



Vážený pán
Mgr. Richard Brabec
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Věc: Otevřený dopis

Vážený pane ministře,

obracíme se na Vás v souvislosti s plánovaným rozšiřováním Letiště Václava Havla, které v zamýšlených parametrech představuje z hlediska životního prostředí zásadní riziko, vůči němuž by se dle našeho názoru mělo Ministerstvo životního prostředí jasně vymezit. Potenciální realizace paralelní ranveje by byla v rozporu s veřejnými zájmy ochrany životního prostředí, čili s posláním resortu Vám svěřeným, i v rozporu s mezinárodními závazky ČR v této oblasti a strategickými dokumenty spojenými s ochranou klimatu, které ČR přijala.¹

Ve čtvrtek 17. prosince záměru vyjádřilo podporu Zastupitelstvo hl. m. Prahy, přestože Rada hl. m. Prahy 30. listopadu 2020 rozšiřování letiště nepodpořila, a pozastavila návrh změny územního plánu 25/2020 umožňující vznik paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L. K záměru se kladně vyjadřuje ministr dopravy Karel Havlíček a také ministryně Alena Schillerová, jakožto představitelka Ministerstva financí ČR, které zastupuje stát v roli jediného akcionáře letiště. Z Vašeho ministerstva však žádný názor dosud nezazněl.

Po nástupu do funkce jste v roce 2014 nechal přezkoumat proces posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) k letišti Vodochody. V roce 2017 jste vedl ministerstvo, jež prodloužilo souhlasné stanovisko k EIA pro rozšíření Letiště Václava Havla. Jeho platnost končí za necelý rok, dne 27. 10. 2021. Mnohé překvapilo již prodloužení v roce 2017. Původní EIA z roku 2011 totiž používá zastaralé metodiky měření hluku a imisí. O konečné kapacitě rozšířeného letiště investor poslední dobou sice mlží, je však jasné, že nebude odpovídat číslu 21,5 milionu cestujících ročně uvedenému v EIA. Ministerstvo financí mluvilo o 30 milionech, ale vzhledem k velikosti současných letadel a možnostem, jak provoz na drahách zefektivnit, může být toto číslo mnohem vyšší. V EIA se rovněž neřeší dlouhodobé a komplexní dopady navýšení leteckého provozu. EIA vykazuje zásadní nedostatky a na jejím základě není možné určit skutečné dopady, které záměr bude mít na životní prostředí.

V prosinci 2015 byla v Paříži uzavřena Pařížská dohoda [k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu], kterou Česká republika ratifikovala 4. 11. 2017. Tato dohoda formuluje dlouhodobý cíl ochrany klimatu, jímž je přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2° C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5° C. Ukládá státům povinnost stanovit si vnitrostátní redukční příspěvky k dosažení jejich cílů. V rámci Pařížské dohody se ČR jako člen EU přihlásila s

¹ Státní politika životního prostředí; Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR; Národní akční plán adaptace na klimatickou změnu ad.

ostatními členskými státy EU ke společnému snižování emisí skleníkových plynů o nejméně 40 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.² V prosinci 2020 EU svůj závazek z Pařížské dohody ještě posílila a navýšila cíle EU do roku 2030 na 55 %.³

Dále byla ve společenství států EU přijata Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal). Cílem EU je zde ekonomika neutrální vůči klimatu do roku 2050, tj. hospodářství s nulovými emisemi skleníkových plynů. Tento cíl je jádrem Zelené dohody pro Evropu⁴ a je v souladu se závazkem EU k celosvětovým opatřením v oblasti klimatu podle Pařížské dohody. Zelená dohoda pro Evropu uvádí, že: „*Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a její podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava.*“⁵

Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu uvádí: „*Cíl je jasný: emise skleníkových plynů v odvětví dopravy musí být do poloviny tohoto století sníženy alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990 a musí být rozhodně dále snižovány směrem k nule. (...) Odvětví dopravy má nyní mnohem větší potenciál než v minulosti přispět ke snížení emisí v rámci EU, ke kterému jsme se zavázali v Pařížské dohodě o změně klimatu a které je v souladu s Agendou pro udržitelný rozvoj 2030.*“⁶

Dne 28. listopadu 2019 se Evropský parlament usnesl na tom, že se svět nachází **ve stavu klimatické a environmentální nouze**. V usnesení parlament „*vyzývá (...) členské státy a všechny globální aktéry, aby okamžitě učinili konkrétní kroky, které jsou nutné k odvrácení a omezení této hrozby, dokud není pozdě*“.⁷

V Politice územního rozvoje, v bodě 1.2 (7) *Vazby Politiky územního rozvoje České republiky na mezinárodní smlouvy, na dokumenty mezinárodních organizací a sousedních států* se uvádí, že: „*Politika územního rozvoje ČR s ohledem na jedinečnost charakteru území a struktury osídlení České republiky zohledňuje požadavky na udržitelný rozvoj území a územní soudržnost, které pro Českou republiku vyplývají z členství v EU, z mezinárodních smluv, z členství v mezinárodních organizacích (OSN, OECD, Rada Evropy) a dalších mezinárodních dohod, smluv a úmluv, vztahujících se k územnímu rozvoji, ve kterých je Česká republika jednou ze smluvních stran.*“⁸ Obdobně viz bod 12 Politiky územního rozvoje.

Ve Státní politice životního prostředí ČR se upravuje období do roku 2020. V kapitole VII. *Průřezové nástroje mezinárodní spolupráce* jsou stanoveny závazky ČR: „*uplatňovat v národních podmínkách standardy a plnit závazky přijaté v rámci členství ČR v těchto mezinárodních organizacích (...) Plnit závazky plynoucí z již ratifikovaných mnohostranných environmentálních smluv a aktivně se zapojit do jejich dalšího vývoje na mezinárodní úrovni*

² https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda

³ https://www.mzp.cz/cz/news_20201217-EU-posili-svuj-zavazek-z-Parizske-dohody-Do-roku-2030-snizi-emise-sklenikovych-plynu-alespon-o-55-

⁴ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>

⁶ <https://eurlex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:52016DC0501>

⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2019-0078_CS.html

⁸ <https://irop.mmr.cz/IROP/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Ostatn%C3%AD/Strategie/SC%203.3%20C3%9Azemn%C3%AD%20rozvoj/Politika-uzemniho-rozvoje-aktualizace-c-1.pdf>

(...) plnit závazky plynoucí ze stávající environmentální legislativy EU“.⁹ V roce 2019 zahájilo MŽP přípravu nového dokumentu s názvem „Státní politika životního prostředí 2020–2030, s výhledem do roku 2050“ (dále SPŽP 2030).¹⁰ V tomto dokumentu je obsažena také vize, že v roce 2050 se bude ČR blížit klimatické neutralitě. V návrhové části SPŽP 2030 se v bodě 2.1. *Přechod na nízkouhlíkové hospodářství* konstatuje, že *“Rovněž v ČR se emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy od roku 1990 více než zdvojnásobily.”* Jako hrozba je v SPŽP 2030 vnímán nárůst letecké dopravy také v části I. *Životní prostředí a zdraví* v bodě 1.2. *Ovzduší*, kde je uvedeno: *“Problematickým trendem, který se nedaří zvrátit, je růst přepravních výkonů letecké a silniční dopravy, který je příčinou nárůstu emisí znečišťujících látek do ovzduší.”*

Dopravní politika ČR¹¹ jako svůj hlavní cíl stanovuje *“Vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.”* V kapitole 4.6 *Snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí* uvádí: *„V souvislosti s globálními změnami klimatu je v sektoru dopravy základním opatřením omezování emisí skleníkových plynů vzešlých ze spalování fosilních pohonných hmot (např. zlepšování emisních parametrů dopravních prostředků, podpora nízkemisních či bezemisních modů dopravy, zvýšení plynulosti dopravy, rozvoj užívání alternativních energií, optimalizace přepravních výkonů nutných pro zajištění potřebné mobility osob a zboží). Základními obecnými principy adaptačních opatření v sektoru doprava jsou princip prevence a princip předběžné opatrnosti. Základním specifickým principem adaptačních opatření v sektoru doprava je princip zajištění udržitelné mobility. Na základě těchto principů je možno definovat konkrétní principy pro formulaci přímých i nepřímých adaptačních opatření na globální změny klimatu.“*

Dle našeho názoru tak nemůže být pochyb, že záměr rozšiřování letiště je v rozporu jak s mezinárodními závazky ČR, tak s politickými a strategickými dokumenty na úrovni státu. Je to však už více než rok, co se na stavebním úřadě v Černošicích vrší dokumenty pro zahájení Územního řízení, veřejnost ale netuší, co s projektem bude dál, zda řízení začne, když dráha byla zrušena v části aktualizace Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje. Ze ZÚR byla paralelní dráha škrtnuta z důvodu *“opomenutí některých významných zdrojů hluku a emisí při vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů záměru.”*¹²

Letecká doprava výrazně přispívá k produkci skleníkových plynů a pro nejbližší desetiletí nebudou k dispozici ekonomicky relevantní technologie k jejich redukci (nebudou k dispozici letadla s takovým pohonem, který by eliminoval dopady na klima a životní prostředí). To znamená, že **zkapacitnění letiště bude mít další negativní vliv na klima a jedinou šancí pro snížení emisí z dopravy je pokles objemu dopravy.** Rok 2030, který je milníkem na cestě k řešení klimatické krize, je za rohem. Vyzýváme Vás proto k ambiciózní klimatické politice, která bude odpovídat vážnosti situace.

⁹ [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotního_prostředí/\\$FILE/SOPSZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotního_prostředí/$FILE/SOPSZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf)

¹⁰ [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_20200710_statni_politika_zivotního_prostředí_2030/\\$FILE/OPZPUR-SPZP_2030_pro_veřejnou_konzultaci-20200710.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_20200710_statni_politika_zivotního_prostředí_2030/$FILE/OPZPUR-SPZP_2030_pro_veřejnou_konzultaci-20200710.pdf)

¹¹ <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%932020.pdf.aspx>

¹² https://justice.cz/documents/17929/2180502/Si+224-2020+p%25%99%25%ADloha+54A_68_2019_30.pdf/c1edd6d5-1f0d-4a1d-8df4-9cbb2df28fe7

Zásadním krokem politiky zodpovědné vůči výzvám blízké budoucnosti, která transformuje požadavky mezinárodních úmluv z teoretických čísel do konkrétních kroků směřujících k jejich dosažení, tak může být 4. aktualizace Politiky územního rozvoje, která je nyní na stole. Považujeme za nutné, aby Ministerstvo životního prostředí v rámci připomínkovacího procesu usilovalo o vypuštění plochy L1: “Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přibližovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně”. Další rozšiřování letiště je neslučitelné s mezinárodními závazky ČR. Vzhledem k tomu, že termín 18. ledna 2021 pro meziresortní připomínkování této aktualizace se blíží, dovoluujeme si zaslat v příloze také naši připomínku.

Doufáme, že se klimatické krizi postavíte čelem, že budete hájit veřejný zájem ochrany životního prostředí a další rozvoj letiště nepodpoříte.

Za Arniku - Centrum pro podporu občanů
Martina Valášková
Koordinátorka projektů v kampani Praha - město pro život

PŘÍLOHA

Připomínky k Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje

Letiště

Připomínky k Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje – letiště

I. Text připomínky

Bod (7) Vazby Politiky územního rozvoje České republiky na mezinárodní smlouvy, na dokumenty mezinárodních organizací a sousedních států - Poznámka pod čarou č. 4 se slova „Rámcovou úmluvu OSN o změně klimatu“ nahrazují slovy „Pařížskou dohodou“.

II. Odůvodnění připomínky

Česká republika Pařížskou dohodu ratifikovala dne 4. listopadu 2017. Text PUR je nezbytné o tento dokument aktualizovat, protože obsahuje nové závazky. V rámci Pařížské dohody se ČR přihlásila k závazku snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. Tento závazek není součástí rámcové úmluvy OSN o změně klimatu.

I. Text připomínky:

Zrušení celého bodu „(131) LI“

II. Odůvodnění připomínky

Záměr výstavby nové paralelní dráhy ohrožuje cíle a úkoly územního plánování, a to především vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (viz ustanovení § 18 stavebního zákona). Konkrétně se jedná o významná rizika v oblastech životního prostředí, a to nárůst emisí skleníkových plynů a prohloubení klimatické krize, hluk a znečištění ovzduší z provozu letiště a jeho obsluhy. Dále se jedná o negativní vlivy turismu, snížení kvality života v hlavním městě včetně dostupnosti bydlení. Všechny tyto negativní vlivy realizace záměru lze předpokládat jako velmi dlouhodobé, tj. i v druhé polovině století.

Investor záměru nikdy nepředložil informace k posouzení záměru v rozsahu, který by odpovídal jeho skutečné kapacitě, tj. 30 – 35 miliónů cestujících ročně. Není jasné, jakou konečnou kapacitu má rozšířené letiště mít, ani k jakému účelu se má využívat. Vzhledem k navýšení kapacity daleko za hranici potřeb obyvatel České republiky lze dovozovat, že má sloužit pro mezipřistání dálkových letů. O tomto využití se však nevede debata. V takovém případě by byl upřednostňován ekonomický zájem úzké skupiny investorů na úkor obyvatel Prahy.

Zvýšení provozu letiště přitom zcela zřejmě prohloubí stávající klimatickou krizi a neumožní dodržet závazky ke snížení emisí skleníkových plynů České republiky, ale i hl. m. Praze, které se zavázalo ke snížení emisí CO₂ do roku 2030 o 45% a stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální. Nárůst kapacity a rozvoj letiště vyvolá zásadní nárůst emisí z letecké dopravy a ze spotřeby energie indukované rozvojem letiště.

Nová ranvej má být umístěna o 1,5 km blíže hustě obydlenému centru města. Záměr je tak v rozporu s aktuálními trendy, kdy se nová letiště centřum měst vzdalují (srovnej Peking, Berlín, Istanbul, atd.). Důvodem jsou rizika pro zdraví obyvatel dotčených provozem letiště. Dlouhodobá expozice nadlimitnímu hluku prokazatelně vede k celé řadě onemocnění od kardiovaskulárních až po deprese.[1] Navrhované ochranné hlukové pásmo přitom neodpovídá reálné zátěži hlukem na území dotčených obcí vzhledem k zastaralým a nepřesným metodám měření hluku a chronickému nedodržování letových drah dopravními

letadly. Zastaralé a podhodnocené jsou také počty obyvatel[2] a nedá se očekávat, že v dotčených obcích ustane setrvalý nárůst obyvatelstva.

Kromě hluku je dalším výrazným negativním efektem rozšíření Letiště Václava Havla nárůst znečištění ovzduší. Na základě dlouhodobého měření Českého hydrometeorologického ústavu prokazuje nezávislá studie, jejíž autorkou je RNDr. Alice Dvorská, PhD., že „úroveň pozadového znečištění je možné charakterizovat jako limitní až nevyhovující a poskytující malou až žádnou rezervu pro nové imisní příspěvky ze Záměru.“ I podle srovnávací studie pro posouzení finálních změn dispozice záměru z léta 2016 překračuje znečištění benzo(a)pyrenem a prachovými částicemi PM10 a PM2,5 limitní hodnoty.

Vzhledem k absenci kapacitního napojení na veřejné dopravu, povede rozšíření letiště nevyhnutelně k nárůstu automobilové dopravy. Na celkové pražské dopravě je podíl dopravy z letiště desetiprocentní.

Turisté tvoří 70% pasažérů letadel přistávajících na Letišti Václava Havla. Hl. m. Praha považuje již současné množství turistů za nadměrné pro každodenní provoz města, a to z důvodu snižování dostupnosti bydlení i snižování kvality života místních obyvatel (viz usnesení MČ Praha 1 k záměru stavby paralelní přistávací dráhy z 16.12. 2019 „*na intenzivní turismus je navázáno široké spektrum podnikání, které má negativní dopad na kvalitu života místních obyvatel: ulice města jsou zaplavovány různými atrakcemi pro turisty, partery domů jsou namísto základní občanské vybavenosti zaplněny obchody s různými suvenýry a zbožím, které má pochybnou kvalitu a mnohdy nemá vůbec žádnou spojitost s Prahou, Českem a jejich kulturou. Městská část Praha 1 i orgány hlavního města Prahy nyní intenzivně bojují s těmito nešvary a snaží se centru Prahy navrátit charakter místa, které má svou historickou hodnotu a poskytuje kvalitní život svým obyvatelům.*“ Rada MČ Praha 1 „*konstatuje, že pro občany MČ P1 je na hranici únosnosti již stávající situace, kdy na necelých 9 miliónů turistů ročně jsou navázány negativní jevy, v jejichž důsledku dochází k vylidňování centra, jako jsou AirBnB, pseudohistorická auta, sdílené koloběžky a mnoho dalších.*“).

[1] Die Welt: Letecký hluk způsobuje srdeční choroby a deprese Die Welt 3.3.2010 <http://www.welt.de/die-welt/wissen/article6630188/Fluglaerm-macht-herzkrank-und-depressiv.html>

[2] V roce 2020 se podle posudku očekávalo 6524 obyvatel, i když už v roce 2010 jich bylo 6699. Viz Příloha 1 – Vypořádání připomínek k P a z VP, dostupné: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP090