stavbu je ve smyslu definice obsažené v ustanovení § 36 odst. 1 zákona o civilním letectví:

„*a) dráha ke vzletům a přistávání letadel bez zřetele na její stavebně technické provedení,*

b) dráhy a plochy určené k pohybům a stáním letadel souvisejícím s jejich vzlety a přistáváním bez zřetele na jejich stavebně technické provedení a

c) stavba sloužící k zajištění leteckého provozu.“

V ustanovení § 2 odst. 7 zákona o civilním letectví je letiště definováno jako „*územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.*“

Ve smyslu ustanovení § 37 odst. 1 věta třetí zákona o civilním letectví „*Ochranné hlukové pásmo letiště zřídí stavební úřad opatřením obecné povahy po projednání s úřadem územního plánování a s Úřadem.*“

Vzhledem k tomu, že letiště tvoří právě soubor civilních leteckých staveb je příslušným stavebním úřadem k vyhlášení ochranného hlukového pásma Dopravní a energetický stavební úřad.

Dopravní a energetický stavební úřad se setkal i s názory, že k vyhlašování ochranných hlukových pásem jsou věcně příslušné „místní“ stavební úřady. Nicméně Dopravní a energetický stavební úřad a Ministerstvo dopravy jako jeho nadřízený správní orgán s předmětnými názory nesouzní, a to nejen z výše uvedeného rozboru kompetenčních ustanovení, ale i s ohledem na samotnou úlohu Dopravního a energetického stavebního úřadu jako „speciálního“ stavebního úřadu zabývajícího se nejvýznamnějšími stavbami, příp. stavbami věcně specifickými či jinak „náročnými“. Bez významu nelze ponechat ani samotný vývoj předmětné právní úpravy, kdy ochranná hluková pásma vyhlašoval před účinností nového

stavebního zákona Úřad pro civilní letectví jako správní orgán s celostátní působností, tak jako je nyní Dopravní a energetický stavební úřad stavebním úřadem s celostátní působností.

Smyslem vzniku a fungování Dopravního a energetického stavebního úřadu je pak samozřejmě koncentrace specifických agend u jednoho stavebního úřadu, přičemž je zcela zřejmé, že ochranná hluková pásma nejsou běžnou agendou stavebních úřadů a nemají potenciál se jí stát v kontextu množství letišť v České republice a četnosti řešení této agendy.

S věcnou působností Dopravního a energetického stavebního úřadu ve věci rovněž výslovně počítá Městský soud v Praze v rozsudku č.j. 6 A 95/2024-65 ze dne 30. dubna 2025, když ke konkrétnímu řízení týkající se ochranného hlukového pásma Letiště České Budějovice uvádí: „*Je pochopitelně možné, aby obsahově tutéž věc znovu otevřel a posuzoval DESU v novém řízení, to je však možnost, která se obecně žalobcům otevírá, neznamená to ale, že jejich již léta probíhající řízení je možné jen s ohledem na tuto možnost zastavit.*“.

Osobní působnost

Osobní působnost Dopravního a energetického stavebního úřadu, tedy okruh osob, vůči kterým správní orgán může opatřením obecné povahy působit, není ve strohé právní úpravě ochranných hlukových pásem konkrétně vymezena, nicméně je implicitně obsažena v samotné povaze ochranného hlukového pásma a jejich věcném vymezení. Ochranné hlukové pásmo jako vymezené území, které má zjednodušeně zabezpečit ochranu veřejného zdraví obyvatel a zároveň umožnit další rozvoj letecké dopravy, implicitně směřuje k tomu, že může působit primárně na vlastníky a uživatele nemovitostí v ochranném hlukovém pásmu, příp. další osoby, které se v něm vyskytují, a samozřejmě vlastníka a provozovatele samotného letiště.

Provozovateli letiště jsou pak zpravidla ukládány povinnosti týkající se zajištění ochrany veřejného zdraví v případě některých staveb. Zřízení ochranného hlukového pásma letiště se může dotknout vlastníků určitých staveb (bytové domy, rodinné domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby), a to nejen ve vztahu ke stávajícím stavbám, ale i ve vztahu ke stavbám plánovaným. Dalšími subjekty potenciálně dotčenými zřízením ochranného hlukového pásma jsou např. uživatelé nemovitostí a uživatelé práv z věcného břemene, tj. nájemci či podnájemci, kteří mohou být omezeni v užívání konkrétních staveb.

Prostorová působnost

Dopravní a energetický stavební úřad je ve smyslu § 17 odst. 1 stavebního zákona správní orgán s celostátní působností a působí tedy na území celé České republiky.

E. Možnost změny opatření obecné povahy

V minulosti byla konkrétně v případě ochranného hlukového pásma Letiště České Budějovice otazná možnost a kompetence ke změně či zrušení dříve vyhlášeného ochranného hlukového pásma a tedy obecná otázka změny či zrušení opatření obecné povahy. K možnosti a kompetencím příslušných orgánů ke změně ochranného pásma Letiště České Budějovice se tak již vyjádřil Městský soud v Praze v rozsudku č. j. 11 A 87/2022- 89 ze dne 2.11.2023 body 24-26:

„*24. Jakkoliv je v citovaných ustanoveních uvedeno, že Úřad ochranná pásma zřizuje, neznamená tato skutečnost, jak se mylně domnívá žalovaný, že by zřízené ochranné hlukové pásmo nemohlo být již nikdy jiným opatřením obecné povahy zrušeno, popř. změněno. Dle stanoviska soudu totiž z pravomoci Úřadu zřizovat ochranná hluková pásma implicitně vyplývá pravomoc Úřadu ochranná hluková pásma rovněž měnit, popř. zrušit. Z judikatury Nejvyššího správního soudu (srov. rozsudek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 7. 2016, č. j. 5 As 85/2015-36, publ. pod č. 3460/2016 Sb. NSS, či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2013, č. j. 4 Aos 3/2013-33, publ. pod č. 3005/2014 Sb. NSS) se přitom podává, že správní úkony, jimiž dochází ke zrušení či změně opatření obecné povahy, je třeba považovat rovněž za opatření obecné povahy, nevyplývá-li ze zákona výslovně jinak.*

25. Uvedený závěr soudu přitom vyplývá i z komentářové literatury k (obecné) úpravě opatření obecné povahy zakotvené ve správnímu řádu v části šesté, podle které postupují správní orgány v případech, kdy jim zvláštní zákon ukládá vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím (viz § 171 správního řádu): „Zákon výslovně neřeší, jakým způsobem má, resp. může být, opatření obecní povahy zrušeno […] a případně nahrazeno jiným. V § 174 odst. 2 se předpokládá možnost podrobit vydané opatření obecné povahy přezkumnému řízení z hlediska jeho zákonnosti,

resp. právnosti, jde však o to, zda správní orgán, který opatření obecné povahy vydal, je může též zrušit (samozřejmě opět opatřením obecné povahy). S ohledem na povahu a právní účinky opatření obecné povahy lze soudit, že v jeho případě to zřejmě možné je. Opatření obecné povahy se v tomto případě blíží svou povahu spíše právním předpisům než správní aktům a lze se přiklonit k názoru, že kompetence zrušit opatření obecné povahy a nahradit ho případně jiným implicitně vyplývá (tak jako u právních předpisů) z kompetence správního orgánu opatření obecné povahy vydat. […] Správní orgán tedy zřejmě může vydat nové opatření obecné povahy, kterým původní opatření obecné povahy bez náhrady zruší, nebo nahradí novým […]" (VEDRAL, J. Správní řád. Komentář. 2. vydání. Praha: BOVA POLYGON, 2012, s. 1373 až 1374). Jak přitom správně upozornili žalobci v podané žalobě, výklad zastávaný správními orgány by navíc vedl k absurdním důsledkům, kdy jednou zřízené ochranné hlukové pásmo by bylo nezměnitelné, resp. nezrušitelné. S ohledem na princip proporcionality je však vždy třeba posuzovat, zda je zřízení či existence ochranného hlukového pásma letiště ve stanoveném rozsahu nezbytné (srov. HEJČ, D., BAHÝĽOVÁ, L. Opatření obecné povahy v teorii a praxi. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 179, a rovněž bod [43] rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 2. 2011, č. j. 2 Ao 6/2010-93, publ. pod č. 2322/2011 Sb. NSS, týkající se předmětného ochranného hlukového pásma). Úřadu tak nepochybně musí být umožněno ochranné hlukové pásmo „aktualizovat". S tím ostatně počítalo i územní rozhodnutí ze dne 5. 6. 1995, které v podmínce č. 8 stanovilo: „Platnost tohoto rozhodnutí není časově omezena. V případě podstatných změn požádá navrhovatel o změnu tohoto rozhodnutí. Pokud pomine důvod, pro který je toto rozhodnutí vydáváno, rozhodne stavební úřad o ukončení jeho platnosti." V odůvodnění územního rozhodnutí je pak dále na str. 3 rozvedeno: „Izofona „A", na kterou je vyhlášeno toto ochranné pásmo je odvozena z předpokládaných podmínek budoucího civilního provozu letiště. Při zásadní změně těchto vstupních podmínek je nezbytné přikročit ke změně ochranného pásma vč. jeho podmínek." Ani tehdy příslušný stavební úřad tedy zjevně nezamýšlel definitivní nezměnitelnost ochranného hlukového pásma, naopak bylo zcela logicky počítáno s tím, že se poměry v území mohou v průběhu času změnit a bude třeba na tyto změny adekvátně reagovat.

26. Závěr správních orgánů, že Úřad nemá pravomoc vést řízení o změně či zrušení již zřízeného ochranného hlukového pásma, resp. že nemá pravomoc měnit či rušit zřízené ochranné hlukové pásmo, neboť v zákoně o civilním letectví je dána pouze pravomoc Úřadu zřizovat ochranná hluková pásma, tedy z uvedených důvodů nemůže obstát. První žalobní bod proto shledává soud důvodným a přitakává žalobcům, že tento závěr nemohl vést k zastavení předmětného řízení."

Není tedy pochyb, že Dopravní a energetický stavební úřad může tímto opatřením obecné povahy změnit původní rozhodnutí stavebního úřadu v Českých Budějovicích, které je opatřením obecné povahy na základě přechodných ustanovení právních předpisů a samotné své materiální povahy.

F. Možnost zřízení ochranného hlukového pásma u letiště s méně než 50 000 vzlety nebo přistání za rok

Možnost zřídit ochranné hlukové pásmo v případě letiště s počtem vzletů nebo přistání do 50 000 za rok bylo v minulosti rovněž otázkou, nicméně i tato otázka již byla judikována v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 16. února 2017 č.j. 6A 228/2016 – 456 bod 144:

„*Možnost vydání tohoto opatření obecné povahy obecně upravuje zákon o civilním letectví. Tato možnost není omezena podmínkami zákona o ochraně veřejného zdraví, sám zákon o civilním letectví žádné takové omezení nestanoví a hovoří obecně o možnosti takové opatření obecné povahy vydat. Při použití běžných výkladových metod tak podle názoru soudu je nutné dojít k závěru, že zákon o civilním letectví tuto možnost dává a nijak ji neomezuje jinými podmínkami, než těmi, které sám stanoví. Vzájemný vztah mezi zákonem o civilním letectví a zákonem o ochraně veřejného zdraví je takový, že postup podle zákona o ochraně veřejného zdraví je speciálním postupem v případě zřízení opatření obecné povahy, kdy za splnění zde uvedených podmínek je příslušný subjekt povinen o zřízení tohoto opatření požádat; samotný proces vydání tohoto opatření obecné povahy pak však již probíhá podle obecné úpravy zákona o civilním letectví. Pokud zákonné podmínky zákona o ochraně veřejného zdraví nejsou splněny, je možné postupovat podle obecných podmínek, a těmi jsou zákonná ustanovení zákona o civilním letectví. Rozdíl je v tom, že zákon o civilním letectví neukládá příslušnému provozovateli letiště povinnosti podat příslušný návrh, a ponechává tak možnost vydání opatření obecné povahy na rozhodnutí odpůrce. Takový postup podle názoru soudu není nijak výjimečný či rozporný s ústavním pořádkem – pokud zákon odpůrci nechává možnost takového postupu, je pak již na odpůrci, zda jej využije či nikoliv. Tato úvaha je volnou správní úvahou odpůrce, což mu stanoví zákon, a pokud ji odpůrce využije, žádného nezákonného postupu se nedopustí.*"

Na tomto odborném závěru se shoduje i odborná literatura viz BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.

„*Zatímco tedy povahu ochranných (hlukových) pásem leteckých staveb podle zákona o civilním letectví je možné vnímat jako ochranu pro futuro, kdy lze s umístěním a výstavbou nového letiště či se změnou rozsahu letiště stávajícího předpokládat, že v dotčeném území bude pravděpodobně docházet k překračování hygienických limitů hluku, zřízení ochranných hlukových pásem letišť ve smyslu zákona o ochraně veřejného zdraví má charakter následný. K jejich zřízení dochází až v průběhu provozu letiště, a sice v návaznosti na to, jak jsou dodržovány zákonem stanovené hygienické limity hluku. Na druhou stranu ani zákon o civilním letectví výslovně nevylučuje, aby ke zřízení ochranného hlukového pásma k letecké stavbě došlo až později.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Není tedy pochyb, že Dopravní a energetický stavební úřad může tímto opatřením obecné povahy změnit původní ochranné hlukové pásmo Letiště České Budějovice jako ochranné hlukové pásmo letiště s počtem vzletů nebo přistání do 50 000 za rok.

G. Povaha ochranných hlukových pásem a působnost právních předpisů a jejich vzájemné vztahy

„*Ochranné pásmo bývá obecně charakterizováno jako „zvlášť vymezené území, v němž se zakazují nebo omezují určité činnosti z důvodu veřejného zájmu“. Ochranná pásma mohou být v zásadě vymezována právními předpisy, správními akty (správními rozhodnutími či opatřeními obecné povahy či mohou být zákonným důsledkem vydání správních aktů.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Skutečnost, že uvedené hovoří pouze o omezení je třeba doplnit o informaci, že „*Bližší ochranné/omezující podmínky a s nimi související povinnosti pro provozovatele letiště by pak rovněž stanovilo konkrétní opatření obecné povahy o zřízení protihlukového pásma.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Právní úprava ochranných hlukových pásem je obsažena v ustanovení § 37 zákona o civilním letectví a § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví. Problematika ochranných pásem staveb je obsažena v ustanovení § 218 an. stavebního zákona. A problematika procesu vydávání opatření obecné povahy je obsažena v části šesté správního řádu.

Je zcela zřejmé a nepochybné, že nejobecnějším právním předpisem je správní řád, který upravuje samotný proces vydávání opatření obecné povahy.

Stavební zákon upravujících ochranná pásma staveb obecně, je pak v hierarchii speciality právní předpisů na prvním stupni. Ustanovení § 218 odst. 1 stavebního zákona uvádí „***K ochraně stavby*** *nebo zařízení před negativními účinky okolí* ***nebo k ochraně okolí stavby*** *nebo zařízení před negativními účinky stavby nebo zařízení může stavební úřad stanovit ochranné pásmo rozhodnutím nebo opatřením obecné povahy, týká-li se ochranné pásmo blíže neurčeného okruhu osob.*“ Stavební zákon tedy počítá v obecné rovině s dvojím (odlišným) možným účelem ochranného pásma:

- ochrana stavby před negativními vlivy okolí,
- ochrana okolí stavby před negativními účinky stavby.

Na dalším stupni speciality je nepochybně zákon o civilním letectví, který upravuje problematiku ochranných hlukových pásem obecně bez jakýchkoliv omezení. A nejspeciálnějším předpisem je zákon o ochraně veřejného zdraví, který upravuje specifické odchylky u některých ochranných hlukových pásem letiště, tedy pásem v případě letišť, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů z leteckého provozu, kdy předmětné letiště zajišťuje ročně více než 50 000 vzletů nebo přistání a vojenských letištích.

Dle našeho názoru se tak nelze ztotožnit se závěrem, že by „*zákon o ochraně veřejného zdraví byl vůči zákonu o civilním letectví lex specialis, což by mohlo znamenat, že ochranná hluková pásma letišť by bylo možné vymezit výlučně za splnění předpokladů vymezených v zákoně o ochraně veřejného zdraví […]. Stejně tak lze stěží konstatovat, že by snad zákon o civilním letectví měl obecně povahu lex specialis k zákonu o ochraně veřejného zdraví.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Stavební zákon je třeba nepochybně aplikovat s ohledem na skutečnost, že právní úprava zákona o civilním letectví ani právní úprava zákona o ochraně veřejného zdraví nejsou dostatečně komplexní. Povaha ochranného hlukového pásma pak svou povahou odpovídá povaze ochranného pásma dle stavebního zákona. I kdyby právní úprava zákona o civilním letectví a zákona o ochraně veřejného zdraví vylučovaly aplikaci stavebního zákona, je nepochybně třeba analogicky některá ustanovení vyžívat.

Dopravní a energetický stavební úřad se s žádostí o výklad některých ustanovení zákona o ochraně veřejného zdraví obrátil na Ministerstvo zdravotnictví, které v dopise č.j. MZDR 24910/2024-2/OVZ ze dne 17.9.2024 uvedlo: „*[Ministerstvo zdravotnictví] je nicméně toho názoru, že ustanovení § 31 odst. 5 zákona č. 258/2000 Sb. je třeba vztáhnout jak k těm [ochranným hlukovým pásmům], která jsou zřízena za podmínek stanovených § 31 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb. (tj. povinně na návrh provozovatele letiště tam, kde dochází k překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc vzletů nebo přistání a vojenských letištích), tak i k těm [ochranným hlukovým pásmům], která byla zřízena z jiných důvodů.*“

Tomuto závěru Ministerstva zdravotnictví ovšem zcela neodpovídá odborná literatura. „*V případě ochranného hlukového pásma letecké stavby zřízeného bez aplikace § 31 odst. 3 VeřZdr není provozovateli (ani vlastníkovi) letecké stavby stanovena v této souvislosti jakákoli zákonná povinnost nad rámec běžných zákonných povinností provozovatele letiště. Bližší ochranné/omezující podmínky a s nimi související povinnosti pro provozovatele letiště by pak rovněž stanovilo konkrétní opatření obecné povahy o zřízení protihlukového pásma.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Názor Ministerstva zdravotnictví patrně ne zcela podporuje i judikatura: „*Vzájemný vztah mezi zákonem o civilním letectví a zákonem o ochraně veřejného zdraví je takový, že postup podle zákona o ochraně veřejného zdraví je speciálním postupem v případě zřízení opatření obecné povahy, kdy za splnění zde uvedených podmínek je příslušný subjekt povinen o zřízení tohoto opatření požádat; samotný proces vydání tohoto opatření obecné povahy pak však již probíhá podle obecné úpravy zákona o civilním letectví. Pokud zákonné podmínky zákona o ochraně veřejného zdraví nejsou splněny, je možné postupovat podle obecných podmínek, a těmi jsou zákonná ustanovení zákona o civilním letectví. Rozdíl je v tom, že zákon o civilním letectví neukládá příslušnému provozovateli letiště povinnosti podat příslušný návrh, a ponechává tak možnost vydání opatření obecné povahy na rozhodnutí odpůrce.*“ (rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16. února 2017 č.j. 6A 228/2016 – 456, bod 144)

Pokud jde o charakter ochranného hlukového pásma *„[z]ákon o civilním letectví ani zákon o ochraně veřejného zdraví jakožto zvláštní právní předpisy žel neobsahují žádnou charakteristiku jimi regulovaného ochranného pásma, ani výslovně nevymezují jeho účel (funkci). Subsidiární použití obecné hmotněprávní úpravy stavebního zákona by za takovéto právní situace nejspíše mělo svědčit závěru, že ochranné hlukové pásmo letiště (letecké stavby) plní funkci ochrany okolí před hlukem z leteckého provozu. Tato funkce je dle našeho názoru zjevná v případě ochranného hlukového pásma zřizovaného na základě zákona o ochraně veřejného zdraví. Oproti tomu v případě ochranného hlukového pásma zřizovaného podle zákona o civilním letectví text § 37 odst. 1 a násl. CivLet svědčí spíše pro závěr, že tato (primárně) slouží k ochraně leteckých staveb, a to před zřizováním jiných staveb (vyžadujících naopak ochranu před hlukem). Ostatně předchozí zákon o civilním letectví výslovně stanovil (ve svém § 24 odst. 1), že bezpečnost leteckého provozu na civilních letištích a spolehlivou funkci ostatních pozemních leteckých zařízení, jakož i výhledové zabezpečení jejich dalšího stavebního rozvoje, zajišťují ochranná pásma, a to s tím, že ochranné pásmo stanoví rozhodnutím Státní letecká inspekce k návrhu provozovatele pozemního leteckého zařízení v dohodě se stavebním úřadem příslušným k vydání územního rozhodnutí a s dalšími příslušnými orgány. V rozhodnutí zakáže nebo omezí zřizovat určité stavby nebo zařízení, umisťovat světla, vysazovat porosty nebo ponechávat je růst nad stanovenou míru a vykonávat činnosti, které ohrožují bezpečnost leteckého provozu.*

[…]

Pro interpretační a argumentační úplnost a objektivnost tohoto textu však nutno dodat, že racionálně existují i argumenty pro odlišný závěr, totiž že (primární) funkcí ochranného hlukového pásma letiště je ochrana okolí letiště před hlukem z jeho provozu. V této souvislosti nutno poukázat např. na skutečnost, že kategorie ochranných hlukových pásem letišť byla v zákoně o civilním letectví vymezena (teprve) novelou tohoto zákona provedenou zákonem č. 225/2006 Sb., a to právě s ohledem na existenci ochranných hlukových pásem v zákoně o ochraně veřejného zdraví. Na možnost zřízení ochranného hlukového pásma k ochraně před hlukem z civilního letiště pak poukázal i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 1. 2. 2011, č. j. 2 Ao 6/2010-93 (zde však ve věci návrhu na zrušení opatření obecné

povahy vydaného ještě ve formě územního rozhodnutí o ochranném pásmu z roku 1995). K této výkladové variantě je konečně ještě třeba dodat, že sekundárním efektem takového zřízení ochranného hlukového pásma by logicky bylo též výhledové zabezpečení dalšího stavebního rozvoje letiště (aniž by přitom byl právě za tímto účelem zřízen tento typ ochranného pásma letiště).“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Dle Dopravního a energetického stavebního úřadu však nelze souhlasit s tím, že „*ochranné pásmo nemůže plnit obě dvě funkce zároveň – buď totiž chrání stavbu (zařízení, pozemek), nebo její okolí. V druhém z uvedených případů je ochrana poskytována před různými nežádoucími vlivy, jež jsou dány právě povahou, resp. provozem stavby. Mezi tyto nežádoucí vlivy lze nepochybně obecně zařadit i hluk.* (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.) Jednak si lze samozřejmě představit řadu staveb, které souběžně budou vyžadovat ochranu a k tomu před jejich účinky bude třeba chránit okolí. Typickým příkladem takového ochranného pásma je pak dle názoru Dopravního a energetického stavebního úřadu právě ochranné hlukové pásmo, byť jeho primárním účelem je nepochybně právě ochrana veřejného zdraví.

H. Stávající ochranné hlukové pásmo

Dne 11. 10. 1994 byla stavebnímu úřadu v Českých Budějovicích doručena žádost Ministerstva obrany ČR o vyhlášení ochranného pásma letiště Planá u Českých Budějovic.

Opatřením z 24. 10. 1994 oznámil stavební úřad zahájení řízení a svolal ústní jednání na 4. 11. 1994.

Dne 15. 11. 1994 bylo řízení přerušeno a navrhovatel vyzván k doplnění žádosti. Po doplnění žádosti a dílčích jednáních bylo stavebním úřadem svoláno další jednání na den 31. 5. 1995. Na tomto jednání byli přítomní seznámeni s upraveným návrhem a s podmínkami výstavby v ochranném pásmu.

Do tehdy zastavěného území zasahovalo pásmo v obci Planá u Českých Budějovic a městě České Budějovice.

Při jednání dne 31. 5. 1995 bylo se zástupci obou obcí dohodnuto, že pásmo v zastavěných částech těchto obcí bude vyznačeno v podrobnější mapě, která bude součástí tohoto rozhodnutí. Hranice pásma byla zástupci obou obcí odsouhlasena.

Podmínky rozhodnutí a rozsah pásma vycházejí z doplněného návrhu zpracovaného v březnu 1995 firmou Techson Praha. Při projednávání a po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Českých Budějovice došlo k drobným upřesněním návrhu, které jsou zohledněna v předmětném rozhodnutí.

Vzhledem k velkému měřítku zakresleného pásma a z toho vyplývající nepřesnosti, určil stavební úřad v bodě 6) podmínek způsob řešení sporných situací. V bodě 7) podmínek připustil správní orgán možnost výjimky. Vzhledem ke skutečnosti. Že pásmo zasahuje do již zastavěného území nelze vyloučit nutnost výjimky. Tyto výjimky jsou však striktně podmíněny souhlasy navrhovatele, obce a krajské hygienické stanice.

U staveb pro školství, zdravotnictví, rekreaci a bydlení je v bodě 1) upřesněno, že se jedná i o přístavby a nástavby ke stávajícím objektům, které by sloužily pro školství, zdravotnictví, rekreaci, přechodné ubytování nebo bydlení. I změnu užívání či rekolaudaci pro tyto účely nelze v tomto pásmu povolit.

Ostatní stavby lze umístit či povolit pouze v případech, že navrhovatel (stavebník) zohlední zvýšenou hlučnost v dokumentaci k správnímu řízení. Rozsah a podrobnost protihlukových opatřeni bude záležet na druhu správního řízení a typu povolované stavby. Ke kolaudaci je nutno doložit věrohodný doklad o tom, Že stavba jako celek splňuje parametry ochrany proti hluku, stanovené projektem. Tímto dokladem může být jak měření vzduchové neprůzvučnosti konstrukcí, tak i předložení atestu hlukové nepropustnosti jednotlivých konstrukcí.

Návrh ochranného hlukového pásma z roku 1995 vycházel z tehdejšího stavu letiště tzn. že na letišti je pouze opravárenská základna letadel Ministerstva obrany ČR a připravuje se výběrové řízení na provozovatele civilního letiště. Izofona "A", na kterou je vyhlášeno toto ochranné pásmo je odvozena z předpokládaných podmínek budoucího civilního provozu letiště. Při zásadní změně těchto vstupních podmínek je nezbytné přikročit ke změně ochranného pásma vč. jeho podmínek.

V rámci předloženého návrhu je zpracováno i pásmo ohraničené izofonou "B", které je odvozeno z leteckého provozu bojových letadel, v němž se při letech proudových bojových letounů vyskytuji hladiny zvuku L max. 95 dB (A). Po dohodě zúčastněných stran není toto pásmo zahrnuto do ochranného pásma letiště.

Rozsah ochranného pásma vč. daných podmínek schválila Krajská hygienická stanice v Českých Budějovicích a protože navrhovatel splnil i další zákonné podmínky, vydává Stavební úřad v Českých Budějovicích toto rozhodnutí.

Následně stavební úřad města České Budějovice, vydal územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, které nabylo právní moci 7.7.1995. Toto rozhodnutí/opatření obecné povahy je včetně jeho příloh uvedeno v příloze tohoto návrhu. Ochranné hlukové pásmo letiště České Budějovice se nachází v zóně ohraničené izofonou „A“ a zasahuje do katastrálních území Boršov nad Vltavou (608025), České Budějovice 7 (622486), Homole (641588), Kaliště u Lipí (684007), Litvínovice (686204), Planá u Českých Budějovic (641618) a Závraty (641626).

I. Úplné znění podmínek ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice

Dopravní a energetický stavební úřad připravil pro přehlednost úplné znění podmínek ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice s vyznačenými změnami realizovanými tímto opatření obecné povahy. Toto úplné znění má pouze informativní charakter a závazné je znění vyplývající ze změn provedených tímto opatřením obecné povahy.

Kopii opatření obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označeného jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, přikládá Dopravní a energetický stavební úřad jako informativní přílohu tohoto opatření obecné povahy.

Úplné znění podmínek ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice s vyznačením změn (rušený text je znázorněn přeškrtnutím [~~přeškrtnutě~~]; doplňovaný text je uveden **tučně**; zachovávaný [původní] text je bez zvýraznění):

1. ~~V ochranném pásmu nebudou povolovány ani umisťovány novostavby zdravotnických objektů, školských objektů, objektů pro hromadnou i individuální rekreaci, objektů pro přechodná ubytování, objektů pro bydlení vč. jednotlivých bytů. Toto omezení platí i pro nástavby a přístavby uvedených typů staveb a změny užívání pro tyto účely.~~ **V ochranném pásmu nebudou zřizovány nové stavby s chráněným venkovním prostorem stavby ani nové chráněné venkovní prostory dle předpisů o ochraně veřejného zdraví.**

2. ~~Ostatní typy staveb neuvedené v bodě 1)~~ **Nové stavby s chráněným vnitřním prostorem stavby** lze umístit a povolit za předpokladu, že projektová dokumentace pro správní řízení bude řešit protihluková opatření a při kolaudaci bude doloženo splnění příslušných limitů z hlediska hlukové propustnosti použitých stavebních materiálů. **To platí obdobně i pro nástavby a přístavby staveb a změny užívání stavby.**

3. Udržovacích prací a stavebních úprav jakýchkoliv staveb a ~~povolování terénních úprav, prací a zařízení dle § 71 stavebního zákona~~ **povolování terénních úprav** se omezení netýká. Taktéž se tato omezení netýkají nově budované základní technické vybavenosti obcí staveb, jejichž užívání není z hlediska hluku z provozu letiště zdraví škodlivé.

4. U již povolených staveb nebo u staveb, na které je vydáno platné územní rozhodnutí, se vztahují podmínky tohoto rozhodnutí pouze v případě, kdy podmínky tohoto rozhodnutí jsou mírnější než dříve platné zásady.

4a. U bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu, pro něž bylo vydáno rozhodnutí o umístění nebo povolení stavby do 7.7.1995 a u nichž dochází k překračování hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru stavby, je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň v chráněném vnitřním prostoru stavby hygienické limity hluku stanovené obecně závaznými právními předpisy dodrženy.

4b. Dojde-li u bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku podle předpisů o ochraně veřejného zdraví oproti hodnotám předpokládaným při vyhlášení ochranného hlukového pásma, případně údaji o hluku poskytnutém provozovatelem letiště pro řízení o umístění nebo povolení stavby, je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň v chráněném vnitřním prostoru stavby hygienické limity hluku stanovené obecně závaznými právními předpisy dodrženy. Za prokazatelné navýšení se považuje změna hlukového deskriptoru o více než 2dB.

5. V zastavěných částech obce Planá u Č. Budějovic a městě České Budějovice jsou hranice ochranného pásma upřesněny a vyznačeny na situacích v podrobnějším měřítku a nahrazují v daných územích základní situaci. Tyto situace jsou nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

6. V případě nejasnosti hranic pásma rozhoduje v konkrétních případech ~~Stavební úřad České Budějovice po projednaní s příslušnou obci a Ministerstvem obrany ČR a po odsouhlasení Krajskou hygienickou stanicí v Č. Budějovicích~~ **orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště po projednání s dotčenými orgány**.

7. ~~Výjimku z podmínek tohoto rozhodnutí může povolit Stavební úřad v Českých Budějovicích. Podmínkou udělení výjimky je mimo ostatních zákonných předpokladů jednoznačný písemný souhlas s udělením výjimky od Krajské hygienické stanice v Českých Budějovicích, Ministerstva obrany ČR - VUSS České Budějovice a obce, na jejímž území má být výjimka udělena.~~ **Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady provedení jednorázového měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy vždy nejméně jednou za 10 let. Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady akustickou studii pro ověření rozsahu ochranného hlukového pásma vždy nejméně jednou za 10 let. Orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště může nařídit provozovateli letiště provést měření hluku a zpracovat akustickou studii nejméně jednou za 5 let. Měřící body a charakter a obsah akustické studie bude předem projednán s orgánem příslušným k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.**

7a. Zjistí-li se na základě měření hluku podle bodu 7), že dochází k překračování stanovených hygienických limitů, zpracuje provozovatel letiště na vlastní náklady harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4a) a předloží jej orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště do 1 roku od vyhotovení protokolu o měření hluku.

7b. Zjistí-li se na základě měření hluku podle bodu 7), že došlo k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku podle předpisů o ochraně veřejného zdraví oproti hodnotám předpokládaným při vyhlášení ochranného hlukového pásma, případně údaji o hluku poskytnutém provozovatelem letiště pro řízení o umístění nebo povolení stavby, zpracuje provozovatel letiště na vlastní náklady harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4b) a předloží jej orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště do 1 roku od vyhotovení protokolu o měření hluku.

7c. Provozovatel letiště zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím sítě internet všechny dostupné podklady týkající se vyhlášeného ochranného hlukového pásma, zejm. vydaná opatření obecné povahy a jeho změny, výsledky měření, akustické studie.

7d. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2027 na vlastní náklady provést jednorázové měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy a protokoly z měření předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2027 na vlastní náklady zpracovat a předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště akustickou studii a návrh aktualizace vymezení ochranného hlukového pásma. Návrh zadání akustické studie a návrh aktualizace ochranného hlukového pásma předloží provozovatel letiště k odsouhlasení orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.

7e. Provozovateli letiště se ukládá do 31.12.2029 na vlastní náklady zpracovat a předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště harmonogram provádění protihlukových opatření podle bodu 4a), případně prokázat, že chráněné venkovní prostory staveb nejsou dotčeny nadlimitním hlukem z provozu letiště.

8. Platnost tohoto rozhodnutí není časově omezena. ~~V případě podstatných změn požádá navrhovatel o změnu tohoto rozhodnutí. Pokud pomine důvod, pro který je toto rozhodnutí vydáváno, rozhodne stavební úřad o ukončení jeho platnosti.~~

J. Obecné odůvodnění zvolené koncepce změny opatření obecné povahy

Dopravní a energetický stavební úřad byl záhy po zahájení výkonu věcné agendy v lednu 2024 konfrontován s problematikou ochranného hlukového pásma letiště v Českých Budějovicích.

Přičemž se zprvu seznámil v obecné rovině s rozsahem problematiky a s historickými konotacemi. Následně vyhodnotil situaci a po komplexní analýze celé problematiky byla prioritně řešena problematika nastavení procesu výjimek z předmětného ochranného hlukového pásma, tak jak jej rozhodnutí (opatření obecné povahy) a související právní předpisy umožňují. V době, kdy se problematikou Dopravní a energetický stavební úřad začal zabývat totiž proces vydávání výjimek nefungoval.

Uvedeného cíle se podařilo dosáhnout a proces výjimek z ochranného hlukového pásma začal Magistrát města České Budějovice realizovat.

Po dokončení tohoto prioritního úkolu Dopravní a energetický stavební úřad pokračoval v analýze stávajícího stavu ochranného hlukového pásma letiště v Českých Budějovicích za účelem vyhodnocení dalšího postupu, konkrétně přípravy návrhu opatření obecné povahy ve vztahu k ochrannému hlukovému pásmu letiště v Českých Budějovicích.

Po komplexní analýze dospěl Dopravní a energetický stavební úřad k závěru, že pro finální rozhodnutí o podobě ochranného hlukového pásma, tedy konkrétně pro rozhodnutí o změně prostorového vymezení ochranného hlukového pásma ani pro jeho případné zrušení, nemá dostatečné podklady. Poslední Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu známá akustická studie hodnotící stav hluku a jeho další vývoj na letiště v Českých Budějovicích je z 19.11.2012 a je tedy téměř 13 let stará.

Přičemž je zcela zřejmé, že za těchto 13 let se změnil provoz letiště, došlo k technickým pokrokům v oblasti hlučnosti letadel a obecně k výrazné změně skutkového i právního stavu. Zároveň je třeba říci, že je nadmíru zřejmé, že ochranné hlukové pásmo vyhlášené v roce 1995 již v současné době po téměř 30 letech nemusí odpovídat a z některých hledisek ani nemůže odpovídat stávajícímu skutkovému a právnímu stavu.

V kontextu nedostatku podkladů pro rozhodnutí o změně prostorového vymezení ochranného hlukového pásma či pro jeho případné zrušení dospěl Dopravní a energetický stavební úřad k závěru, že dostatečné podklady má pouze k aktualizaci podmínek původního ochranného hlukového pásma, které se staly neaktuální především v kontextu změny právní úpravy v oblasti ochrany veřejného zdraví.

Zároveň dospěl k závěru, že může významně zvýšit proporcionalitu ochranného hlukového pásma uložením některých povinností provozovateli letiště a tím zabezpečit nejen dostatečné podklady pro případnou změnu prostorového vymezení ochranného hlukového pásma či jeho zrušení, ale i nastavit základní rámec budoucího vývoje vymezení podmínek ochranných hlukových pásem.

Dopravní a energetický stavební úřad aktuálně vnímá, že je žádoucí i při případném zachování prostorového vymezení ochranného hlukového pásma toto ochranné pásmo vyhlásit v horizontu několika let na základě aktuálně platných právních předpisů a tím nahradit předmětné územní rozhodnutí z roku 1995 a zejména zajistit, aby přílohy obsahující prostorové vymezení ochranného hlukového pásma odpovídaly stávajícím nárokům na vymezení ochranných pásem.

Z tohoto důvodu přistoupil Dopravní a energetický stavební úřad k tomu, že tímto opatřením obecné povahy provedl pouze revizi podmínek původního ochranného hlukového pásma se zachováním jeho prostorového vymezení tak, jak je od roku 1995.

K. Odůvodnění konkrétních změn podmínek

Dopravní a energetický stavební úřad níže uvádí odůvodnění konkrétních změn podmínek ochranného hlukového pásma tak, jak jsou předmětem tohoto změnového opatření obecné povahy.

Ad a) Stávající podmínka je nadbytečná s ohledem na skutečnost, že ve smyslu ustanovení § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví lze zřizovat stavby v území zatíženém zdrojem hluku za podmínky, že se stavebník před zdrojem hluku ochrání. Stávající absolutní zákaz veškeré výstavby některých typů staveb

je tak nadbytečný a stačí toliko podmínka stavebníka „nové“ stavby s chráněným vnitřním prostorem stavby se ochránit.

Při výkladu je třeba vycházet z definice chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru stavby tak, jak jsou definovány v obecně závazných předpisech, aktuálně v ustanovení § 30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví („*Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.*“).

Namísto stávající podmínky se tedy formuluje nová podmínka zakazující v ochranném hlukovém pásmu vznik staveb s chráněným venkovním prostorem stavby, což v zásadě nelimituje typově vznik žádné stavby, pouze vyžaduje technická opatření, aby u příslušných nových staveb nevznikal chráněný venkovní prostor stavby a hygienický limit byl dodržen v případě chráněného vnitřního prostoru stavby.

Dále se zakazuje v ochranném hlukovém pásmu zřizovat chráněné venkovní prostory, protože zde není možné žádnými prostředky ochranu osob zajistit.

Navzdory tomu, že chráněným venkovním prostorem se v souladu s § 30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví považuje i „*Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.*“ Platí předmětná výjimka týkající se lesních a zemědělských pozemků, přičemž dle zákona č. § 3 odst. 2 zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů „*Orná půda, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady a trvalé travní porosty jsou zemědělskými pozemky.*“

Skutečnost, že v ochranném hlukovém pásmu nelze zřizovat chráněné venkovní prostory neznamená, že zde nelze zřizovat stavby, jež takový prostor vyžadují, neboť tento může být zpravidla zřízen mimo ochranné hlukové pásmo. Možnost zřídit stavbu, jež vyžaduje chráněný venkovní prostor, kdy tento prostor související se stavbu bude zřízen mimo ochranné hlukové pásmo tím není dotčena a podléhá projednání konkrétních podmínek s orgány ochrany veřejného zdraví, příp. stavebním úřadem.

Uvedeným dochází k zásadnímu snížení rozsahu omezení vyplývajícího z ochranného hlukového pásma.

Ad b) Předmětnou změnou je ukládána povinnost u staveb, s chráněným vnitřním prostorem stavby („*Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách.*“) v souladu s ustanovení § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví tuto stavbu zabezpečit tak, aby alespoň chráněný vnitřní prostor stavby splňoval hygienické limity při předpokládaném zatížení hlukem z provozu letiště.

Projektová dokumentace nových staveb a nástaveb a přístaveb bude zohledňovat existenci ochranného hlukového pásma a předpokládanou hladinu nadlimitního hluku, a to tak, aby u stavby po její realizaci byly alespoň v chráněných vnitřních prostorech hygienické limity dodrženy. Projektová dokumentace tedy musí reflektovat, že za použití materiálů s konkrétními akustickými vlastnostmi bude hlukový limit v chráněných vnitřních prostorech dodržen. Ke kolaudaci poté stavebník dodá zpravidla atesty o neprůzvučnosti použitých materiálů, případně měření neprůzvučnosti, tak aby odpovídalo projektové dokumentaci.

Ad c) V kontextu zrušení zákazu stanoveného v původní podmínce č. 1 dochází k úpravě podmínky č. 2, kde je stanovena povinnost se ochránit. Povinnost ochránit se je kromě novostaveb třeba přirozeně vztáhnout i na nástavby a přístavby a samozřejmě změny užívání staveb.

Ad d) Jedná se o drobnou úpravu v kontextu zrušení starého stavebního zákona (zák. č. 50/1976 Sb.), na než je odkaz vázán.

Ad e)

ad podmínka č. 4a

Provozovateli letiště se stanovuje nová povinnost vyplývající ze základního principu, že ten, kdo do území zatíženého nadlimitním hlukem přichází později se musí ochránit sám. A opačně, ten, kdo se v zatíženém území nacházel musí být provozovatelem letiště ochráněn.

Provozovateli letiště se tak ukládá povinnost u staveb s chráněným venkovním prostorem staveb, pro něž bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby nebo rozhodnutí o povolení stavby do 7.7.1995, provést na svůj náklad provedení nezbytných protihlukových opatření v takovém rozsahu u staveb, u nichž existuje chráněný prostor stavby, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy.

Datum 7.7.1995 bylo zvoleno s ohledem na nabytí právní moci územní rozhodnutí Úřadu města České Budějovice zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995. Tedy okamžik, kdy stavebníci věděli, že své stavby realizují v ochranném hlukovém pásmu a tedy v území s potenciálním nadlimitním hlukem z letecké dopravy.

Samotné dodržení/překročení hodnot hlukových limitů pro chráněný venkovní prostor stavby bude ověřeno měřením hluku jednotlivých letadel v různých směrech vzletů a přistání a stanovení charakteristického letového dne nejméně jednou za 10 let.

ad podmínka č. 4b

Na základě požadavku Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje, kdy se v původním návrhu „*neřeší povinnost provozovatele zdroje hluku vzhledem ke stavbám, které mají chráněný vnitřní prostor stavby, vzniklým v ochranném pásmu letiště od 1. 12. 2015 do současné doby i stavbám které vzniknou dle podmínky č. 1 a č. 2 návrhu opatření obecné povahy, jejichž protihluková opatření před nadlimitním hlukem stavebník navrhl/navrhne a zrealizoval/zrealizuje na základě informací o hluku v ochranném pásmu letiště poskytnutých provozovatelem letiště, a to v případě, že dojde k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku oproti hodnotám hluku, které stavebníkovi v době stavby poskytl provozovatel letiště.*“ byla doplněna předmětná podmínka č. 4b.

Tato podmínka zajišťuje, že vznikla-li v ochranném hlukovém pásmu chráněná stavba, která počítala s hlukovým zatížením dle ochranného hlukového pásma, případně údajů poskytnutých provozovatelem letiště, a dojde k navýšení tohoto hlukového zatížení o více než 2 dB, zajistí provozovatel letiště odborný posudek a provede příslušná dodatečná protihluková opatření tak, aby alespoň v chráněném vnitřním prostoru stavby hygienické limity dodrženy.

Povinnost provozovatele se tak neuplatní při každém zvýšení hlukového zatížení, ale pouze při takovém, kdy dojde k překročení hlukových limitů v chráněném venkovním prostoru stavby, příp. v chráněném vnitřním prostoru stavby.

Podmínky zvýšení hlukového zatížení oproti předpokladu ochranného hlukového pásma (deklaraci provozovatele letiště) a překročení zákonných hlukových limitů musí být splněny kumulativně.

Ad f) Jedná se o formální úpravu tak, aby reflektovala vývoj právní úpravy od doby vydání opatření obecné povahy a zároveň učinila formulaci opatření obecné povahy univerzálnější.

Ad g) Problematika výjimek z ochranného hlukového pásma je již v kontextu zrušení původního omezení obsaženého v podmínce č. 1 v zásadě irelevantní a rovněž je třeba uvést, že úprava problematiky výjimek se stala součástí obecné právní úpravy obsažené ve stavebním zákoně (§ 220 odst. 6 zákona č. 283/2021 Sb.).

Nové znění podmínky ukládá provozovateli letiště povinnost zajistit na vlastní náklady provedení jednorázového měření hluku a akustickou studii pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy vždy nejméně jednou za 10 let s tím, že orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště může nařídit provozovateli letiště provést měření hluku a zpracovat akustickou studii nejméně jednou za 5 let. Jednorázovostí je pak myšleno, že se nebude jednat o kontinuální měření po určitou dobu, ale měření, jež zajistí dostatečnou vypovídací hodnotu ve vztahu k určitému časově omezenému konkrétnímu období, tedy zpravidla jednou za 10 let. To však přirozeně ani neznamená, že se provede měření jedno, neboť je třeba dostát příslušným odborným postupům a metodikám.

Cílem této podmínky je nastavit režim pravidelných měření a pravidelné aktualizace podkladů na základě nichž může příslušný orgán dospět k závěru, že je třeba existující parametry ochranného hlukového pásma letiště upravit/změnit. Zároveň má uvedený podklad zjevnou vazbu na plnění dalších podmínek, zejména povinností v oblasti zabezpečení ochrany vlastníků některých staveb v zatíženém území.

Frekvence 10 let byla zvolena s ohledem na náklady spojené s touto povinností a zároveň předpoklad technologického vývoje v oblasti hluku z letecké dopravy. Operativní možnost nařídit měření a zpracování akustické studie ve zkráceném období (nejčastěji jednou za 5 let) vychází z možné aktuální potřeby provést měření v pochybnostech, zda jsou hlukové limity dodržovány.

Ad h) Dochází k doplnění čtyř nových podmínek opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu.

ad podmínka č.7a
Dojde-li v průběhu existence ochranného hlukového pásma k překročení stanovených hygienických limitů zpracuje provozovatel letiště na vlastní náklady harmonogram provádění protihlukových opatření u staveb s chráněným venkovním prostorem, které byly povoleny do 7.7.1995.

Účelem podmínky je zajistit ochranu veřejného zdraví u dotčených osob v území, jež na tuto ochranu mají nárok, neboť neměly povinnost se v době realizace svých staveb ochránit.

ad podmínka č.7b
Podmínka 7b navazuje na podmínku 4b a dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku, zajistí provozovatel letiště harmonogram provádění protihlukových opatření podle podmínky 4b do jednoho roku od vyhotovení protokolu o měření hluku a předloží jej orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma.

ad podmínka č.7c
Za účelem zajištění informovanosti veřejnosti a dostupnosti podkladů pro realizaci protihlukových opatření se ukládá provozovateli letiště zveřejnit dostupné podklady na svých internetových stránkách.

ad podmínka č.7d
Vzhledem ke skutečnosti, že předmětné ochranné hlukové pásmo bylo vyhlášeno v roce 1995 a od té doby neprošlo revizí, je třeba uložit provozovateli letiště zpracování nové aktuální akustické studie a návrhu aktualizace vymezení ochranného hlukového pásma. Rovněž je třeba provést jednorázové měření hluku, a to za účelem zjištění plnění hlukových limitů.

Jednorázovostí je pak myšleno, že se nebude jednat o kontinuální měření po určitou déle trvající dobu, ale měření, jež zajistí dostatečnou vypovídací hodnotu ve vztahu k určitému časově omezenému konkrétnímu období, tedy zpravidla jednou za 10 let. To však přirozeně ani neznamená, že se provede měření jedno, neboť je třeba dostát příslušným odborným postupům a metodikám.

ad podmínka č.7e
Vzhledem k tomu, že byla stanovena frekvence zpracování měření hluku a akustické studie jednou za 10 let (v mimořádných případech jednou za 5 let, stanoví-li tak orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma) je třeba reagovat na případný nadlimitní hluk již v reakci na provedené měření na základě podmínky č. 7c.

Ad i) Vzhledem k existenci obecné právní úpravy obsažené v § 220 odst. 6 stavebního zákona se jeví výslovná úprava v podmínkách opatření obecného povahy jako nadbytečná, a proto bude zrušena.

L. Zákonné dopady ochranného hlukového pásma

Zákonné dopady ochranného hlukového pásma lze identifikovat především v zákoně o civilním letectví a zákoně o ochraně veřejného zdraví.

Určité povinnosti, resp. zákonná omezení, jsou obsažena ve vazbě na to, že ve smyslu § 37 odst. 2 a 3 písm. f) zákona o civilním letectví jsou ochranným pásmem leteckých staveb ochranná pásma letišť, kterými jsou mj. ochranná hluková pásma.

Z ustanovení § 40 odst. 1 zákona o civilním letectví vyplývá, že „*[v] ochranných pásmech leteckých staveb lze provádět stavby a nestavební záměry pouze na základě povolení příslušného stavebního úřadu.*

V případech, kdy stavba nebo nestavební záměr nepodléhají vydání povolení podle stavebního zákona, vydá příslušný stavební úřad povolení k činnostem v ochranném pásmu letecké stavby. Příslušný stavební úřad vydá povolení podle věty první nebo druhé jen se souhlasem Úřadu. Úřad souhlas udělí, nebude-li stavba nebo nestavební záměr bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost.“ Ve smyslu § 40 odst. 2 zákona o civilním letectví pak platí, že „*[v] ochranných pásmech leteckých staveb lze provádět činnosti a provozovat zařízení jen se souhlasem Úřadu. Úřad souhlas udělí, nebude-li činnost nebo zařízení bránit leteckému provozu ani ohrožovat jeho bezpečnost.*“

Uvedená skutečnost má nepochybně spíše „formální“ dopad do práv vlastníků a dalších dotčených osob než dopad faktický. Je tak třeba uvést, že ochranné hlukové pásmo letiště v Českých Budějovicích není jediným ochranným pásmem letiště České Budějovice, přičemž tato ostatní ochranná pásma dalece překrývají ochranné hlukové pásmo letiště. A i kdyby tedy ochranné hlukové pásmo letiště nebylo vyhlášeno, tak by se předmětná ustanovení stále uplatnila. Zároveň je třeba uvést, že s ohledem na skutečnost, že původní prostorové vymezení ochranného hlukového pásma nemění nedochází k žádnému novému zásahu do práv dotčených osob.

Spornou zůstává otázka aplikace ustanovení § 31 odst. 5 zákona o ochraně veřejného zdraví, podle kterého platí, že „*U bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly alespoň uvnitř staveb hygienické limity hluku dodrženy. U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygienických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.*“

Dopravní a energetický stavební úřad se v této věci obrátil na Ministerstvo zdravotnictví, které v dopise č.j. MZDR 24910/2024-2/OVZ ze dne 17.9.2024 uvedlo: „*[Ministerstvo zdravotnictví] je nicméně toho názoru, že ustanovení § 31 odst. 5 zákona č. 258/2000 Sb. je třeba vztáhnout jak k těm [ochranným hlukovým pásmům], která jsou zřízena za podmínek stanovených § 31 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb. (tj. povinně na návrh provozovatele letiště tam, kde dochází k překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu na letištích zajišťujících ročně více než 50 tisíc vzletů nebo přistání a vojenských letištích), tak i k těm [ochranným hlukovým pásmům], která byla zřízena z jiných důvodů.*“

Tomuto závěru Ministerstva zdravotnictví ovšem zcela neodpovídá odborná literatura. „*V případě ochranného hlukového pásma letecké stavby zřízeného bez aplikace § 31 odst. 3 VeřZdr není provozovateli (ani vlastníkovi) letecké stavby stanovena v této souvislosti jakákoli zákonná povinnost nad rámec běžných zákonných povinností provozovatele letiště. Bližší ochranné/omezující podmínky a s nimi související povinnosti pro provozovatele letiště by pak rovněž stanovilo konkrétní opatření obecné povahy o zřízení protihlukového pásma.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Názor Ministerstva zdravotnictví patrně ne zcela podporuje i judikatura: „*Vzájemný vztah mezi zákonem o civilním letectví a zákonem o ochraně veřejného zdraví je takový, že postup podle zákona o ochraně veřejného zdraví je speciálním postupem v případě zřízení opatření obecné povahy, kdy za splnění zde uvedených podmínek je příslušný subjekt povinen o zřízení tohoto opatření požádat; samotný proces vydání tohoto opatření obecné povahy pak však již probíhá podle obecné úpravy zákona o civilním letectví. Pokud zákonné podmínky zákona o ochraně veřejného zdraví nejsou splněny, je možné postupovat podle obecných podmínek, a těmi jsou zákonná ustanovení zákona o civilním letectví. Rozdíl je v tom, že zákon o civilním letectví neukládá příslušnému provozovateli letiště povinnosti podat příslušný návrh, a ponechává tak možnost vydání opatření obecné povahy na rozhodnutí odpůrce.*“ (rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16. února 2017 č.j. 6A 228/2016 – 456, bod 144)

Dopravní a energetický stavební úřad se přiklání spíše k závěru, že ustanovení § 31 odst. 5 zákona o ochraně veřejného zdraví se uplatní jen na ochranná hluková pásma vymezená podle § 31 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví, nicméně respektuje závěry Ministerstva zdravotnictví jako ústředního správního orgánu ve věci ochrany veřejného zdraví a gestora zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na základě § 77 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví platí, že „*V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací z provozu na pozemních komunikacích nebo drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi.*“

Na základě § 77 odst. 5 zákona o ochraně veřejného zdraví platí, že „*Žadatel o vydání rozhodnutí o záměru stavby bytového domu, rodinného domu, stavby pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavby pro zdravotní nebo sociální účely anebo k funkčně obdobné stavbě a ke stavbě zdroje hluku do území zatíženého zdrojem hluku předloží stavebnímu úřadu měření hluku provedené podle § 32a nebo hlukovou studii a návrh opatření k ochraně před hlukem.*“

Na základě § 77 odst. 6 zákona o ochraně veřejného zdraví platí, že „*Neprovede-li žadatel o vydání rozhodnutí o povolení záměru do území zatíženého nadlimitním zdrojem hluku dostatečná opatření k ochraně před tímto nadlimitním hlukem, nemůže žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku. To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo hodnotám hluku vypočteným v hlukové studii, které byly předloženy v rámci žádosti podle odstavce 3. Za prokazatelné navýšení hluku se považuje navýšení větší než o 2 dB; toto navýšení se posuzuje postupem stanoveným prováděcím právním předpisem.*“

M. Proporcionalita navrženého řešení

Ačkoliv předmětné ochranné hlukové pásmo již jednou prošlo testem proporcionality, je třeba se touto otázkou dále zabývat.

„*Prosazení zájmu na ochraně veřejného zdraví, event. zájmu na zajištění provozu veřejných letišť a zajištění letových cest v podobě vymezení ochranného hlukového pásma tedy s sebou nese některé negativní dopady, zejména pro vlastníky nemovitostí v dotčeném území (viz níže). Při vymezení ochranného hlukového pásma – a to i v případě, kdy prvotně slouží k ochraně zdraví subjektů v něm žijících – je tedy vždy nutné respektovat princip proporcionality omezení. Proto je tedy třeba vždy posuzovat, zda je zřízení či existence ochranného hlukového pásma letiště ve stanoveném rozsahu nezbytné. Jak uvedl v tomto ohledu Nejvyšší správní soud, soud by jistě nemohl ponechat bez povšimnutí, pokud by např. opatřením obecné povahy bylo vymezeno ochranné pásmo kolem letiště a toto letiště by již neexistovalo; stejně tak by musel přihlédnout k tomu, že ochranné pásmo je zřízeno ve vztahu k provozu, jehož intenzita je trvale výrazně nižší a opatření tak poskytuje jednak nadbytečnou ochranu a jednak nadbytečně zatěžuje.*“ (BAHÝĽOVÁ, Lenka a KADEČKA, Stanislav. Ochranná hluková pásma letišť v „pološeru“ právní úpravy. *Právní rozhledy*. č. 13-14/2012, s. 476.)

Proporcionalita je vnímána dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu.

Proporcionalita v širším smyslu je chápána jako obecná přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva, a z tohoto důvodu je úkolem správních orgánů přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů.

Dopravní a energetický stavební úřad se tedy především zabýval otázkou, zda návrh opatření obecné povahy umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti). Sledovaným primárním cílem je ochrana veřejného zdraví spočívající v zákazu některých činností (např. zřizování venkovních chráněných míst) v ochranném hlukovém pásmu, kdy v tomto případě není možné ochránit osoby před negativními účinky hluku z leteckého provozu. Případně na základě ochranného hlukového pásma a souvisejících právních předpisů dochází k povinnosti zabezpečit technicky stavby s chráněnými vnějšími prostory staveb, jež se budou v ochranném hlukovém pásmu nacházet. A konečně uložená povinnost, aby provozovatel v případě zjištění překračování hlukových limitů zahájil v případě staveb, jež neměly povinnost „se ochránit“, úpravy těchto staveb za účelem dosažení hygienických limitů alespoň ve vnitřním chráněném prostoru stavby. Uvedená opatření a samotná existence ochranného hlukového pásma je způsobilá sledovaného cíle spočívajícího v ochraně veřejného zdraví dosáhnout.

Dopravní a energetický stavební úřad se dále zabýval otázkou, zda návrh opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným prostředkem (kritérium potřebnosti). Samotná vazba mezi opatřením obecné povahy a sledovaným cílem je zcela jasná a předmětné ukládané omezení či povinnosti jednoznačně směřují ke stanovenému cíli spočívajícímu v ochraně veřejného zdraví. Dopravnímu a energetickému stanovenému úřadu nejsou známy jiné vhodné prostředky, kterými by bylo možné sledovaných cílů dosáhnout.

Dopravní a energetický stavební úřad se zabýval i otázkou, zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů), přičemž dospěl k závěru, že dochází k zásadní minimalizaci dopadů, přičemž jsou činěny takové zásahy, jež přímo směřují k dosažení legitimního cíle na ochraně veřejného zdraví. Řada povinností pak vyplývá přímo z právních předpisů.

A konečně Dopravní a energetický stavební úřad zkoumal, zda je následek opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu). Dopravní a energetický stavební úřad vnímá, že na základě jemu dostupných podkladů nemohl zvolit přiměřenější řešení a v rámci zvoleného řešení směřoval k dalšímu získávání nezbytných podkladů a k ověřování dopadů a účinků ochranného hlukového pásma v pravidelných intervalech. Tím především nastavil harmonogram přezkumu přiměřenosti všech podmínek. Tímto dosáhl Dopravní a energetický stavební úřad dle jeho názoru nejvyšší možné přiměřenosti opatření obecné povahy.

K proporcionalitě ochranného hlukového pásma letiště České Budějovice se již vyjadřoval i rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 2 Ao 6/2010 – 93 ze dne 1. února 2011 v bodech 43 až 46: „*Soud by jistě nemohl ponechat bez povšimnutí, pokud by např. opatřením obecné povahy bylo vymezeno ochranné pásmo kolem letiště a toto letiště by již neexistovalo; stejně tak by musel přihlédnout k tomu, že ochranné pásmo je zřízeno ve vztahu k provozu, jehož intenzita je trvale výrazně nižší a opatření tak poskytuje jednak nadbytečnou ochranu a jednak nadbytečně zatěžuje.*

44. Navrhovatel označil opatření za neproporcionální zejména proto, že bylo vydáno za situace, kdy letiště Planá u Českých Budějovic bylo využíváno armádou, ovšem v současné době slouží civilním účelům. Změna v užívání letiště podle jeho názoru nevyžaduje tak rozsáhlé ochranné pásmo a právě v tom spatřuje zásah do svého vlastnického práva. V tom mu ovšem nelze přisvědčit. V důvodech územního rozhodnutí je totiž výslovně uvedeno, že „Tento návrh vychází ze současného stavu letiště tzn. že na letišti je pouze opravárenská základna letadel MO ČR a připravuje se výběrové řízení na provozovatele civilního letiště. Izofona „A“, na kterou je vyhlášeno toto ochranné pásmo je odvozena z předpokládaných podmínek budoucího civilního provozu letiště. (…) V rámci předloženého návrhu je zpracováno i pásmo ohraničené izofonou „B“, které je odvozeno z leteckého provozu bojových letadel, v němž se při letech proudových bojových letounů vyskytují hladiny zvuku L max 95 dB(A). Po dohodě zúčastněných stran není toto pásmo zahrnuto do ochranného pásma letiště, ale bude řešeno samostatným územním rozhodnutím o stavební uzávěře.“

45. Z toho plyne, že ochranné pásmo vymezené izofonou „A“ vycházelo ze záměru změny užívání letiště k civilnímu provozu. Tehdejší částečné užívání letiště k vojenským účelům bylo předmětem ochrany v pásmu vymezeném izofonou „B“; toto ochranné pásmo ovšem není předmětem přezkumu soudu v tomto řízení. Vymezení okruhu izofony „A“ přitom vycházelo z hlukové studie i závazného stanoviska hygienika. Podklady předložené účastníky v soudním řízení nejsou důkazem, že stávající či plánovaný provoz letiště je natolik odlišný od předpokládaného stavu v době vydání opatření obecné povahy, že by zde byl dán zřejmý nepoměr mezi vlivem provozu letiště a rozsahem chráněného území. Z ničeho tedy neplyne, že ochranné pásmo přesahuje hranici nezbytné ochrany zdraví před účinky hluku. Přitom je třeba vycházet z dlouhodobého výhledu provozu letiště, neboť omezení spočívá zejména ve vyloučení staveb pro bydlení, u nichž lze předpokládat trvalé umístění.

46. Navrhovateli nelze přisvědčit ani v názoru na disproporci mezi ochranou veřejného zájmu a zájmu navrhovatele. Je třeba zdůraznit, že smyslem a účelem zřízení ochranného pásma byla ochrana okolí letiště před hlukem z jeho provozu; nejednalo se o ochranné pásmo zajišťující řádný provoz letiště např. omezením výškových staveb v jeho okolí. Tato ochrana míří na subjekty zde existující, včetně navrhovatele. Omezení s ochranným pásmem spojené je logicky vyváženo zájmem na ochraně zdraví. Nelze skutečně dospět k závěru, že zájem navrhovatele na využití jeho vlastnictví podle jeho úvahy převažuje nad zájmem na ochraně zdraví obyvatel. Soud tedy neváží proti zájmu na ochraně vlastnictví navrhovatele zájem na ochraně soukromého podnikání provozovatele letiště, ale veřejný zájem na ochraně obyvatel před účinky hluku. Dospěl k závěru, že převažujícím je zájem na ochraně zdraví obyvatel. Na tom nemůže nic změnit ani to, že si navrhovatel zřejmě nepřeje být takto chráněn. Poukazuje-li na nemožnost využít pozemky k výstavbě, pak výstavba může probíhat jen v limitech daných ochranným pásmem a jeho účinky se tak vztahují i na případné budoucí uživatele staveb. Argument o bránění záměru zastavění pozemků stavbami, které lze do ochranného pásma umístit, nemůže mít při tomto posouzení význam - předmětem řízení není povolení těchto staveb.“

Dopravní a energetický stavební úřad si v tomto ohledu dovoluje dodat, že podmínky ochranného hlukového pásma činí výrazně benevolentnější a zásah do vlastnických práv minimalizuje. Zároveň ukládá řadu povinností provozovateli letiště, čímž vyvažuje práva a povinnosti dotčených osob.

Cílem tohoto opatření obecné povahy je také zajistit podmínky pro zjištění skutkového stavu tak, aby mohl být v dohledné době vyhodnocen aktuální a budoucí stav v oblasti hluku z leteckého provozu a mohlo dojít k úpravě/nového vyhlášení/zrušení ochranného hlukového pásma.

N. Účinnost opatření obecné povahy

Ve smyslu ustanovení § 173 odst. 1 správního řádu nabývá toto opatření obecné povahy účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

O. Projednání s úřady územního plánování

Dopravní a energetický stavební úřad projednal návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/037626/24 ze dne 10. 10. 2025 s úřady územního plánování, kterými jsou ve smyslu ustanovení § 19 odst. 2 stavebního zákona Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, a Magistrát města České Budějovice, Odbor územního plánování, a to ve smyslu ustanovení § 37 odst. 1 věta třetí zákona o civilním letectví.

Dopravní a energetický stavební úřad si v rámci projednání dovolil poukázat na závěry rozsudku Městského soudu v Praze č.j. 6A 228/2016 - 456 ze dne 16. 2. 2017 body 116-119, které se týkají řádného projednání návrhu ochranného hlukového pásma s orgány územního plánování.

Magistrát města České Budějovice, odbor územního plánování, se k návrhu opatření obecné povahy vyjádřil sdělením zn. OÚP/O-1201/2025/Mach ze dne 4. 11. 2025, v němž uvedl zejména následující:

„***Územní plán Planá**, který nabyl účinnosti dne 27. 11. 2024, nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Jen v koordinačním výkrese je vyznačeno ochranné pásmo letiště České Budějovice – izofona „A“. ÚP Planá v ochranném pásmu navrhuje nové plochy pro bydlení individuální, občanské vybavení komerční, občanské vybavení – sport, výroba zemědělská a lesnická, plochy smíšené výrobní všeobecné, výroba lehká a zeleň sídelní ostatní – veřejná zeleň.*

***Územní plán Homole, ve znění Změny č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 9 a 10** s datem účinnosti 1. 8. 2024 (dále jen „ÚP Homole“) nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Jen v koordinačním výkrese je vyznačeno ochranné pásmo letiště České Budějovice – izofona „A“. ÚP Homole v ochranném pásmu navrhuje nové plochy výroby a skladování – výroba lehká, plochy veřejných prostranství, plochy pro činnosti související s provozem letiště, plochy pro činnosti a děje doplňující provoz letiště, plochy areálu letiště neurčené primárně k zástavbě a koridory dopravní infrastruktury. Dále se zde nacházejí stávající plochy občanského vybavení, plochy bydlení, plochy rekreace, plochy technické infrastruktury, plochy zemědělské, plochy smíšené nezastavěného území, plochy lesní a přistávací plochy.*

***Územní plán Závraty**, který nabyl účinnosti dne 12. 1. 2011, nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Ochranné pásmo není ani vyznačeno v koordinačním výkrese. V ochranném pásmu se nacházejí pouze plochy nezastavěného území – plochy zemědělské a plochy smíšené nezastavěného území.*

***Územní plán Boršov nad Vltavou, ve znění Změny 1, 2, 3 a 4** s datem nabytí účinnosti 15. 4. 2025 (dále jen „ÚP Boršov nad Vltavou“), nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Jen v koordinačním výkrese je vyznačeno ochranné pásmo letiště – schválená isofona. Dle ÚP Boršov nad Vltavou se v ochranném pásmu letiště nachází stabilizovaná plocha vodní a vodohospodářská všeobecná.*

***Územní plán Lipí, ve znění Změny 1, 2, 3 a 4** s datem nabytí účinnosti 28. 6. 2023 (dále jen „ÚP Lipí“) nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Plocha letiště s uvažovaným mezinárodním provozem v Plané u Českých Budějovic se přímo nedotýká řešeného území, avšak ochranná pásma do řešeného území zasahují. Všechna ochranná pásma jsou zakreslena ve výkresové části (koordinační výkres) jako limity využití území. V území ochranného pásma letiště se nachází převážně nezastavěná území (zeleň krajinná, plochy zemědělské, plochy lesní a plochy vodní). Dále se zde nacházejí stávající plochy specifické a plochy technické infrastruktury.*

***Územní plán Litvínovice, ve znění Změny 2, 3, 4, 5, 6 a 7**, který nabyl účinnosti dne 21. 3. 2025 (dále jen ÚP Litvínovice“), nepopisuje územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Ochranné pásmo není ani vyznačeno v koordinačním výkrese. V ochranném pásmu se nacházejí převážně plochy nezastavěného území – plochy přírodní všeobecné a plochy vodní a vodohospodářské všeobecné. V území se nachází také plocha zastavitelná občanského vybavení všeobecné.*

***Územní plán města České Budějovice**, ve znění pozdějších změn (dále jen „ÚPnM“), který byl schválen zastupitelstvem města dne 23. 3. 2000 usnesením č. 39/2000, a v souladu s obecně závaznou vyhláškou č. 4/2000 o závazných částech ÚPnM, v platném znění (dále jen „OZV“) v čl. 135 OZV řeší subsystém*

letecké dopravy – část b)1. územní rozhodnutí o ochranném pásmu, kterým je stanovena ochrana před negativními účinky hluku z provozu letiště na okolí, ohraničené izofonou „A“, se zvláštními podmínkami pro umisťování staveb – Území rozhodnutí č. j. SÚ 6787/94/Ko, ze dne 5. června 1995, kterým se stanovuje ochranné pásmo letiště Planá. Nejsou zde popsány žádné podmínky pro výstavbu. Územní plán města české Budějovice zde má navržené různé plochy např.: zastavitelné území s charakterem smíšeným individuálního bydlení v příměstí (SIN-3) dle čl. 31 OZV, zastavitelné území s převažujícím charakterem obytným individuálním v příměstí (IN-3) viz čl. 18 a zastavitelné území s charakterem smíšeným kolektivního bydlení v příměstí (SKOL-3) viz. čl. 35 OZV.

***Regulační plán České Budějovice Rožnov** – vesnická památková zóna (nabytí účinnosti dne 15. 6. 2000). Dle kap. 1.11.4 a kap. 1.5.1 textové části RP je území z cca 95 % ochranným pásmem letiště Planá, ohraničeným izofonou A s hladinou hluku 100 dB z leteckého provozu. Výstavba nových objektů pro bydlení, zdravotnictví, školství apod. není připouštěna. Údržba nebo rekonstrukce stávajícího bytového fondu je možná.*

***Územní studie „Rožnov U Školy II“** - Dle kap. c.3.2. textové části ÚS jsou v ploše smíšené individuální všechny činnosti uvedené v bodě 1. územního rozhodnutí Zn.: SÚ 6787/94/ko ze dne 5. 6. 1995 o ochranném pásmu letiště Planá u Českých Budějovice (resp. letiště České Budějovice) nepřípustné. Ostatní typy staveb neuvedené v bodě 1. předmětného územního rozhodnutí a přípustné níže v textu tohoto funkčního typu lze umístit a povolit za předpokladu, že projektová dokumentace pro správní řízení bude řešit protihluková opatření a při kolaudaci bude doloženo splnění příslušných limitů z hlediska hlukové propustnosti použitých stavebních materiálů.*

Územní studie Děkanská pole VII (schválení 17. 7. 2018)

V kap. C.2. textové části studie je popsáno, že faktorem, který svojí existencí významně omezuje funkční využití řešeného území uvnitř je ochranné pásmo „A“ letiště Planá u Českých Budějovic. Umožňuje pouze nízkopodlažní zástavbu s charakterem nebytových funkcí. Obytné funkce v ochranném pásmu letiště jsou podmíněny udělením výjimky z územního rozhodnutí vydaného Úřadem města České Budějovice pod zn. SÚ 6787/94/Ko z 5.6.1995.

V kap. C.5. textové části studie je popsané podmíněně přípustné využití v plochách smíšeného území s bydlením individuálního charakteru: Obytné funkce v ochranném pásmu letiště Planá u Českých Budějovic (izofona A) jsou podmíněny udělením výjimky z územního rozhodnutí vydaného Úřadem města České Budějovice pod zn. SÚ 6787/94/Ko z 5.6.1995. Ostatní typy staveb neuvedených v nepřípustném využití lze umístit za předpokladu, že projektová dokumentace pro správní řízení bude řešit protihluková opatření a při kolaudaci bude doloženo splnění příslušných limitů hlukové prozvučnosti; Inženýrské stavby a stavby technického vybavení s podmínkou, že jejich užívání nebude z hlediska provozu letiště Planá u Českých Budějovic škodlivé. Nepřípustné využití: v ochranném pásmu letiště Planá u Českých Budějovic nebudou povolovány novostavby zdravotnických, školských a rekreačních.

<u>Závěr:</u>

- *Soulad konkrétního záměru v dotčeném území OOP s výše uvedenými územně plánovacími dokumentacemi a územně plánovacími podklady bude posuzován s ohledem na nově vydané a účinné OOP.*
- *Upozorňujeme, že posuzování záměrů nově provádí stavební úřad dle § 193 odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb.*
- *Dále informujeme o pořizování nového Územního plánu České Budějovice, ve kterém bude vydané a účinné OOP zohledněno. V současné době se zpracovává návrh Územního plánu České Budějovice pro společné a veřejné projednání.*“

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje a územního plánování, se k návrhu opatření obecné povahy vyjádřil sdělením č.j. KUJCK 132603/2025, zn. OREG 115522/2025/vetr SO ze dne 27. 11. 2025, v němž uvedl zejména následující:

„*V území dotčeném projednávanou změnou opatření obecné povahy jsou z hlediska krajské úrovně územního plánování vymezeny koridory dopravní infrastruktury, popř. technické infrastruktury, prvky*

územního systému ekologické stability a rozvojové plochy nadmístního významu navazující na Letiště České Budějovice RA1 a RA2. Tyto rozvojové plochy jsou definovány jako strategické rozvojové plochy se zvýšeným potenciálem pro rozvoj zejména ekonomických aktivit, a to díky vazbě na Letiště České Budějovice. Kromě záměrů pro rozvoj ekonomických aktivit mohou být součástí těchto ploch také záměry občanského vybavení a stavby a zařízení potřebná a související se zajištěním provozu Letiště České Budějovice.

Nastavená pravidla projednávaného opatření obecné povahy vymezení rozvojových plocha a jejich obsah nepopírají.

Úřad územního plánování z pohledu zájmů v oblasti územního plánování nevznáší k projednávanému návrhu opatření obecné povahy žádné připomínky. Úřad územního plánování pouze upozorňuje, že je vhodné k opatření obecné povahy přiložit též grafickou přílohu s vyznačením dotčeného území.“

Návrh opatření obecné povahy byl tímto ve smyslu § 37 odst. 1 věta třetí zákona o civilním letectví s orgány územního plánování projednán.

P. Projednání s krajskou hygienickou stanicí

Dopravní a energetický stavební úřad projednal návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/037627/24 ze dne 10. 10. 2025 s Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje, a to s ohledem na skutečnost, že otázka ochranného hlukového pásma se dotýká zájmů ochrany veřejného zdraví a s ohledem na ustanovení § 31 odst. 4 věta druhá zákona o ochraně veřejného zdraví.

Dopravní a energetický stavební úřad si v rámci projednání dovolil poukázat na závěry rozsudku Městského soudu v Praze č.j. 6A 228/2016 - 456 ze dne 16. 2. 2017 body 116-119, které je vhodné přiměřeně aplikovat a respektovat navzdory tomu, že primárně cílí na stanoviska úřadů územního plánování.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích vydala k návrhu opatření obecné povahy vyjádření č. j. KHSJC 32041/2025/HOK RED, sp. zn. S-KHSJC 29439/2025, ze dne 6. 11. 2025, v němž uvedla zejména následující:

„*Návrh opatření obecné povahy neřeší povinnost provozovatele zdroje hluku vzhledem ke stavbám, které mají chráněný vnitřní prostor stavby, vzniklým v ochranném pásmu letiště od 1. 12. 2015 do současné doby i stavbám které vzniknou dle podmínky č. 1 a č. 2 návrhu opatření obecné povahy, jejichž protihluková opatření před nadlimitním hlukem stavebník navrhl/navrhne a zrealizoval/zrealizuje na základě informací o hluku v ochranném pásmu letiště poskytnutých provozovatelem letiště, a to v případě, že dojde k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku oproti hodnotám hluku, které stavebníkovi v době stavby poskytl provozovatel letiště.*

Odůvodnění.

Součástí podání je NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY PRO PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY č.j. DESU/001/035899/24 a Územní rozhodnutí o ochranném pásmu Úřadu města České Budějovice, stavební řad č.j. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995.

Stávající ochranné hlukové pásmo Letiště České Budějovice bylo vyhlášeno právě opatřením obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995. Ochranné hlukové pásmo zasahuje do zastavěného území v obci Planá u Českých Budějovic a v městě České Budějovice. V zastavěných částech těchto obcí bylo ochranné hlukové pásmo vyznačeno v podrobnější mapě, která je součástí opatření obecné povahy. Podmínky opatření obecné povahy a rozsah ochranného pásma vycházejí z doplněného návrhu zpracovaného v březnu 1995 firmou Techson Praha a projednání s účastníky řízení a dotčenými orgány.

Dopravní a energetický stavební úřad dospěl k závěru, že podmínky ochranného hlukového pásma neodpovídají stávajícímu právnímu stavu a jsou příliš restriktivní. Rovněž dospěl k závěru, že je třeba vyhodnotit stávající rozsah ochranného hlukového pásma a za tímto účelem stanovuje některé nové podmínky.

[…]

KHS upozorňuje, že v mezidobí, zejména od 1. 12. 2015, kdy vstoupil v platnost zákon č. 267/2015, kterým se měnil zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále i jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), který v novém §77 umožnil výstavbu staveb s chráněným vnitřním prostorem stavby i v hlukově zatížených území, až do současné doby, vznikly dle novelizovaného znění § 77 v ochranném pásmu letiště stavby s chráněným vnitřním prostorem stavby. Návrh OOP, kterým se mění OOP z 5. 6. 1995 by měl řešit i tyto stavby a zakotvit povinnost provozovatele zdroje hluku vyplývající z § 77 zákona č. 258/2000 Sb. do podmínek nového návrhu OOP.

§ 77 ve znění zákona 258/2000 Sb.“ od 1. 12. 2015:

(1) Orgán ochrany veřejného zdraví je dotčeným správním úřadem při rozhodování ve věcech upravených zvláštními právními předpisy, které se dotýkají zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví podle tohoto zákona a zvláštních právních předpisů včetně hodnocení a řízení zdravotních rizik. Orgán ochrany veřejného zdraví vydává v těchto věcech stanovisko. Souhlas může orgán ochrany veřejného zdraví vázat na splnění podmínek. Stanovisko není rozhodnutím vydaným ve správním řízení.

(2) V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Postup podle věty první se nepoužije u záměrů, jejichž součástí je veřejná produkce hudby.

(3) Stavební úřad vždy zajistí, aby záměr žadatele ke stavbě bytového domu, rodinného domu, stavbě pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavbě pro zdravotní nebo sociální účely anebo k funkčně obdobné stavbě a ke stavbě zdroje hluku byl z hlediska ochrany před hlukem posouzen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

(4) Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 měření hluku provedené podle § 32a a návrh opatření k ochraně před hlukem. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy a žadatel o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení ke stavbě podle odstavce 3.

(5) Neprovede-li stavebník dostatečná opatření k ochraně před hlukem, nemůže žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku. To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku; co se považuje za prokazatelné navýšení hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Nyní platné znění § 77 zákona č. 258/2011 Sb.:

(1) Orgán ochrany veřejného zdraví je dotčeným správním úřadem při rozhodování ve věcech upravených zvláštními právními předpisy, které se dotýkají zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví podle tohoto zákona a zvláštních právních předpisů včetně hodnocení a řízení zdravotních rizik. Orgán ochrany veřejného zdraví vydává v těchto věcech stanovisko. Souhlas může orgán ochrany veřejného zdraví vázat na splnění podmínek. Stanovisko není rozhodnutím vydaným ve správním řízení.

(2) Žádost o vydání stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví vyžadovaného tímto zákonem pro povolení záměru podle stavebního zákona lze podat prostřednictvím portálu stavebníka podle stavebního zákona.

(3) V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací z provozu na pozemních komunikacích nebo drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi.

(4) Žadatel o vydání povolení záměru stavby bytového domu, rodinného domu, stavby pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavby pro zdravotní nebo sociální účely anebo funkčně obdobné stavby a stavby zdroje hluku před podáním žádosti o povolení záměru, nebo stavební úřad po podání žádosti žadatele o povolení záměru zajistí, aby záměr těchto staveb byl z hlediska ochrany před hlukem posouzen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

(5) Žadatel o vydání rozhodnutí o záměru stavby bytového domu, rodinného domu, stavby pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavby pro zdravotní nebo sociální účely anebo k funkčně obdobné stavbě a ke stavbě zdroje hluku do území zatíženého zdrojem hluku předloží stavebnímu úřadu měření hluku provedené podle § 32a nebo hlukovou studii a návrh opatření k ochraně před hlukem.

(6) Neprovede-li žadatel o vydání rozhodnutí o povolení záměru do území zatíženého nadlimitním zdrojem hluku dostatečná opatření k ochraně před tímto nadlimitním hlukem, nemůže žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku. To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo hodnotám hluku vypočteným v hlukové studii, které byly předloženy v rámci žádosti podle odstavce 3. Za prokazatelné navýšení hluku se považuje navýšení větší než o 2 dB; toto navýšení se posuzuje postupem stanoveným prováděcím právním předpisem.

Ze znění § 77 stále vyplývá povinnost provozovatele zdroje hluku provést protihluková opatření, pokud dojde k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku oproti původním hodnotám hluku, a to většímu než 2 dB.

Stavebníci objektů s chráněným vnitřním prostorem staveb doložili pro stavební řízení doklad o hluku v území, do kterého umisťovali své stavby a informace o hlučnosti získávali od provozovatele letiště.“.

Dopravní a energetický stavební úřad na základě tohoto vyjádření Krajské hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích upravil návrh opatření obecné povahy a doplnil nové body opatření obecné povahy č. 4b a 7b, které problematiku reflektují.

Následně Dopravní a energetický stavební úřad projednal s Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje upravený návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/030505/25 ze dne 02. 12. 2025.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích vydala k upravenému návrhu opatření obecné povahy vyjádření č. j. KHSJC 35195/2025/HOK RED, sp. zn. S-KHSJC 29439/2025, ze dne 2. 12. 2025, v němž uvedla zejména následující:

„*S doplněným NÁVRHEM OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY PRO PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY č.j. DESU/001/027254/25, Sp. zn. SZ DESU/035899/24 ze dne 2. 12. 2025 se souhlasí.*

Odůvodnění.

Součástí podání je doplněný NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY PRO PROJEDNÁNÍ S DOTČENÝMI ORGÁNY č.j. DESU/001/027254/25, Sp. zn. SZ DESU/035899/24.

[…]

Do návrhu Opatření obecné povahy byly zapracovány připomínky dle vyjádření KHS č.j. 32041/2025 ze dne 6. 11. 2025, týkající se povinnosti provozovatele hluku vyplývající z § 77 zákona č. 258/2011 Sb.“

Dopravní a energetický stavební úřad tedy opatřil k návrhu opatření obecné povahy souhlasné vyjádření krajské hygienické stanice ve smyslu § 31 odst. 4 věta druhá zákona o ochraně veřejného zdraví.

Q. Projednání s Úřadem pro civilní letectví

Dopravní a energetický stavební úřad projednal návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/037625/24 ze dne 10. 10. 2025 s Úřadem pro civilní letectví, a to analogicky ve smyslu ustanovení § 37 odst. 1 věta třetí zákona o civilním letectví: „*Ochranné hlukové pásmo letiště zřídí stavební úřad opatřením obecné povahy po projednání s úřadem územního plánování a s Úřadem.*“

Dopravní a energetický stavební úřad si v rámci projednání dovolil poukázat na závěry rozsudku Městského soudu v Praze č.j. 6A 228/2016 - 456 ze dne 16. 2. 2017 body 116-119, které je vhodné přiměřeně aplikovat a respektovat navzdory tomu, že primárně cílí na stanoviska úřadů územního plánování.

Úřad pro civilní letectví se k návrhu opatření obecné povahy vyjádřil stanoviskem č. j. 18005-25-701, sp. zn. 16863-25-701, ze dne 4. 11. 2025, v němž uvedl zejména následující:

„*Úřad konstatuje, že revidovaný návrh ochranného pásma:*

- *reflektuje potřebu vyhodnotit a případně optimalizovat ochranu před hlukem v dotčených územích;*
- *není v kolizi s aktuálním provozními a bezpečnostními požadavky na provoz dotčeného letiště řešenými v působnosti Úřadu dle zákona o civilním letectví.*

Úřad upozorňuje, že jakékoli další změny v režimu ochrany popř. další rozšíření provozu na letišti mohou vyžadovat nové posouzení vlivu na ochranné pásmo a mohou být předmětem dalšího projednání.“.

Návrh opatření obecné povahy byl tímto ve smyslu § 37 odst. 1 věta třetí zákona o civilním letectví s Úřadem pro civilní letectví projednán.

R. Projednání s „místními“ stavebními úřady

Dopravní a energetický stavební úřad projednal návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/037628/24 ze dne 10. 10. 2025 s Magistrátem města České Budějovice, odborem stavební úřad, a Krajským úřadem Jihočeského kraje, samostatným oddělením krajský stavební úřad, a to v kontextu zásahu do působnosti „místních“ stavebních úřadů, jejichž činnost stávající i „upravené“ ochranné hlukové pásmo ovlivňuje.

Krajský úřad Jihočeského kraje, oddělení krajský stavební úřad, se k návrhu opatření obecné povahy vyjádřil stanoviskem č. j. KUJCK 124519/2025, sp. zn. OKSU/115521/2025/zbml, ze dne 5. 11. 2025, v němž uvedlo zejména následující:

„*Po prostudování návrhu opatření obecné povahy č. j. DESU/001/035899/24, ze dne 10. 10. 2025, kterým se mění opatření obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavebního úřadu, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, kterým bylo vyhlášeno ochranné hlukové pásmo Letiště České Budějovice, krajský úřad sděluje, že k návrhu opatření obecné povahy je bez připomínek.*“.

Magistrát města České Budějovice, odbor stavební úřad, se k návrhu opatření obecné povahy do okamžiku jeho zveřejnění nevyjádřil. Právní předpisy však takové vyjádření nevyžadují, takže vydání návrhu opatření obecné povahy ani samotného opatření obecné povahy tato skutečnost nebrání.

S. Projednání s Ministerstvem obrany

Dopravní a energetický stavební úřad projednal návrh tohoto opatření obecné povahy dopisem č.j. DESU/001/000007/25 ze dne 10. 10. 2025 s Ministerstvem obrany jako orgánem zajišťujícím bezpečnost České republiky a původním žadatelem o zřízení původního ochranného hlukového pásma.

Ministerstvo obrany se k návrhu opatření obecné povahy vyjádřilo stanoviskem č. j. MO 983864/2025-1322, sp. zn. 207012/2025-1322/OÚZBR, ze dne 6. 11. 2025, v němž uvedlo zejména následující:

„*Ministerstvo obrany principiálně souhlasí s úpravou ochranného hlukového pásma Letiště České Budějovice zřízeného dne 5.6.1995 územním rozhodnutím zn. SÚ 6787/94/Ko s ohledem na současný stav užívání Letiště České Budějovice. Ministerstvo obrany zároveň sděluje, že v souladu s platnou Koncepcí rozvoje letištní sítě pro potřeby zajišťování obrany ČR a využití letišť pro potřeby zajišťování obrany ČR a využití letišť pro potřeby Vzdušných sil AČR (dále VzS AČR) je i nadále Letiště České Budějovice zahrnuto do kategorie záložních letišť pro stíhací a dopravní letouny VzS AČR. Současně je letiště využitelné i pro letouny NATO při plnění aliančních úkolů. Zabezpečení infrastruktury pro transport a činnost jednotek NATO na území ČR vyplývá ze závazků v rámci kolektivní obrany NATO. Ministerstvo obrany žádá o zohlednění těchto skutečností v OOP zřizovaném z úrovně DESU, které mění stávající OOP Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995.*

Předmětem návrhu opatření obecné povahy, kterým se mění opatření obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995, je úprava hlukového OP Letiště České Budějovice zřízeného za podmínek odpovídajících době jeho zřízení v roce 1995 na stávající stav v území a aktuální statut letiště stanovením nových podmínek OOP a úpravou rozsahu ochranného hlukového pásma. S tímto krokem narovnání právního stavu na skutečný stav v území Ministerstvo obrany souhlasí za podmínky, že nedojde k zamezení či ohrožení využívání Letiště České Budějovice při plnění úkolů obrany ČR včetně taktických cvičení.

Odůvodnění:

Letiště České Budějovice je zahrnuto do kategorie záložních letišť pro stíhací a dopravní letouny VzS AČR. Současně je letiště využitelné pro letouny NATO při plnění aliančních úkolů. Např. v září letošního roku došlo na Letišti České Budějovice k plánovanému praktickému procvičení letištního manévru v rozsahu 14 dnů s letouny L-159 ALCA včetně dvoutýdenního leteckého provozu AČR a bylo provedeno 32 letů. Pro případ dlouhodobější dislokace na letišti je předpokládána dislokace v západní části letiště (v místech současného aeroklubu). Úpravou hlukového OP Letiště České Budějovice nesmí být ohroženo plnění veřejného zájmu na zajištění obrany státu a využití Letiště České Budějovice jako záložního letiště.

Ministerstvem obrany uplatněné stanovisko v pozici dotčeného orgánu je nutno ve veřejném zájmu pořizovatelem akceptovat s ohledem na nezbytnost plnění veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu.“.

Návrh opatření obecné povahy byl tímto projednán z hlediska ochrany zájmů obrany České republiky a plnění mezinárodních závazků v oblasti obrany. Návrh opatření obecné povahy nemůže zájmy v této oblasti negativně ovlivnit.

T. Projednání s provozovatelem letiště

Dopravní a energetický stavební úřad předpokládal projednání návrhu opatření obecné povahy s provozovatelem letiště, společností Jihočeské letiště České Budějovice a.s., až v rámci projednání s ostatními osobami. Nicméně navzdory tomu, že mu návrh pro projednání s dotčenými orgány nebyl Dopravním a energetickým stavebním úřadem adresován, zjevně jej získal a vyjádřil se k němu dopisem ze dne 23.10.2025 takto:

„*Po prostudování zaslaného návrhu vznášíme dvě výhrady. První se týká změny uvedené pod písm. g) výroku OOP, který upravuje podmínku č. 7 měněného územního rozhodnutí a nově zní: „Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady provedení jednorázového měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy vždy nejméně jednou za 10 let. Provozovatel letiště zajistí na vlastní náklady akustickou studii pro ověření rozsahu ochranného hlukového pásma vždy nejméně jednou za 10 let. Orgán příslušný k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště může nařídit provozovateli letiště provést měření hluku a zpracovat akustickou studii nejméně jednou za 5 let. Měřící body a charakter a obsah akustické studie bude předem projednán s orgánem příslušným k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.“.*

Zde máme výhradu ke slovu jednorázové, které vyvolává pochybnosti o způsobu měření – je tím myšleno, že všechna místa měření budou měřena v jeden den a synchronně? Jednorázovost je pak následně v textu vysvětlena, že se nebude jednat o kontinuální měření po určitou dobu, ale měření, jež zajistí dostatečnou vypovídací hodnotu ve vztahu k určitému časově omezenému konkrétnímu období, tedy zpravidla jednou za 10 let. Domnívám se, že slovo „jednorázové“ není v tomto případě, i přes vysvětlení, vhodné a navrhujeme jeho vypuštění.

Druhá výhrada se týká změny uvedené pod písm. h) výroku OOP, který upravuje podmínku č. 7c měněného územního rozhodnutí a nově zní: „Provozovateli letiště se ukládá do 31. 12. 2027 na vlastní náklady provést jednorázové měření hluku pro ověření plnění hygienických limitů hluku stanovených obecně závaznými právními předpisy a protokoly z měření předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště. Provozovateli letiště se ukládá do 31. 12. 2027 na vlastní náklady zpracovat a předložit orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště akustickou studii a návrh aktualizace vymezení ochranného hlukového pásma. Návrh zadání akustické studie a návrh aktualizace ochranného hlukového pásma předloží provozovatel letiště k odsouhlasení orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.“

V případě výše citované části výroku OOP vznášíme výhradu k povinnosti předkládat správnímu orgánu návrh zadání akustické studie a navrhujeme, aby povinnost byla formulována takto: „Akustickou studii a návrh aktualizace ochranného hlukového pásma předloží provozovatel letiště k odsouhlasení orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště.“ V souvislosti s uplatněnou výhradou se domníváme, že povinnost předkládat návrh zadání akustické studie je uložena nad rámec oprávnění správního orgánu, v daném případě by se mohlo nanejvýš o neformální konzultaci ze strany provozovatele letiště.“.

S ohledem na zásadu rovnosti účastníků Dopravní a energetický stavební úřad v návrhu opatření obecné povahy sdělil, že vypořádání námitek provozovatele letiště bude provedeno spolu s vypořádáním námitek a připomínek ostatních dotčených osob.

V rámci lhůty stanovené dotčeným osobám k uplatnění námitek či připomínek již provozovatel letiště žádné doplňující vyjádření nezaslal.

K předčasně uplatněným námitkám uvádí Dopravní a energetický stavební úřad následující:

Provozovatel letiště má pochybnosti o užitém pojmu „jednorázově“ ve vztahu k vyžadovanému měření. Dopravní a energetický stavební úřad se v odůvodnění již tomuto pojmu a jeho smyslu věnoval. Je tak třeba znovu uvést, že smyslem tohoto vyjádření je omezit povinnost vztahující se k měření hluku na určité omezené časové období, a vymezit se zejména k problematice kontinuálního měření. Smyslem tohoto omezeného rozsahu je zabránit výkladům kladoucím na provozovatele letiště zbytečné nároky a omezit takové měření určitým časově omezeným obdobím v rámci stanovené periodicity. V kontextu stanovené periodicity (10 let/5 let) je zřejmé, že jednorázovostí není myšleno, že měření proběhne ve všech měřících bodech v jeden a tentýž okamžik. A to i s ohledem na skutečnost, že řádné měření bude zpravidla vyžadovat provedení série měření, a to i s případnými časovými odstupy, a to i ve stejném měřícím bodu opakovaně. Jednorázovost se tedy vztahuje k sérii nezbytných měření v souladu se všemi odbornými a metodickými požadavky na tyto úkony, tak aby z těchto měření mohl být učiněn jeden závěr.

Druhá námitka se týkala povinnosti provozovatele letiště předkládat správnímu orgánu příslušnému k vyhlášení ochranného hlukového pásma návrh zadání akustické studie, kdy se provozovatel letiště domnívá, že povinnost předkládat návrh zadání akustické studie je uložena nad rámec oprávnění správního orgánu, v daném případě by se mohlo nanejvýš o neformální konzultaci ze strany provozovatele letiště.

Dopravní a energetický stavební úřad se nedomnívá, že by uvedená podmínka šla nad rámec oprávnění správního orgánu, neboť úzce souvisí nejen se samotným ochranným pásmem, jeho aktualizací, potažmo aktuálností, ale má zajistit především relevantní podklady pro případné změny/zrušení ochranného hlukového pásma, příp. validovat jeho stávající existenci a rozsah.

Vzhledem k tomu, že zadání může mít zásadní dopad na výsledek akustické studie je zcela nezbytné, aby za účelem zajištění relevantních podkladů měl příslušný orgán i tyto informace a dovedl je relevantně vyhodnotit.

U. Shrnutí procesního postupu při vydání tohoto opatření obecné povahy

Dopravní a energetický stavební úřad zahájil přípravy vydání tohoto opatření obecné povahy v roce 2024 po identifikovaných problémech s ochranným hlukovým pásmem.

Do přípravy následně vstoupila skutečnost, že Městský soud v Praze rozsudkem č. j. 6 A 95/2024-65 ze dne 30. dubna 2025 rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru civilního letectví, ze dne 23. září 2024, čj. 56/2020-220-LET/56, sp. zn. 56/2020-220-LET, a usnesení Úřadu pro civilní letectví ze dne 26. dubna 2024, čj. 6223-24-701, sp. zn. 18/730/0020/LKCS/01/18, kterým bylo původní řízení o změně/zrušení ochranného hlukového pásma zastaveno zrušil a věc se vrátil k novému projednání. V odůvodnění rozhodnutí závěrem uvedl: „[21] V dalším řízení žalovaný [Ministerstvo dopravy] ani UCL nebude vydávat žádné rozhodnutí, ale vyjde z toho, že řízení stále běží a předá jej tak věcně příslušnému vykonavateli veřejné správy, který v řízení bude nadále pokračovat.“.

Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu následně postoupilo Ministerstvo dopravy předmětný rozsudek Městského soudu v Praze č.j. 6 A 95/2024-65 ze dne 30. dubna 2025, a to přípisem č.j. 56/2020-220-LET/73 ze dne 2.6.2025, s tím, že řízení dokončí Dopravní a energetický stavební úřad.

V této souvislosti Dopravní a energetický stavební úřad přerušil práce na přípravě tohoto opatření obecné povahy a očekával předání spisu za účelem dokončení původního řízení zahájeného Úřadem pro civilní letectví.

Vzhledem k problémům s předáním spisu a následném řešení rekonstrukce spisu vyhodnotil Dopravní a energetický stavební úřad nezbytnost pokračovat v procesu vydání tohoto opatření obecné povahy.

Dne 10. 10. 2025 tak zahájil projednávání s dotčenými orgány a dalšími relevantními subjekty tak, jak je popsáno v kapitolách O. až S. odůvodnění.

Po tomto projednání zveřejnil Dopravní a energetický stavební úřad dne 27.02.2026 pod č.j. DESU/001/027254/25 návrh opatření obecné povahy a vyzval dotčené osoby, aby k tomuto návrhu opatření obecné povahy podávaly připomínky nebo námitky.

Zároveň učinil poučení všech osob o tom, že k návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou rovněž podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky. Rovněž je poučil o délce lhůty k podání námitek a připomínek stejně jako o skutečnosti, že zmeškání úkonu nelze prominout.

Po dopracování odůvodnění opatření obecné povahy Dopravní a energetický stavební úřad přistoupil k jeho vydání.

V. Vypořádání námitek a připomínek

Ve lhůtě pro podávání námitek a připomínek nebyly Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu doručeny žádné námitky ani připomínky s výjimkou námitky provozovatele letiště, společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s., která byla vypořádána samostatně v části odůvodnění označené „T“.

Poučení

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

Mgr. Martin Kozák
ředitel
(podepsáno elektronicky)

Podle ustanovení § 173 odst. 1 správního řádu, bude toto opatření obecné povahy po dobu nejméně 30 dnů vyvěšeno na úřední desce Dopravního a energetického stavebního úřadu a úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se opatření obecné povahy týká:

Magistrát města České Budějovice, IDDS: kjgb4yx
sídlo: nám. Přemysla Otakara II. č.p. 1/1, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Boršov nad Vltavou, IDDS: rk5bfdx
sídlo: Obecní č.p. 52, 373 82 Boršov nad Vltavou
Obecní úřad Homole, IDDS: wq2bstd
sídlo: Budějovická č.p. 72, Homole, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Lipí, IDDS: 7gjbyds
sídlo: Lipí č.p. 28, 373 84 Dubné
Obecní úřad Litvínovice, IDDS: fz9bsev
sídlo: Litvínovice č.p. 39, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Planá, IDDS: 6qqb5u2
sídlo: Planá č.p. 59, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Závraty, IDDS: ewfb7sq
sídlo: Závraty č.p. 4, 370 01 České Budějovice 1

Současně správní orgán příslušný pro vyvěšení a podání zprávy o vyvěšení potvrzuje, že tato písemnost byla zveřejněna způsobem umožňující dálkový přístup, podle věty druhé ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: ..... Sejmuto dne: .....

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí návrhu opatření obecné povahy.

Příloha
kopie opatření obecné povahy Úřadu města České Budějovice, Stavební úřad, označené jako územní rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5.6.1995

Obdrží:
Veřejnou vyhláškou
dotčené osoby

Provozovatel letiště
Jihočeské letiště České Budějovice a.s., IDDS: rj7entm
sídlo: U Zimního stadionu č.p. 1952/2, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice 1

Dotčené správní orgány
Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, IDDS: agzai3c
sídlo: Na Sadech č.p. 1858/25, České Budějovice 3, 370 01 České Budějovice 1
Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, IDDS: kdib3rr
sídlo: U Zimního stadionu č.p. 1952/2, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice 1
Magistrát města České Budějovice, Odbor územního plánování, IDDS: kjgb4yx
sídlo: nám. Přemysla Otakara II. č.p. 1/1, 370 01 České Budějovice 1
Úřad pro civilní letectví, IDDS: v8gaaz5
sídlo: K letišti č.p. 1149/23, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614

Na vědomí – ostatní
Krajský úřad Jihočeského kraje, oddělení krajský stavební úřad, IDDS: kdib3rr
sídlo: U Zimního stadionu č.p. 1952/2, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice 1
Magistrát města České Budějovice, Stavební úřad, IDDS: kjgb4yx
sídlo: nám. Přemysla Otakara II. č.p. 1/1, 370 01 České Budějovice 1
Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany

K vyvěšení na úřední desce
Magistrát města České Budějovice, IDDS: kjgb4yx
sídlo: nám. Přemysla Otakara II. č.p. 1/1, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Boršov nad Vltavou, IDDS: rk5bfdx
sídlo: Obecní č.p. 52, 373 82 Boršov nad Vltavou
Obecní úřad Homole, IDDS: wq2bstd
sídlo: Budějovická č.p. 72, Homole, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Lipí, IDDS: 7gjbyds
sídlo: Lipí č.p. 28, 373 84 Dubné
Obecní úřad Litvínovice, IDDS: fz9bsev
sídlo: Litvínovice č.p. 39, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Planá, IDDS: 6qqb5u2
sídlo: Planá č.p. 59, 370 01 České Budějovice 1
Obecní úřad Závraty, IDDS: ewfb7sq
sídlo: Závraty č.p. 4, 370 01 České Budějovice 1

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2016

ČSN EN ISO 14001:2016

ČSN ISO 45001:2018

Letiště České Budějovice

Akustické posouzení
Hluk z leteckého provozu

Číslo zakázky: 25.0109-01

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

Listopad 2025

Název akce:	**Letiště České Budějovice – stávající a výhledový provoz** Akustické posouzení hluku z leteckého provozu
Zadavatel:	**Jihočeský kraj** U Zimního stadionu 1952/2 370 01 České Budějovice
Zhotovitel:	**EKOLA group, spol. s r.o.** Mistrovská 558/4 108 00 Praha 10
Hlavní řešitel:	**Ing. Libor Ládyš**
Vypracovali:	**Ing. Libor Ládyš** **Ing. Martin Ládyš** **Ing. Aleš Wild**
Vedoucí projektu a kontrola:	**Ing. Aleš Matoušek, Ph.D.**
Číslo zakázky zhotovitele:	25.0109-01
Datum:	11/2025

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group, spol. s r.o., společně se zadavatelem.
Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem společnosti EKOLA group, spol. s r.o., a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

OBSAH:

VYSVĚTLIVKY POJMŮ A POUŽITÝCH ZKRATEK 4
1. ÚVOD 7
2. LEGISLATIVA 8
2.1. Výtah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb. 8
2.2. Důsledky pro řešení posouzení 9
3. POPIS SITUACE 9
3.1. Popis letiště 9
3.2. Základní údaje o letišti 10
3.2.1. Stávající a výhledový dráhový systém 10
3.2.2 Postupy pro přiblížení a odlety 11
3.3. Letecký provoz 12
3.3.1. Současný stav – letecký provoz rok 2025 14
3.3.2. Předpokládaný výhledový letecký provoz – rok 2035 14
4. VÝPOČTOVÉ POSTUPY 16
4.1. Stručný popis použité metodiky výpočtu 16
4.2. Neurčitosti výpočtu 17
5. VYHODNOCENÍ HLUKU Z LETECKÉHO PROVOZU NA LETIŠTI LKCS 21
5.1. Všeobecný popis základních výstupů 21
5.2. Současný stav 2025 22
5.3. Výhledový stav 2035 22
5.4 Analýzy počtu exponovaných osob v jednotlivých hodnocených stavech 23
5.5 Omezující podmínky platnosti posouzení 26
6. ZÁVĚR – SHRNUTÍ 27
7. PODKLADY A LITERATURA 28
8. SEZNAM MAPOVÝCH PŘÍLOH 29
9. ANALÝZY POČTU OVLIVNĚNÝCH OBYVATEL DLE K. Ú. 29

Vysvětlivky pojmů a použitých zkratek

Definice používaných pojmů

Hluk z leteckého provozu stanovený měřením a hodnocení hluku z leteckého provozu se řídí Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu [5] a je ve shodě s ČSN ISO 1996 [4]. Jiný metodický návod pro hodnocení leteckého hluku ve smyslu platné legislativy ČR není k dispozici.

Pohyby letadel: pohybem se zde rozumí typická činnost letadla, která vyvolává specifickou hlukovou událost. Jedná se především o vzlety a přistání.

Letecký provoz: zahrnuje všechny pohyby letadel v prostoru letiště a jeho okolí.

Izofona: čára, která spojuje místa se stejnou hodnotou hluku z leteckého provozu, vyjádřeného předepsaným akustickým deskriptorem.

Charakteristický letový den: výklad pojmu „charakteristický letový den“ ve smyslu platné legislativy poskytuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu v tomto znění:

> *„Charakteristickým letovým dnem se rozumí průměrné provozní podmínky na letišti odvozené pro posouzení dlouhodobé expozice hluku, které se určí jako průměrný 24hodinový počet vzletů a přistání letadel na daném letišti, vypočtený z celkového počtu vzletů a přistání všech letadel na daném letišti od 1. května do 31. října kalendářního roku; přitom se oddělí počet pohybů pro dobu denní a dobu noční.*
>
> *Charakteristickým letovým dnem se rozumí průměrný letový den s počtem N pohybů (vzletů a přistání) všech letadel v průběhu jednoho dne, odvozeným jako průměrná hodnota z celkového počtu pohybů za šest po sobě následujících měsíců v letním období (květen až říjen) ve všech provozních směrech vzletových a přistávacích drah. Odděluje se počet pohybů ND v denní (06:00–22:00 h) a NV v noční době (22:00–06:00 h), N = ND + NV.*
>
> *Hygienický limit hluku z leteckého provozu se vztahuje k poměrnému počtu pohybů (vzletů a přistání) připadajících v denní, resp. noční době charakteristického letového dne na jednotlivé směry vzletových a přistávacích drah, při zachování směrodatné skladby letadel v daných směrech vzletových a přistávacích drah. Podmínky nočního leteckého provozu mohou respektovat skladbu letadel v nočním provozu upravenou předpisem.“*

Hluk z leteckého provozu: představuje sled hlukových událostí, vyvolaných přílety (ARR) a odlety (DEP) letadel během intervalu T. Popisuje jej soubor izofon ekvivalentních hladin akustického tlaku pro celodenní (T = 16 hodin, 06:00–22:00 h) nebo celonoční (T = 8 hodin, 22:00–06:00 h) interval T. Izofony se odvozují pro podmínky směrodatného leteckého provozu během charakteristického letového dne a pro obvyklé (jmenovité) dráhy letu, s případným zahrnutím rozptylů reálných trajektorií letu. Výsledné izofony $L_{Aeq,D}$ a $L_{Aeq,N}$ se prezentují v mapovém podkladu vhodného měřítka.

Trajektorie letu: spojnice okamžitých poloh letadla při jeho pohybu v 3D prostoru.

Dráha letu: popisuje vertikální průmět střední (nominální) trajektorie letu na rovinu země (stopa letu)

Nominální dráha letu: střední trajektorie letu ze skupiny obvyklých trajektorií letu, vyjadřuje se stopou letu. Nominální trajektorii letu zpravidla předepisuje Letecká informační příručka AIP CR pro dané letiště nebo Letištní řád. Trajektorii letu jednotlivých letadel určuje závislost

okamžité výšky letadla nad rovinou letiště (profil letu). Zpravidla se uvažují standardní postupy předepsané v AIP případně výrobcem letadel. (Ty jsou také součástí databáze numerických modelů pro výpočet hluku).

Rozptyl trajektorie letu: vyjadřuje možný rozptyl (vějíř) běžných trajektorií letu jednotlivých typů letadel.

Charakteristická skladba letadel: počet vzletů a přistání letadel jednotlivých typů nebo kategorií (v % z celoročního počtu), která se podílejí na leteckém provozu daného letiště; dokládají se především typy letadel s významným podílem v hlukové expozici prostředí; pohyby letadel s ojedinělým výskytem se zahrnují do počtu pohybů letadel odpovídající hlukové kategorie.

Provozní směr vzletové a přistávací dráhy: směr, ve kterém se uskutečňují vzlety a přistání, který se především mění podle směru proudění vzduchu. Jedná se tedy o průměrné využití jednotlivých provozních směrů a udává se v % z celoročního počtu vzletů a přistání v jednotlivých směrech.

Seznam používaných zkratek

AAL	Výška nad úrovní letiště
AGL	Výška nad zemí
AMSL	Výška nad střední hladinou moře
AIP CR	Letecká informační příručka ČR
APU	Pomocná energetická jednotka
ARR	Přistání
ATC	Řízení letového provozu
CDA	Přiblížení kontinuálním sestupem
CTR	Řízený okrsek letiště
DEP	Vzlet
DME	Měřič vzdálenosti
ft	Stopa (angl. míra)
GA	Všeobecné letectví
CHLD	Charakteristický letový den
CHLO	Charakteristické letové období (1. 5. až 31. 10.)
IAF	Počáteční bod přiblížení
ICAO	Mezinárodní organizace civilního letectví
IFR	Pravidla pro let podle přístrojů
Kategorie A	Malá sportovní letadla, s rozpětím křídel do 15 m, GA
Kategorie B	Letadla typu Business Jet, s rozpětím křídel do 24 m, CA
Kategorie C	Letadla typu Boeing 737, Airbus 320, s rozpětím křídel do 36 m, CA
Kategorie D	Letadla typu Boeing 767 Cargo, s rozpětím křídel do 52 m

KHS	Krajská hygienická stanice
L_{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
LKCS	Kódové označení letiště České Budějovice
MZ ČR	Ministerstvo zdravotnictví ČR
NM	Námořní míle
RWY (VPD)	Vzletová a přistávací dráha
ŘLP	Řízení letového provozu
SID	Standardní přístrojový odlet
STAR	Standardní přístrojový přílet
OHP	Ochranné hlukové pásmo
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti
VPD	Vzletová a přistávací dráha
TMA	Koncová řízená oblast
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

1. ÚVOD

Předmětem akustického posouzení je vyhodnocení akustické situace v okolí letiště České Budějovice (LKCS) pro charakteristický letový den pro stávající stav v roce 2025 a předpokládaný výhledový stav v roce 2035.

V současné době je provozovatelem letiště společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. Letiště prošlo rozsáhlou výstavbou a modernizací především odbavovacích prostor, řízení letového provozu a je využíváno kromě letounů kategorie GA (MTOW 2–5 t) především v letním období na lety letounů kategorie C pro cestovní kanceláře do jednotlivých destinací, např. Bulharsko, Řecko, Egypt, Tunisko, Turecko.

Stávající betonová RWY je pro letouny do kategorie C dostatečná. V rámci plánované rekonstrukce bude možné v budoucnu odbavit i letouny kategorie D.

Letiště České Budějovice má statut veřejné vnitrostátní letiště s vnější hranicí a může fungovat i jako neveřejné mezinárodního letiště.

Předepsaný letištní okruh je navržen tak, aby při provozu, který na něm bude, bylo v maximálně možné míře eliminováno hlukové zatížení okolí letiště a slouží tedy především pro přistání, či vzlet a odlet do místa cíle pro letouny kategorie GA. K výcvikovým účelům byl v roce 2025 využíván v minimální míře. Místní aerokluby využívají pro výcvikové účely spíše sportovní letiště Hosín.

Současný provoz je na letišti v denní i v noční době. V noční době se jedná především o provoz proudových dopravních obchodních letounů s MTOW 40 t a více, tedy především letounů kategorie C, např. B738, A319, A320.

Civilní provoz vykázal za rok 2024 4 580 pohybů. Na základě dosavadního vývoje počtu pohybů se uvažuje s celkovým počtem 3 660 pohybů za celý rok 2025.

Výhledový předpokládaný letecký provoz v roce 2035 může být významně ovlivněn především potřebou rekonstrukce/revitalizace RWY 09/27 a výstavbou/rozšiřováním letištní infrastruktury v neveřejných prostorách LKCS. Předpokládaný počet pohybů by se mohl pohybovat okolo 5 000 pohybů za rok.

Posuzované stavy provozu na letišti České Budějovice:

Stávající stav 2025: Dle požadavku KHS se jedná o stávající letecký provoz vycházející ze známého počtu pohybů v CHLD v roce 2025.

Výhledový stav 2035: Jedná se o plánovaný výhledový letecký provozu po revitalizaci infrastruktury letiště České Budějovice.

2. LEGISLATIVA

Zjištěný stav akustické situace ve venkovním prostoru (ať na základě měření, výpočtů, či na základě obojího) se posuzuje podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. Použití citovaného nařízení vlády vyplývá z dikce zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

V následující kapitole je uveden výtah z uvedeného nařízení, které stanovuje hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

2.1. Výtah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

§ 12

Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

(1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

(5) 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 $L_{Aeq,16h}$ se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ se rovná 50 dB.

Způsob měření a hodnocení hluku a vibrací

§ 20

(1) Při měření hluku a vibrací a při hodnocení hluku a vibrací se postupuje podle metod a terminologie týkajících se oborů elektroakustiky, akustiky a vibrací, obsažených v příslušných českých technických normách. Při jejich dodržení se výsledek považuje za prokázaný.

(2) Pokud nelze postupovat podle odstavce 1, musí být u použité metody doložena její přesnost a reprodukovatelnost.

(3) V chráněném venkovním prostoru staveb se hladiny akustického tlaku stanovují pro dopadající zvukovou vlnu.

(4) Při měření hluku v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb se uvádí nejistota, kterou se rozumí rozšířená kombinovaná standardní nejistota měření. Nejistota musí být uplatněna při hodnocení naměřených hodnot. Výsledná hodnota hladiny akustického tlaku nepřekračuje hygienický limit, jestliže výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku po odečtení hodnoty nejistoty je rovna nebo je nižší než hygienický limit nebo výsledná maximální hladina akustického tlaku je rovna nebo je nižší než hygienický limit.

2.2. Důsledky pro řešení posouzení

Z dikce nařízení vlády č.272/2011 Sb. vyplývají následující nejvýše přípustné hodnoty hladin akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru a ve venkovním chráněném prostoru staveb. Nejvýše přípustná hodnota hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb:

Hluk z provozu letecké dopravy:

ve dne (06.00–22.00 h) $L_{Aeq,16h} = 60$ dB

v noci (22.00–06.00 h) $L_{Aeq,8h} = 50$ dB

3. Popis situace

3.1. Popis letiště

Letiště České Budějovice (kódové označení LKCS) se nachází na území Jihočeského kraje, cca 5,5 km vzdušnou čarou od středu Českých Budějovic. Letiště leží v mírně zvlněné krajině jihozápadně od města České Budějovice.

Nejbližší okraje obcí Mokré, Šindlovy Dvory a Litvínovice leží severně ve vzdálenosti cca 1,5 km od osy RWY. Východně je situovaná potom obec Planá ve vzdálenosti cca 600 m od prahu RWY a jižně obec Homole cca 500 m od osy RWY a Nové Homole cca 900 m od prahu RWY.

V západním směru je lesní komplex, jehož vrcholky stromů tvoří překážkovou rovinu, a proto je přistávání z tohoto směru povolené jen s větším přistávacím úhlem.

V blízkosti definovaného jižního okruhu jsou to potom navíc obce Poříčí, Boršov n. Vltavou, Černý Dub. V těsné blízkosti letiště se nevyskytují žádné rozsáhlé chráněné areály např. zdravotnického typu, ani žádné chráněné území typu CHKO apod. Situování LKCS je patrné na Obr. 1.

Obr. 1: Situování letiště LKCS

Zdroj: www.mapy.cz

Areál letiště má velmi dobré napojení na komunikační síť. Má přímý výjezd na silnici I/3 a i blízké napojení na dálnici D3, což je velmi dobrý fakt pro naplnění plánovaných výhledových rozvojových předpokladů.

Provozovatelem letiště je Jihočeské letiště České Budějovice a.s.

3.2. Základní údaje o letišti

Všeobecně

ICAO značka letiště České Budějovice je LKCS.

Veřejné vnitrostátní letiště s vnější hranicí. Neveřejné mezinárodní letiště.

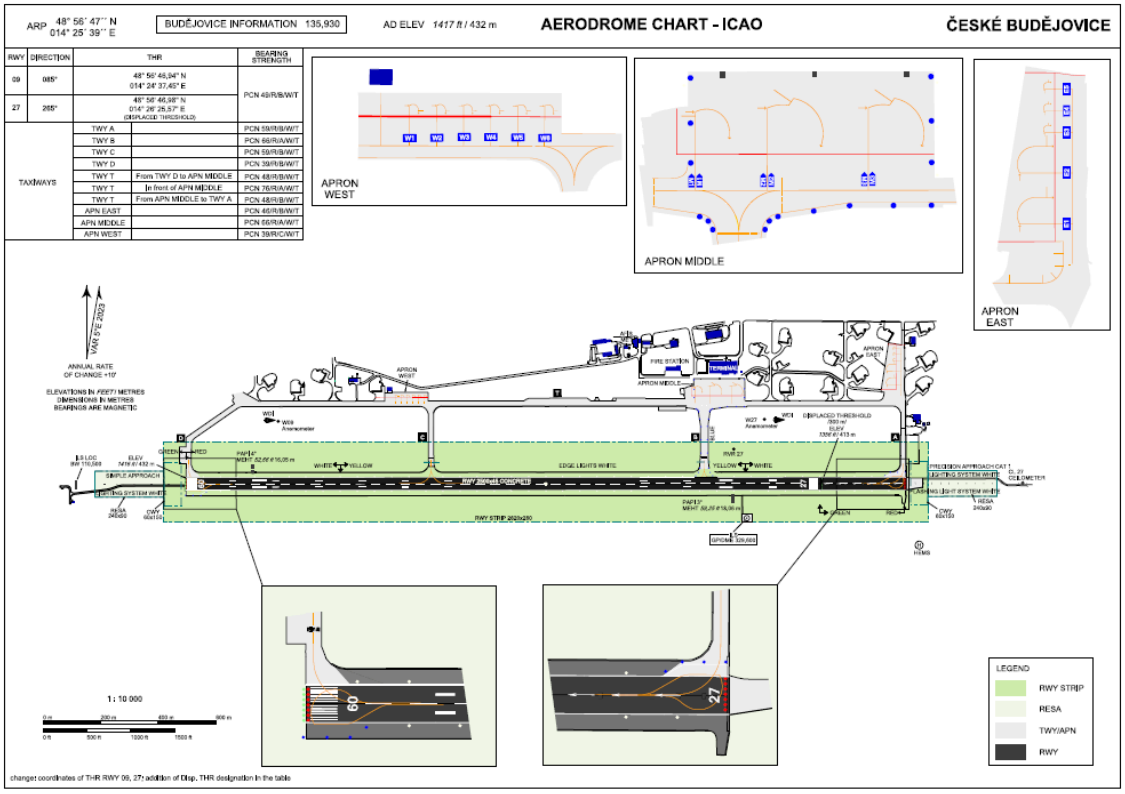
Vztažný bod letiště je 48°56’47”; severní šířky a 14°25’39” východní délky.

Nadmořská výška vztažného bodu je 432 m n. m (1417 ft).

Povolený způsob provozu je vizuální (VFR) i přístrojový (IFR) pomocí systému ILS CAT I.

3.2.1. Stávající a výhledový dráhový systém

Obr. 2: Stávající situace letiště LKCS z AIP ČR



Zdroj: AIP ČR

Práh RWY 27 je posunutý o 300 m.

Letiště má jednu zpevněnou vzletovou a přistávací dráhu s betonovým povrchem a dále betonové pojížděcí dráhy, odstavné a provozní plochy.

Poskytuje zákazníkům služby na vyžádání (letové provozní služby, vzdušný prostor pro cvičné lety, případné omezené hangárování, základní odbavení letů, předletová příprava, meteorologické služby, celní služba apod.).

Označení a parametry vzletové a přistávací dráhy (RWY) jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 1: Parametry vzletové a přistávací dráhy LKCS

Označení RWY	Rozměry RWY [m]	Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY
09	2 500 × 45	PCN 49/R/B/W/T Beton
27	2 500 × 45	

3.2.2 Postupy pro přiblížení a odlety

Stručný popis letových tratí:

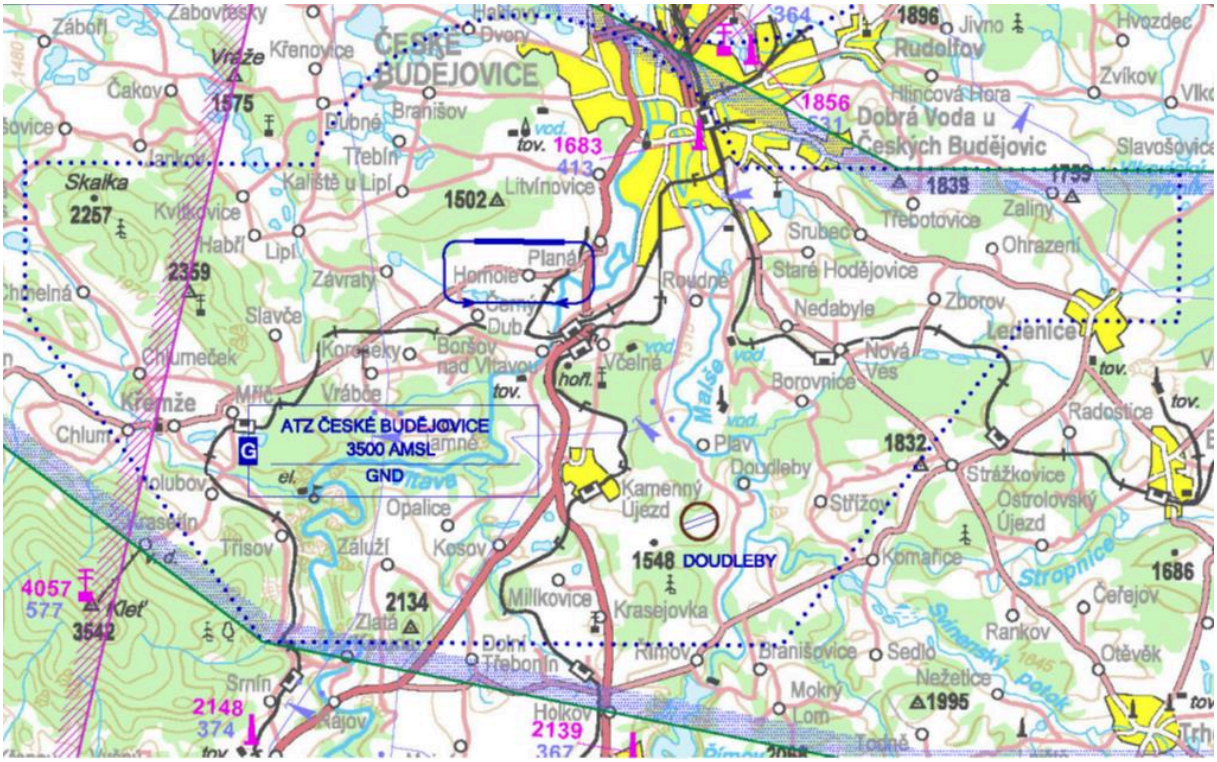
IFR provoz platí pro RWY 27

- Příletové tratě na LKCS jsou uskutečňovány v přímém směru ze vzdálenosti cca 8,3 NM km před letištěm z výšky cca 4 000 ft.
- Odletové tratě z LKCS jsou uskutečňovány po vzletu také v přímém směru, a cca po dosažení letových výšek 3000 ft AMSL ve směru 085° a 4000 ft ve směru 265° může letoun zahájit točení v závislosti na jeho dalším letovém postupu, resp. k bodům definovaným letovými tratěmi SID.

VFR provoz platí pro RWY 09/27

- VFR přiblížení na LKCS probíhají především v přímém směru v ose dráhy, tj. ±15° od osy. Přiblížení probíhá podle pokynů řídícího létání, případně se zařadí do řídícím určené vyčkávací polohy na okruhu.
- VFR odlety z LKCS jsou prováděny především v přímém směru do nastoupání výšky 3000 ft z RWY 09 a 4000 ft z RWY 27, kde jsou následně povoleny změny kurzu do letových směrů. Pokud nejsou odlety v přímém směru z RWY 09/27, potom vždy letoun letí po předepsaném okruhu, z něhož je povolen odlet do cílového místa.
- Letištní okruh slouží především pro řazení letadel, vrtulníků při VFR přiblížení, či směrování letadel, vrtulníků na odletu. Jsou využívány pouze letadly všeobecného letectví s minimální výškou letu 2400 ft AMSL.

Obr. 3: Základní letištní okruh



Zdroj mapového podkladu: Výřez VFR příručka AIP pro LKCS

3.3. Letecký provoz

Stávající provoz na LKCS má civilní charakter jak letounů kategorie GA, tak především v letním období provoz charterových letů cestovních kanceláří do jednotlivých destinací. V letním období se jedná o cca 90 % všech pohybů obchodních letadel v rámci roku.

Provozní doba

Provozní doba letiště LKCS je stanovena v AIP ČR. Vybavení letiště umožňuje jak provoz v denní, tak i v noční době.

Využití směrů RWY

Využití jednotlivých směrů RWY na LKCS je závislé nejen na klimatických podmínkách, ale především na provozních a technických omezeních na letišti, tzn. na možnostech přistání a vzletů jednotlivých typů letadel pomocí VFR a IFR.

Tabulka 2 vyjadřuje procentuální vyjádření počtu letových dnů s provozem v jednotlivých směrech RWY ve stávajícím i výhledovém stavu.

Tab. 2: Stávající využití jednotlivých směrů RWY na LKCS (v % z celkového počtu pohybů za rok)

RWY 09		RWY 27	
DEP	ARR	DEP	ARR
90 %	1 %	10 %	99 %

Distribuce počtu pohybů v průběhu dne

Rozložení pohybů v průběhu dne, především letadel kategorie C, je uvažováno na základě statistiky počtu vzletů i přistání (ARR/DEP) v průběhu denní i noční doby srovnatelné, tj. cca 50/50 %.

Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií

Na letišti České Budějovice operuje více typů letadel různých kategorií, která souhrnně vytvářejí charakteristickou skladbu letadel pro toto letiště.

Pro predikci leteckého hluku z hlediska jejich akustických parametrů, byly pro účely hlukového posouzení jednotlivé typy letadel, operující nebo uvažované ve výhledu na letišti LKCS, sdruženy do skupin s podobnými technickými parametry, které mají i podobné hlukové emisní charakteristiky. Zařazení do skupin bylo zpracováno s ohledem na sdružování jednotlivých typů letadel do kategorií, a to způsobem uvedeným v [14], [15] a [16]. Na základě toho byly vytvořeny charakteristické skupiny letadel, které jsou označované v uvedených materiálech následovně, včetně uvedení předpokládaných možností i konkrétních typů letounů, se kterými se počítá v provozu na letišti LKCS i v blízkém výhledu:

P 1.3 Vrtulová jednomotorová letadla s MTOW od 2 t (charakterizující typy např. Cesna C172, Piper PA28/31/34/44).

P 1.4 Vrtulová jedno a dvoumotorová letadla s MTOW od 2 t do 5.7 t (charakterizující typy např. Cesna 421C, 520,525, Aero Commander 680F, Beech200, 55 Baron, Piper PA-34-220T apod.).

S 5.1 Proudová dopravní letadla s MTOW do 50 t, které splňují požadavky uvedené v Příloze 16, Mezinárodní úmluvy o civilním letectví, svazek I., kapitola 3 nebo 4 [17] (charakterizující typy např.: Jak 40, BAe-146-100,-200,-300; Canadair CL-600 Regional Jet, CL 601, CLR-100ER, Cessna56Xl Citation apod.).

S 5.2 Proudová dopravní letadla s MTOW od 50 t do 120 t, s pohonnými jednotkami s obtokovým poměrem větším jak 3, které splňují požadavky uvedené Příloze 16, Mezinárodní úmluvy o civilním letectví, svazek I., kapitola 3 nebo 4 [17] (charakterizující typy např.: Airbus A319, 320, Boeing B737 apod.).

S 6.2 Tří/čtyřmotorová proudová s MTOW > 120 t které splňují požadavky uvedené Příloze 16, Mezinárodní úmluvy o civilním letectví, svazek I., kapitola 3 nebo 4 [17] (charakterizující typy např.: DC-10, MD-11, časné B747, nižší MTOW varianty, B767).

3.3.1. Současný stav – letecký provoz rok 2025

Provozovatel (Jihočeské letiště České Budějovice a.s.) předložil tyto charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti LKCS:

Tab. 3: Letecký provoz v roce 2025

Počet letových dnů za rok	**360**
Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	**3 660 ***
Průměrný počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém letovém období (CHLO)	**2 222**
Celkový počet pohybů v noční době (22:00–06:00 h) za rok	**180**
Průměrný počet pohybů v noční době v charakteristickém letovém období	**180**

Poznámka: Hodnoty za CHLO jsou převzaty z reálných výkazů pohybů letounů na letišti.

**) Tyto hodnoty jsou odhadnuté k 31. 12. 2025 – nejsou rozhodující pro vlastní výpočet CHLO.*

Charakteristický letový den

Hluk z leteckého provozu, vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ pro denní dobu (T = 16 h) a $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ pro noční dobu (T = 8 h), se odvozuje pro charakteristický letový den, za který se považuje průměrný letový den v sezóně (květen–říjen).

Uvažuje se charakteristická skladba typů letadel, které se podílejí na leteckém provozu v průběhu charakteristického letového dne. Počty pohybů letadel zavedených kategorií obsahuje tabulka 4, 6.

Tab. 4: Celkové počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel uvažovaných kategorií pro výpočet izofon hodnot $L_{Aeq,D}$ v denní době a $L_{Aeq,N}$ v noční době z uvažovaného výchozího srovnávacího leteckého provozu na LKCS (rok 2025) v charakteristickém letovém období (květen–říjen)

Kategorie letadel	RWY 09				RWY 27			
	ARR		DEP		ARR		DEP	
	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
A (P 1.3)	4	0	399	0	439	2	44	0
B (P 1.4)	4	0	399	2	439	2	44	0
B (S 5.1)	0	0	11	2	12	2	1	0
C (S 5.2)	1	1	108	81	119	89	12	9

Tento rozsah leteckého provozu se vztahuje na všechny provozní směry RWY 09/27.

Uvedené počty příletů a odletů jsou základní vstupní údaje vstupující do výpočtu hluku z leteckého provozu v okolí letiště LKCS pro stav roku 2025.

3.3.2. Předpokládaný výhledový letecký provoz – rok 2035

Provozovatel (Jihočeské letiště České Budějovice a.s.) předložil následující předpokládaný odhad o leteckém provozu na letišti České Budějovice v roce 2035.

Tab. 5: Letecký provoz v roce 2035

Počet letových dnů za rok	**360**
Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	**4 730**
Průměrný počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém letovém období	**3 100**
Celkový počet pohybů v noční době (22:00–06:00 h) za rok	**231**
Průměrný počet pohybů v noční době v charakteristickém letovém období	**206**

Poznámka: Tabulka uvádí předpokládaný uvažovaný počet pohybů na LKCS, který vstupuje do výpočtu. Jedná se o odborný odhad provozovatele letiště.

Tab. 6: Celkové počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel uvažovaných kategorií pro výpočet izofon hodnot $L_{Aeq,D}$ v denní době a $L_{Aeq,N}$ v noční době z uvažovaného výchozího srovnávacího leteckého provozu na LKCS (rok 2035) v charakteristickém letovém období (květen–říjen)

Kategorie letadel	RWY 09				RWY 27			
	ARR		DEP		ARR		DEP	
	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
A (P 1.3)	8	0	752	0	827	0	84	0
B (P 1.4)	4	0	331	11	364	12	37	1
B (S 5.1)	0,1	0,1	12	4,5	13,6	5,0	1,4	0,5
C (S 5.2)	1	1	131	61	144	67	15	7
D (S 6.2)	2	0	76	16	83	17	8	2

Toto jsou veškeré základní vstupní údaje potřebné pro výpočet hluku z leteckého provozu v okolí letiště České Budějovice pro výhledový stav roku 2035.

4. Výpočtové postupy

4.1. Stručný popis použité metodiky výpočtu

Charakter hluku z leteckého provozu je tvořen sledem jednotlivých hlukových událostí s poměrně velkou dynamikou hodnot, proměnných v čase a prostoru. Definice podmínek charakteristického letového dne jako dlouhodobého průměru jednoznačně preferují techniku výpočtu i měření hluku využívající především statistické principy. Touto technikou se řídí celá řada současných metodik výpočtu hluku z leteckého provozu, které se navzájem liší pouze v nabízeném rozsahu a míře zjednodušení vstupních dat a v míře zjednodušení numerického výpočtu.

Výpočet hlukové zátěže z výhledového leteckého provozu v dotčeném území letiště České Budějovice bylo zpracované standardní výpočtovou metodikou ECAC.CAEC Doc 29 [7]. Způsob predikce uvedený ve výše uváděné metodice výpočtu hluku z leteckého provozu je doporučený pro výpočet hlukové zátěže v okolí letišť. Tato metodika tvoří i základ metodiky CNOSSOS EU.

Tato metodika je celá implementována v použitém programu CadnaA verze 2026 s modulem FLG [6], který byl pro tento výpočet použit a je zde také implementována i aktuální a nejnovější databáze letadel AzB, která je také doporučena v EU pro hlukové mapování v okolí letišť a pro provoz civilních letadel a tvorbu strategických hlukových map. V tomto programu je implementována i možnost propojení výpočtu celkového hluku v okolí letiště, tzn. nejen hluku z přistávacího a vzletového manévru, ale i z pozemních operací letadel – z rolování letadel po pojezdových drahách a působení energetických jednotek (APU) apod. Výpočty byly prováděny striktně jen pro hluk emitovaný letadly při přistávacích, vzletových a letových manévrech, které jsou pro okolí dominantní.

Základním vstupem pro výpočet hluku z leteckého provozu jsou emisní data různých typů letadel (přiřazení hodnot akustických veličin pro různé letové manévry, a tedy zatížení pohonných jednotek apod.). K těmto datům jsou přiřazeny postupy pro vzlet, přistání a let po okruhu včetně případného průletů nad RWY. Zde byly použity emisní data z databáze AzB. Výpočet je možné provádět jak v bodech letu, tak i segmentací letové trajektorie. K emisním datům je možné zadat i další doplňující korekce pro jednotlivé letové postupy apod. Bylo pracováno s doporučenými postupy a daty v databázi AzB.

Výpočtový 3D model okolí letiště byl vytvořen na základě digitálních mapových podkladů ZABAGED s odvozeným výškopisem z DMR 5. generace, ČÚZK, listopad 2025. Budovy byly převzaty z registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN), ČÚZK, listopad 2025. Výšky jednotlivých budov byly zadány podle informací o počtu podlaží anebo na základě průzkumu provedeného zpracovatelem.

Do výpočtu byly zahrnuty jednotlivé nominální dráhy letu (3D průmět) i s uvažováním průměrného rozptylu předpokládaných trajektorií letu jednotlivých letounů. Do výpočtu byl tedy zahrnut hluk z pohybu letadel s distribucí směrů pohybu odpovídajících směrům využití vlastního dráhového systému (tab.2) a jednotlivých kategorií letadel.

Výpočet používá korekce na hluk na vnější i vnitřní straně zatáčky, proměnné hodnoty útlumu při šíření zvuku nad zemí apod.

Pro zvýšení přesnosti predikce leteckého hluku bylo použito segmentační metody, kdy se hladina zvukové expozice vypočítává pro každý segment dráhy pohybu letadla po jeho trajektorii letu a koriguje se na konečnou délku segmentu, kdy nakonec se příspěvky od všech segmentů v každém výpočtovém čtverci (zvolen 10 × 10 m) nad terénem sečtou. Použitím

segmentace se eliminuje řada výpočetních problémů, jako je například vliv změny nastavení výkonu nebo vliv změny trvání akustického děje v souvislosti se zatáčkou na dráze letu a další. Program CadnaA, modul FLG počítá v rámci použité metodiky výpočtu i s možným statistickým rozptylem definované nominální trajektorie letu.

Pro odvození izofon ekvivalentních hladin akustického tlaku se vychází z podmínek v charakteristickém letovém dni, v němž se uskuteční průměrný počet N vzletů nebo přistání letadel za den (24 hodin). Počet N vzletů nebo přistání v charakteristickém letovém dni se odvodí pro tento typ letiště:

- z celkového počtu $\mathbf{N_r}$ vzletů a přistání za **D** letových dnů v roce, $\mathbf{N = k * N_r/184,}$ kde k je koeficient sezónního využití letiště daného typu [5].

Vychází se z charakteristické skladby typů letadel, udávané průměrnými počty pohybů (ARR, DEP) letadel různých typů nebo kategorií během charakteristického letového dne. Veškerá provozní omezení, která mají vliv na hlukovou zátěž z leteckého provozu, musí být zahrnuta mezi výchozí údaje.

Výpočet izofon pro hluk z leteckého provozu se zpracovává dle těchto základních kroků:

- Výpočet hodnot hladin akustického tlaku v předepsaném akustickém deskriptoru je vždy prováděn v uzlových bodech výpočtové sítě, 4 m nad reálným terénem a zahrnující celé sledované území. (Použitá výpočtová síť: 10 × 10 m).
- Extrapolace izofon je prováděna z těchto hodnot v uzlových bodech sítě.
- Výpočet izofon hluku z leteckého provozu vyžaduje:
    - funkční a osvědčený numerický model výpočtu;
    - vhodnou výpočtovou metodiku;
    - databázi letových výkonů a akustických vlastností letadel;
    - znalost podílu pohybů jednotlivých kategorií letadel;
    - znalost trajektorií letu.

4.2. Neurčitosti výpočtu

Nejistota, resp. ve vztahu k výpočtům spíše přesnost výsledků výpočtů, v popisu predikované akustické situace leteckého provozu závisí na řadě faktorů a přijatých zjednodušení matematického modelu a vstupních dat. Uvažovaná nejistota výsledků výpočtů vyjadřuje předpokládané pásmo, v němž se s největší pravděpodobností bude pohybovat konvenčně správná hodnota. Šíře tohoto pásma závisí především na těchto základních faktorech:

1. Kvalitě a přesnosti vstupních dat použitých pro výpočet.
2. Použitá zjednodušení nutná pro sestavení modelu a vlastní výpočet.
3. Kvalita a přesnost dat pro sestavení 3D matematického modelu.
4. Přesnost použité metodiky výpočtu a databáze letadel.
5. Kvalita a přesnost algoritmů použitých v daném softwaru.

Ad 1.

Odhad vstupních dat z hlediska výhledového provozu, a to především četnosti pohybů a jejich distribuce v průběhu dne, typové skladby letadel, trajektorie letu, pozemní pohyby, případná provozní omezení a další odhaduje zadavatel – letiště na základě stávajícího vývoje pohybů na letišti, plánovaných dopravních výkonů, ekonomických a dalších prognóz, technických a provozních možností letiště, bezpečnosti leteckého provozu a také vývoje dynamiky rozvoje leteckého provozu v rámci evropského kontinentu. Možná nejistota v tomto odhadu vzrůstá s rostoucím uvažovaným časovým horizontem. Vzhledem k tomu, že odhadovaný výhledový provoz je uvažován jako maximální, tak můžeme odhadovat odchylky především v charakteristické skladbě provozu a ve využití směrů RWY. Vzhledem k tomu, že využití směrů dráhového systému je dané nejen klimatickými podmínkami, ale i možnostmi naváděcího systému LKCS a provozními možnostmi letiště, lze uvažovat tyto odchylky běžně do 10 %, což může ovlivnit výsledek řádově maximálně do 1 dB.

V případě odchylky v odhadovaném akustickém výkonu reprezentativních typů letounů do cca 50 % představuje nejistotu výsledné $\mathbf{L_{Aeq,T}}$ do 1,7 dB.

Ad 2.

Nejistoty v popisu výhledového leteckého provozu (intenzita pohybů a jejich distribuce v průběhu dne, typová skladba, trajektorie letu, provozní omezení aj.) vyžadují zavedení vhodných statistických zjednodušení v zadání pro výpočet. Uplatňují se především zjednodušení:

- v charakteristické skladbě typů letadel v charakteristickém letovém dni;
- v charakteristickém letovém dni jako průměru z období květen–říjen;
- ve využití směrů RWY a nominálních drah letu v celoročním měřítku;
- v odhadu průměrného rozptylu letových drah od uvažovaných nominálních;
- provoz letadel všeobecného letectví případně vrtulníků jsou uvažovány po nominálních drahách letu s uvažovaným středním rozptylem těchto drah;
- typy letounů, které nebyly uvažovány v charakteristické skladbě letadel, jsou uvažovány jako náhodné a ojedinělé a jsou připojeny k příslušné uvažované kategorii letadel.

Pro charakteristickou skladbu letadel v charakteristickém dni byly ve výpočtu použity jednotlivé skupiny letadel z mezinárodně uznávané databáze letadel, včetně akustických parametrů uvedených v této databázi (AzB) [16]. Tato databáze odpovídá současným představám a akustickým parametrům jednotlivých kategorií letadel a vrtulníků používaných i na LKCS.

Nesprávně stanovený rozptyl trajektorií letu má ve sledovaném území, kde je dominantním zdrojem letecký hluk, prakticky nevýznamný vliv na výsledné hodnoty. V případě většího rozptylu trajektorií letu se úměrně tomu rozloží i vliv akustické energie na zemi – území v okolí letiště. Chyba ve stanovení rozptylu trajektorií letu se číselně projeví pouze v území, kde má rozptyl jednotlivých trajektorií již vetší rozsah. Tato chyba roste se vzdáleností od letiště. Tento vliv se tedy projeví v hodnotách hladin akustického tlaku, které již pro letecký hluk nejsou v území tak významné a zanikají v přirozeném hluku pozadí. Nejistota tohoto typu má tedy minimální vliv na výsledný průběh sledovaných izofon v území.

Ad 3.

Hluk, a tedy akustická energie z pohybujícího se zdroje zvuku (letící letadlo), se šíří rovnoměrně do prostoru, a tedy i k zemi. Při šíření zvuku celková akustická energie klesá se vzdáleností od zdroje zvuku a její šíření, resp. útlum a dopad na zemi, je ovlivňováno především atmosférickými podmínkami a vlastní vyzařovací charakteristikou letadla. Proto místní topografie, zástavba, pokrytí terénu atd. ovlivňují tvar akustického pole v okolí letiště ve sledované výšce 4 m nad terénem pouze v případě, když zdroj zvuku i místo sledovaného příjmu se nacházejí v přízemní výšce nebo přímo na zemi. Teprve v tomto případě dochází vlivem pohltivých a odrazivých struktur v okolí zvukového paprsku ke ztrátám a ovlivnění akustické energie absorpcí, ohybem nebo rozptylem akustické energie, případně může za určitých specifických podmínek dojít i k lokálnímu navýšení akustické energie vlivem odrazů zvuku od rozměrných a odrazivých ploch.

Útlum akustické energie mezi zdrojem zvuku (letícím letadlem) a místem příjmu může být způsoben v malé míře například i možnou deformací akustického pole na zemi vlivem výškových staveb v území apod., případně i rychlou změnou výškové morfologie terénu.

RWY letiště České Budějovice leží v nadmořské výšce 432 m n. m. V okolí LKCS se nenachází žádný chráněný venkovní prostor, který by rovinu letiště významněji převyšoval, a tedy se více přibližoval k letícímu zdroji zvuku. Orientačně uvádíme pouze pár výškových údajů o okolních sídlech. Východním směrem od letiště terén spíše klesá – okrajová část Plané leží v nadmořské výšce cca 390 m n. m. Konfigurace terénu v okolí LKCS je celkem rovinatá, jen západním směrem terén mírně stoupá, kdy u nejbližší zástavby obce Lipí je terén ve výšce 480 m n. m. To znamená, že hodnoty hladin akustického tlaku A při použití skutečného 3D modelu terénu budou v tomto případě vykazovat menší nejistotu výsledků oproti hodnotám při použití rovinného modelu, shodného se vztažnou nadmořskou výškou letiště. Velikost těchto rozdílů je závislá na výšce zdroje zvuku nad zemí, a tedy na skutečném rozdílu nadmořské výšky RWY letiště a místa příjmu a na kolmé vzdálenosti místa od průmětu dráhy letu, tj. na délce zvukového paprsku v jednotlivých případech.

Tato nejistota byla v maximální možné míře minimalizována použitím 3 D výpočtového modelu.

Ad 4. a 5.

Nejistoty způsobené použitou metodikou výpočtu, použité databáze letadel a přesnosti algoritmů použitých v daném softwaru pro výpočet hluku z leteckého provozu nemůže uživatel ovlivnit a tuto nejistotu může pouze odhadovat. Přesnost výpočtových metodik a také algoritmů zpracovávajících tyto metodiky je záležitostí jejich tvůrců a výrobců. Použité výpočetní metodiky jsou výsledkem ověřených a verifikovaných postupů jejich tvůrců a nejistoty, tedy plynou z vlastní metodiky výpočtu, pokud jí tvůrci metodiky uvádějí, a ze způsobu algoritmizace a zavedených zjednodušení této metodiky v softwarovém prostředí. Pro odhad této nejistoty lze modelový výpočet a jeho výsledky porovnat např. s výsledky zpracovanými pomocí jiného výpočtového modelu a jinou výpočtovou metodikou, nebo lze porovnat výsledky v konkrétních výpočtových bodech s výsledky měření hluku v týchž bodech. Je však nutné mít na zřeteli, že i naměřené hodnoty jsou rovněž zatíženy nejistotami měření.

Vzhledem k tomu, že se jedná o porovnání bodových naměřených hodnot s konkrétní znalostí průletů definovaných typů letounů, lze vzít při odhadu nejistoty výsledků výpočtů v okolí letiště České Budějovice v úvahu i porovnání naměřených dat v okolí letiště Praha Ruzyně, které popisuje [17]. Tyto výsledky je možné vzít v úvahu právě proto, že šíření akustické energie od letících zdrojů zvuku není ničím významným ovlivňováno.

Na základě výsledků výpočtů byl v tomto materiálu tedy přijat předpoklad, že výsledná hodnota přesnosti výsledků výpočtů při modelování hluku z leteckého provozu se bude pohybovat v řádu **2 až 3 dB**. Tuto celkovou nejistotu lze dokladovat i na dalších měření a porovnání naměřených hodnot a vypočtených prováděných naší společností, kdy běžná odchylka hodnot vypočtených při použití metodiky ECAC DOC 29 od naměřených se pohybovala maximálně v rozmezí a s rezervou do ±3 dB. Vzhledem k charakteru šíření akustické energie z letícího letounu – zdroje hluku, lze analogicky takovéto výsledky porovnání a nejistot výsledků přenést i na jiná místa.

Přesnost v odhadu střední ekvivalentní hladiny akustického tlaku $\mathbf{L_{Aeq,T}}$ v okolí letiště lze pro výhledovou predikci hlukového zatížení a pro výše zmíněná zjednodušení a rozbor možných faktorů ovlivňujících přesnost výsledků výpočtu v okolí letiště LKCS odhadnout **na straně bezpečnosti, a tedy v horní hranici pásma** – **maximálně do 3 dB** při zachování obvyklých statistických podmínek. Tato nepřesnost samozřejmě roste se vzdáleností od letiště s tím, jak rostou vlivy ztrát při šíření zvuku v přízemní vrstvě vlivem utváření terénu. Proto i hranice izofon v denní době pod 55 a 50 dB, analogicky v noci o 10 dB nižší jsou zatíženy již vyšší nepřesností jejich polohy v terénu než izofony 55 (45) dB a vyšší. Avšak nižší hodnoty se již blíží, nebo již zanikají v hlukovém pozadí lokalit, a tedy vliv akustické energie z leteckého provozu již v těchto hladinách zaniká a případná nižší přesnost již není rozhodující.

5. Vyhodnocení hluku z leteckého provozu na letišti LKCS

5.1. Všeobecný popis základních výstupů

Hluk ze současného i výhledového leteckého provozu na letišti LKCS je vyjádřen především graficky, v mapových přílohách – mapa č. 1 až 4, a to plošným zatížením (hlukové zóny) a izofonami ekvivalentních hladin akustického tlaku $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ pro denní dobu (**T** = 16 hodin, 06:00–22:00 h) a $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ pro noční dobu (**T** = 8 hodin, 22:00–06:00 h).

Průběhy zvolených izofon ohraničují plochu území, odpovídají podmínkám charakteristického letového dne v platné definici, jsou vyneseny v mapových podkladech. Jejich průběh byl vytvořen na základě podkladů [21, 22] a provedených výpočtů.

Rozsahy vynášených ploch ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou od 50 dB pro izofony $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ (denní doba) a od 40 dB pro izofony $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ (noční doba). Krok mezi sousedními izofonami je vždy 5 dB. Jednotlivé izofony $\mathbf{L_{Aeq}}$ pro denní a noční dobu v mapových přílohách č. 1–4 ohraničují hlukové zóny s různou mírou hlukové zátěže definovanou hraničními izofonami. Tyto zóny jsou zvýrazněny barevnými plochami. Barevné pokrytí bylo pro snadnější orientaci zvoleno jako pseudo-semaforovém zobrazení.

Ve vnitřních hlukových zónách vymezených limitními izofonami $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ = 60 dB a $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ = 50 dB je vysoká pravděpodobnost, že hygienický limit hluku z leteckého provozu pro denní nebo noční dobu je, nebo bude překračován. Tzn. území zatížené nad limitní hodnotou, **tj. $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ > 60 dB** a **$\mathbf{L_{Aeq,N}}$ > 50 dB,** je zobrazeno jako červené (60–65 dB, resp. 50–55 dB). Zde může docházet k opakovanému překračování limitních hodnot až po fialovou a tmavě modrou barvu ($L_{Aeq,D} \geq 65$ dB, $L_{Aeq,N} \geq 55$ dB), která vymezuje území, v níž bude limitní úroveň hluku z leteckého provozu, a to i s ohledem na neurčitosti výpočtu, překračována trvale.

Na zónu vně hygienického limitu s rozmezím ekvivalentních hladin akustického tlaku $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ = 55 až 60 dB pro denní dobu a $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ = 45 až 50 dB pro noční dobu můžeme vzhledem k charakteru provozu pohlížet jako na určitou zónu výstrahy, v níž je hluk z leteckého provozu vyšší než hluk pozadí (v závislosti na lokalitě), avšak nižší, než připouští platný hygienický limit pro hluk z leteckého provozu. Jednotlivé pohyby letadel (přelety) jsou v této výstražné zóně vnímány – samozřejmě v závislosti na skutečném hluku pozadí v dané lokalitě – jako opakované hlukové události o hladinách vyšších, než jsou hluky obvyklé v daném prostředí (zbytkový hluk). V této zóně je však již jen malá pravděpodobnost překročení hygienického limitu hluku, ale může k ní i ve vztahu k nejistotám odhadů a přesnosti výsledků výpočtů na části území docházet. Proto je toto pásmo zobrazeno výstražnou žlutou barvou (**$\mathbf{L_{Aeq,D}}$ > 55 dB, $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ > 45 dB).**

Pásmo $L_{Aeq,D}$ = 50–55 dB, resp. $L_{Aeq,N}$ = 40–45 dB je zobrazeno zeleně, neboť zde se již předpokládané hladiny akustického tlaku A budou pohybovat hluboko pod hygienickým limitem, a to i s uvažováním nepřesností výsledků výpočtu. Navíc hladiny v tomto pásmu již budou převážně maskován hlukem pozadí území, a to jak v noční, tak i v denní době.

Hlukovou zátěž vyvolanou v okolí letiště České Budějovice leteckým provozem lze obecně charakterizovat těmito základními charakteristickými rysy:

- plošné zatížení hlukem na zemi – jednotlivé hlukové zóny, vyvolané leteckým provozem, mají tvar protáhlých pásů ovlivněných morfologií místního terénu, především např. v místech, kde se začíná terén zvedat, případně náhlých výškových změn terénu ve směru prodloužených os jednotlivých RWY, a také náběhu definovaných okruhů a nominálních drah letu;

- uvnitř těchto ploch se hodnoty hluku mění v poměrně širokém rozmezí, a to rozdílně v různých směrech od osy RWY, resp. nominálních drah letu. V podélné ose dochází k relativně malým změnám hladin akustického tlaku na větších vzdálenostech. V příčném směru naopak dochází k velkým změnám hladin akustického tlaku na malých vzdálenostech od jednotlivých podélných os;
- v důsledku proměnných provozních podmínek je hluková zátěž v území v průběhu roku proměnná v širokém rozmezí hodnot. Dokládané situace (Mapy č. 1–4) však odpovídají průměrnému stavu, což vyplývá ze zavedené definice charakteristického letového dne a podílu využití jednotlivých drah a vychází se tak ze statistických předpokladů leteckého provozu;
- provoz na okruhu je z hlediska sledovaného hlukového zatížení zanedbatelný.

Ve výpočtech hlukové zátěže území je již zahrnut i vliv trajektorií letu a jejich rozptylů, jak umožňuje generovat použitý software. Z fyzikální podstaty šíření hluku z leteckého provozu a jeho predikce lze jednoznačně konstatovat, že významné ovlivnění průběhu a tvaru izofon v území mohou způsobit pouze odklony trajektorií letu od prodloužené osy RWY, či nominálních tratí a jejich rozptyly, a to jedině a pouze v hodnotách ekvivalentních hladin akustického tlaku nižších, než je hygienický limit. Limitní izofony a všechny izofony o hodnotách vyšších vesměs zachovávají symetrický tvar podle prodloužené osy RWY a odklonem nominálních tratí a jsou ovlivněny pouze případnými většími a náhlými změnami ve výškovém uspořádání terénu vůči výšce RWY.

5.2. Současný stav 2025

V mapových přílohách č. 1–2 jsou znázorněny vypočtené plochy a izofony $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ a $\mathbf{L_{Aeq,N}}$ v dB pro charakteristický letový den a charakteristické zastoupení jednotlivých typů letounů a využití dráhového systému.

Území v blízkém okolí letiště LKCS, vystavené bezprostředně hluku z leteckého provozu, je svým rozsahem vzhledem k celkovému počtu pohybů a skladbě letadel relativně malé. To vyplývá z toho, že v ekvivalentní hladině akustického tlaku $\mathbf{L_{Aeq,D}}$ se promítá akustická energie poměrně malého počtu, především velmi krátkých a hlukově méně intenzivních hlukových událostí, což je dáno skladbou letounů na letišti a celkovým provozem. Hluková zátěž o hladinách vyšších, než je nejvýše přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ($\mathbf{L_{Aeq,D}}$ = 60 dB) se pohybuje jen v těsném okolí RWY a nezasahuje do žádného obytného území blízkých obcí, a to s dostatečnou rezervou. Ani výstražné pásmo 55–60 dB (žluté) nezasahuje do žádné chráněné zástavby.

V nočním období se nejvýše přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ($\mathbf{L_{Aeq,N}}$ = 50 dB) pohybuje v ose dráhy ve směru východním až do vzdálenosti cca 1,6 km od kraje dráhy. V tomto směru tato izofona zasahuje ojedinělou obytnou zástavbu na okraji obce Planá v blízkosti komunikace I/3 a obytnou zástavbu v lokalitě Rožnov v okolí ulic Lidická tř., Josefa Lady, Bohumila Kafky, J. B. Foerstera.

Žlutá výstražná zóna v hodnotách 45–50 dB zasahuje území v této oblasti mezi nám. Bratří Čapků, ulicí J. R. Schustera až po ulici Sokolovská a postupně se zužuje a zasahuje severní zástavbu části lokality Nové Roudné a okolí ulice Stropnická a Plavská. Končí cca v údolí řeky Malše.

5.3. Výhledový stav 2035

V mapových přílohách – mapy č. 3, 4 jsou znázorněny vypočtené plochy a izofony $\mathbf{L_{Aeq,D}}$

a $L_{Aeq,N}$ v dB pro charakteristický letový den a charakteristické zastoupení jednotlivých typů letounů a využití dráhového systému.

Jak je patrné z mapy č. 3–4 hlukového zatížení území a z průběhu izofon, dojde k mírnému rozšíření ploch hlukově zatíženého území, což je způsobené především nárůstem počtu pohybů i provozem větších typů dopravních letounů.

Území v blízkém okolí letiště LKCS vystavené bezprostředně hluku z leteckého provozu je svým rozsahem vzhledem k celkovému počtu pohybů a skladbě letadel relativně malé. To vyplývá z toho, že v ekvivalentní hladině akustického tlaku $L_{Aeq,D}$ se promítá akustická energie poměrně malého počtu, především velmi krátkých a hlukově méně intenzivních hlukových událostí, což je dáno skladbou letounů na letišti a celkovým provozem. Hluková zátěž o hladinách vyšších, než je nejvýše přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ($L_{Aeq,D}$ = 60 dB) se pohybuje jen v těsném okolí RWY a nezasahuje do žádného obytného území blízkých obcí, a to s dostatečnou rezervou. Výstražné pásmo 55–60 dB (žluté) zasahuje jen ojedinělou zástavbu na severním okraji obce Planá.

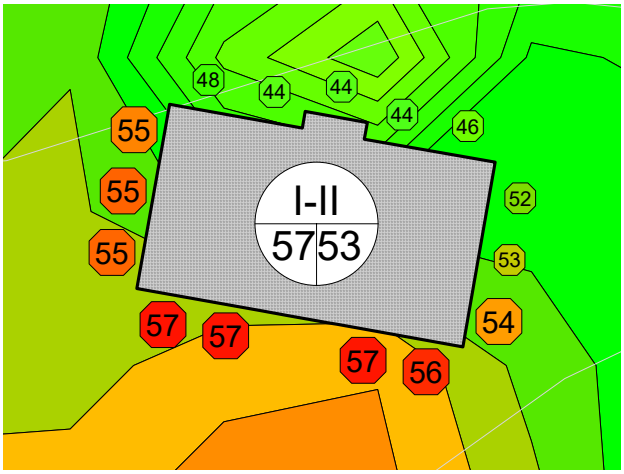
V nočním období se nejvýše přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ($L_{Aeq,N}$ = 50 dB) pohybuje v ose dráhy ve směru východním až do vzdálenosti cca 1,8 km od kraje dráhy. V tomto směru tato izofona zasahuje ojedinělou obytnou zástavbu na okraji obce Planá v blízkosti komunikace I/3 a obytnou zástavbu v lokalitě části s názvem Rožnov, konkrétně okolí ulic Lidická tř., Josefa Lady, Bohumila Kafky, J. B. Foerstera.

Žlutá výstražná zóna v hodnotách 45–50 dB zasahuje území v této oblasti severně mezi ulicí L. Kuby, Kozinova, Malebná až po ulici Sokolovská, Ot. Březiny na jihu a postupně se zužuje a zasahuje severní zástavbu části lokality Nové Roudné – okolí ulice Stropnická a Plavská. Končí cca za údolím řeky Malše v prostoru souběhu ulic Pod Drahou a železniční trati Č. Budějovice–Gműnd.

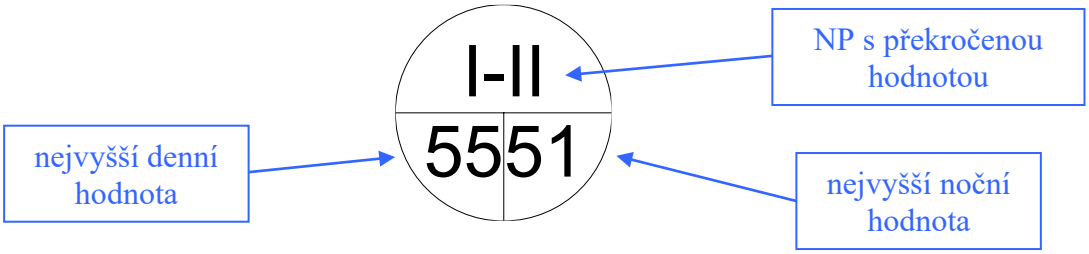
5.4 Analýzy počtu exponovaných osob v jednotlivých hodnocených stavech

Jako podklad pro analýzu a hodnocení zdravotních rizik z hluku z leteckého provozu v okolí letiště České Budějovice byl při výpočtech stávajícího i výhledového hlukového zatížení proveden kromě plošného rozložení hlukové zátěže z leteckého provozu i automatický výpočet rozložení hluku po fasádách jednotlivých chráněných objektů v okolních sídlech letiště České Budějovice. Příklad viz Obr. 4.

Obr. 4: Zobrazení výpočtových bodů a hodnocení budov



Obr. 5: Hodnocení budov



Tyto objekty byly následně zařazeny do 5dB hlukových pásem jak v denní, tak i noční době. Navíc byl proveden i přepočet zatížení těchto objektů na tzv. celodenní zátěž L_{dn} ve smyslu [4]. Následně pomocí speciálního postupu v programu CadnaA a GIS byla provedena analýza počtu osob exponovaných v těchto pásmech v jednotlivých obcích. Celkové souhrnné počty zasažených osob jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tab. 7: Počet exponovaných osob v denní době 06–22 h

Stav v roce	Počet exponovaných osob v jednotlivých pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku A						
	L_d [dB]						
	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	70+
2025	7 155	1 344	139	0	0	0	0
2035	7 148	4 832	872	13	0	0	0

Tab. 8: Počet exponovaných osob v noční době 22–06 h

Stav v roce	Počet exponovaných osob v jednotlivých pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku A						
	L_n [dB]						
	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	70+
2025	5 194	1 156	108	0	0	0	0
2035	6 811	1 450	240	0	0	0	0

Tab. 9: Počet exponovaných osob za 24 hodin

Stav v roce	Počet exponovaných osob v jednotlivých pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku A						
	L_{dn} [dB]						
	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70+
2025	6 530	1 283	135	0	0	0	0
2035	7 203	3 808	686	0	0	0	0

Výsledky analýz počtu ovlivněných obyvatel dle jednotlivých katastrálních území jsou uvedeny v samostatné kapitole v příloze předkládaného posouzení.

5.5 Omezující podmínky platnosti posouzení

Akustické posouzení letiště České Budějovice se vztahuje ke stanovenému průměrnému (charakteristickému) letovému dni a vstupním parametrům definovaným v kapitole 3. Zjištěné průběhy hlukového zatížení území v okolí letiště České Budějovice – hluková pásma a vypočtený fasádní hluk v okolí letiště ztrácejí platnost:

- při zvýšení počtu pohybů a typů (kategorií) letadel nad uvažovaných počet pohybů v jednotlivých sledovaných letech po vyhodnocení této změny a objektivním zjištění reálných hodnot pomocí monitorovacího měření;
- při všech výraznějších odchylkách od uvedených vstupních předpokladů o leteckém provozu LKCS (po vyhodnocení vlivu této změny);
- při pravidelných letech letounů po jiných než vymezených letových tratích (po vyhodnocení vlivu této změny);
- při pravidelném a výrazném navýšení leteckého provozu jiných typů letounů (po vyhodnocení vlivu této změny);
- při změně hodnotících deskriptorů, hygienických limitů hluku a podmínek pro jejich uplatnění;
- při výrazném omezení leteckého provozu na letišti;
- při zásadních a trvalých změnách v dráhovém systému LKCS oproti posuzovanému stavu;
- při nedodržení uvažovaných minimálních výšek na okruzích a letových tratí.

6. Závěr – shrnutí

Cílem akustického posouzení bylo vymezit hlukové zatížení ze stávajícího a uvažovaného výhledového leteckého provozu na letišti České Budějovice a stanovit počet exponovaných osob v 5dB pásmech.

1. Výpočtem bylo stanoveno plošné hlukové zatížení okolí letiště České Budějovice s využitím 3D matematického modelování pro uvažované dva stavy, a to pro stávající stav 2025 a pro výhledový rok 2035.

2. Pro tyto dva stavy bylo vypracováno plošné zatížení území v okolí LKCS v grafické podobě plošných hlukových map, které tvoří přílohu tohoto posouzení – Mapy č. 1–4.

3. Z grafických mapových příloh č. 1 a 3 je patrné plošné zasažení území nadlimitními hodnotami ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro denní dobu – stávající a výhledový stav. Tato území jsou vyobrazena červenou barvou přecházející přes fialovou až do tmavě modré. Ve vymezených územích v denní době nejsou překračovány limitní hodnoty u žádné chráněné zástavby.

4. Z grafických mapových příloh č. 2 a 4 je patrné plošné zasažení území nadlimitními hodnotami ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro noční dobu – stávající a výhledový stav. Tato území jsou vyobrazena červenou barvou přecházející přes fialovou až do tmavě modré. Ve vymezených územích v noční době dochází v roce 2025 i 2035 k překračování limitních hodnot u ojedinělé obytné zástavby na okraji obce Planá v blízkosti komunikace I/3 a u obytné zástavby v lokalitě Rožnov, v okolí ulic Lidická tř., Josefa Lady, Bohumila Kafky, J. B. Foerstera. Toto zasažené území se však nachází uvnitř vyhlášeného ochranného hlukového pásma A [20].

5. Součástí 3D výpočtů byl i výpočet fasádního hluku na jednotlivých chráněných objektech v sídlech v okolí letiště České Budějovice a následná analýza počtu exponovaných osob v 5dB pásmech jako podklad pro analýzu a hodnocení zdravotních rizik z hluku z leteckého provozu.

6. S výše uvedenými závěry v bodech 3, 4 koresponduje i analýza počtu exponovaných osob nadlimitními hodnotami ekvivalentních hladin akustického tlaku A v jednotlivých posuzovaných stavech, a to jak pro denní, tak i noční dobu.

Hluková pásma letiště České Budějovice jsou odvozena pro letecký provoz v průměrném (charakteristickém) letovém dni v rozsahu předpokládaného maximálního provozního zatížení [21]. Objektivní kontrola platnosti predikovaných pásem, resp. průběhu limitní izofony v území, je možná pouze kombinací výpočtu hluku a měření (monitoring) provedeným v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu [5], případně normy ČSN ISO 20906 [12].

7. PODKLADY A LITERATURA

Zhotovitel použil pro vypracování předmětu díla tyto základní podklady:

[1] Terénní průzkum zájmového území. Prvodoklady, EKOLA group, spol. s r.o.

[2] Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

[3] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

[4] ČSN ISO 1996, Popis a měření hluku prostředí.

[5] Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu. MZ ČR č.j. OVZ-32.0-9.02.2007/6306.

[6] CadnaA Software, Modul FLG, DataKustik GmbH, version 2026 (sestavení 213.5606).

[7] European Civil Aviation Conference: Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports, ECAC.CEAC Doc. 29, Neuilly-sur-Seine Cédex, France.

[8] Standardní metodika výpočtu izofon hluku kolem civilních letišť. ECAC.CEAC Doc. 29 (v překladu MZ ČR, 2007).

[9] Vaverka, Kozel, Ládyš, Liberko, Chybík: Stavební fyzika 1, Urbanistická, stavební a prostorová akustika, VÚT Brno, 1998.

[10] ADAPTATION AND REVISION OF THE INTERIM COMPUTATION METHODS FOR THE PURPOSE OF STRATEGIC NOISE MAPPING, WP 3.3.3: Aircraft noise around airports – noise emission: databases.

[11] Letecká informační příručka AIP CR LKCS.

[12] ČSN ISO 20906. Akustika – Automatické monitorování leteckého zvuku v okolí letišť.

[13] ČSN ISO 3891. Postup pro popis hluku leteckého vnímaného na zemi.

[14] Vogelsang, B., M., Myck, T.: Die Ermittlung des Lärmschutzberichts nach dem novellierten Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, Lärmbekämpfung, Juli 2007, Springer VDI Verlag.

[15] Datenerfassungssystem fűr Ermittlung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen, dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, Novellierung Mai 2007, BGBI Budesumweltamt BRD.

[16] AzB – Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen, von 19. November 2008 (BAnz Nor. 195a von 23.12.2008).

[17] ICAO ANNEX 16, Vol. I – Aircraft Noise.

[18] Studie hluku pro výhledový letecký provoz na letišti Praha/Ruzyně k roku 2020 s dvojicí paralelních drah RWY 06R/L 24R/L. Techson, zak. č. T/Z-220/08, listopad 2008.

[19] Zákon č. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí České republiky (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů.

[20] Územní rozhodnutí územní o Ochranném pásmu pro letiště Planá u Českých Budějovic z hlediska ochrany před negativními účinky hluku z provozu tohoto letiště na své okolí, rozhodnutí zn. SÚ 6787/94/Ko ze dne 5. 6. 1995.

[21] Informace poskytované provozovatelem letiště a zadavatelem studie o leteckém provozu na letišti České Budějovice (LKCS), 2025.

[22] Doplňující emailové informace od zadavatele, 2025.

[23] Vztahy mezi hlukovými ukazateli L_{dvn} a L_{dn}, MUDr. Zdeňka Vandasová, RNDr. Alena Fialová, Ph.D. SZÚ, 2019.

[24] http://www.mapy.cz.

[25] http://www.nahlizenidokn.cuzk.cz.

8. Seznam mapových příloh

Mapa č. 1: Stávající stav v roce 2025. Denní doba (06:00–22:00 h).
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m. Letecký provoz. M 1 : 40 000

Mapa č. 2: Stávající stav v roce 2025. Noční doba (22:00–6:00 h).
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m. Letecký provoz. M 1 : 40 000

Mapa č. 3: Výhledový stav v roce 2035. Denní doba (06:00–22:00 h).
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m. Letecký provoz. M 1 : 40 000

Mapa č. 4: Výhledový stav v roce 2035. Noční doba (22:00–6:00 h).
Hluková pásma $L_{Aeq,T}$ ve výšce 4 m. Letecký provoz. M 1 : 40 000

9. Analýzy počtu ovlivněných obyvatel dle k. ú.

V následujících tabulkách jsou uvedeny analýzy počtu ovlivněných obyvatel v katastrálních územích v jednotlivých hlukových pásmech pro Stávající stav v roce 2025 a Výhledový stav v roce 2035 pro denní dobu $L_{Aeq,16h}$, noční dobu $L_{Aeq,8h}$ a celodenní ukazatel L_{dn}.

Tab. 10: Počet exponovaných osob v denní době – Stávající stav rok 2025

Denní doba $L_{Aeq,16h}$	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
	Boršov nad Vltavou	846	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	12293	41	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3900	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	7674	2756	1441	981	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	7017	3413	3757	3015	1063	126	0	0	0	0
	Dubičné	440	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	1773	761	17	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	21	66	242	13	0	0	0	0
	Závraty	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	500	17	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	383	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	227	50	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	149	577	0	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	3626	382	37	0	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	0	367	133	0	0	0	0	0	0	0
	Roudné	48	1444	694	115	39	0	0	0	0	0
	Vidov	151	25	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	384	1974	1257	912	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	8	182	2066	0	0	0	0	0	0
	Včelná	1060	79	0	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	226	17	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 11: Počet exponovaných osob v noční době – Stávající stav rok 2025

	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
Denní doba $L_{Aeq,8h}$	Boršov nad Vltavou	846	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	12334	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3900	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	9275	1745	1385	447	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	8730	3063	3016	2582	905	95	0	0	0	0
	Dubičné	440	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	2376	175	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	21	75	233	13	0	0	0	0
	Závraty	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	517	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	383	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	441	285	0	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	4000	13	32	0	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	91	339	70	0	0	0	0	0	0	0
	Roudné	910	917	419	76	18	0	0	0	0	0
	Vidov	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	762	2061	1478	226	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	24	444	1788	0	0	0	0	0	0
	Včelná	1135	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	243	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 12: Počet exponovaných osob pro L_{dn} – Stávající stav rok 2025

	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
Denní doba L_{dn}	Boršov nad Vltavou	846	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	12330	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3900	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	7786	2782	1504	780	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	7733	3125	3557	2844	1010	122	0	0	0	0
	Dubičné	440	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	1887	664	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	21	70	238	13	0	0	0	0
	Závraty	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	512	5	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	383	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	243	483	0	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	3788	225	32	0	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	4	376	120	0	0	0	0	0	0	0
	Roudné	208	1422	600	75	35	0	0	0	0	0
	Vidov	168	8	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	498	2059	1217	753	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	8	240	2008	0	0	0	0	0	0
	Včelná	1135	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	239	4	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 13: Počet exponovaných osob v denní době – Výhledový stav rok 2035

Denní doba $L_{Aeq,16h}$	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
	Boršov nad Vltavou	534	312	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	11685	645	4	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3328	576	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	7224	1583	2189	1479	377	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	4141	4512	3526	2897	2663	652	0	0	0	0
	Dubičné	445	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	1202	892	457	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	0	21	93	215	13	0	0	0
	Závraty	93	45	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	367	150	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	16	261	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	298	20	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	25	512	189	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	2713	1155	141	32	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	0	36	385	79	0	0	0	0	0	0
	Roudné	4	776	1028	438	89	5	0	0	0	0
	Vidov	0	176	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	22	635	2295	1580	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	0	24	622	1610	0	0	0	0	0
	Včelná	264	871	4	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	60	183	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 14: Počet exponovaných osob v noční době – Výhledový stav rok 2035

	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
Denní doba $L_{Aeq,8h}$	Boršov nad Vltavou	846	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	12330	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3904	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	8136	2533	1328	855	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	8088	2654	3483	2828	1127	211	0	0	0	0
	Dubičné	445	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	1917	634	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	16	13	284	29	0	0	0	0
	Závraty	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	517	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	120	157	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	318	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	132	594	0	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	3638	362	41	0	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	16	364	120	0	0	0	0	0	0	0
	Roudné	391	1265	566	79	39	0	0	0	0	0
	Vidov	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	531	1788	1264	949	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	8	161	2087	0	0	0	0	0	0
	Včelná	1120	19	0	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	243	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 15: Počet exponovaných osob pro L_{dn} – Výhledový stav rok 2025

	Katastrální území	Hluková pásma (dB)/Počet obyvatel									
		≤ 30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–60	60–65	65–70	> 70
Denní doba L_{dn}	Boršov nad Vltavou	653	193	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 1	1254	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 2	1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 4	2208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 5	12130	204	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dobrá Voda u Českých Budějovic	3655	249	0	0	0	0	0	0	0	0
	České Budějovice 6	7559	1814	1745	1546	188	0	0	0	0	0
	České Budějovice 7	5030	3909	3932	2836	2140	544	0	0	0	0
	Dubičné	445	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebín	516	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlincová Hora	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Homole	1395	865	291	0	0	0	0	0	0	0
	Hradce u Homol	154	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Planá u Českých Budějovic	0	0	0	21	179	142	0	0	0	0
	Závraty	114	24	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jankov u Českých Budějovic	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Českých Budějovic	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Třebotovice	449	68	0	0	0	0	0	0	0	0
	Křemže	391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Habří u Lipí	16	261	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaliště u Lipí	306	12	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kvítkovice u Lipí	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lipí	29	622	75	0	0	0	0	0	0	0
	Litvínovice	3002	994	13	32	0	0	0	0	0	0
	Doubravice u Nedabyle	0	111	339	50	0	0	0	0	0	0
	Roudné	4	930	1031	289	86	0	0	0	0	0
	Vidov	0	176	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jivno	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Srubec	51	920	2127	1434	0	0	0	0	0	0
	Staré Hodějovice	0	8	38	995	1215	0	0	0	0	0
	Včelná	517	618	4	0	0	0	0	0	0	0
	Slavče	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vrábče	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hlinsko u Vráta	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zborov	201	42	0	0	0	0	0	0	0	0