

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

Věc: Otevřený dopis – odpověď

Vážený pane ministře,

obdrželi jsme Vaši odpověď č. j.: MZP/2021/710/504¹ na náš otevřený dopis² týkající se plánovaného rozšiřování Letiště Václava Havla.

Mrzí nás, že MŽP se zříká možnosti podílet se v rámci mezirezortního připomínkování aktualizace Politiky územního rozvoje ČR (PÚR) **na snahách zastavit nezodpovědné rozšiřování pražského letiště.** Ve Vaší odpovědi uvádíte, že: “k připomínkám nad rámec měněných částí se nepřihlíží. Článek (131) L1 týkající se paralelní dráhy se v aktualizaci PÚR sice mění, avšak hlavní podstata a účel článku spočívající ve vymezení paralelní dráhy, zůstává aktualizací nedotčen, a tedy nemůže být ze strany MŽP připomínkovan.” S tímto výkladem nesouhlasíme a považujeme ho za alibistický. Úkolem aktualizací PÚR je prověřit její aktuálnost jako celku. Pokud by tomu tak nebylo, aktualizace by byla zbytečná. Požadavky na aktualizaci PÚR plynou mimo jiné z potřeby zohlednit přiměřeně k PÚR i podněty z územně analytických podkladů krajů, zásad územního rozvoje a zpráv o uplatňování zásad územního rozvoje.³ V tomto kontextu připomínáme, že zamýšlená paralelní dráha byla v aktualizaci Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje zrušena z důvodu “opomenutí některých významných zdrojů hluku a emisí při vyhodnocování kumulativních a synergičtých vlivů záměru.”

¹ <https://arnika.org/soubory/CEPO/ministr-brabec-odpoved-na-otevreny-dopis.pdf>

² https://arnika.org/soubory/CEPO/Arnika-Otevreny-dopis_MZP_letiste.pdf

³ Zadaní pro 4. aktualizaci PÚR je uvedeno v části d) Zprávy o uplatňování politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 <https://mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/navrh-aktualizace-c-4-politiky-uzemniho-rozvoje-c>

V prosinci 2020 EU navýšila svůj závazek z Pařížské dohody a zavázala se ke společnému snižování emisí skleníkových plynů o nejméně 55 % do roku 2030. **Pařížská dohoda ukládá státům povinnost stanovit si vnitrostátní redukční příspěvky k dosažení jejich cílů.** Ve Vaší odpovědi uznáváte, že “paralelní dráha umožní nárůst letecké dopravy, a tím i vyprodukovaných emisí skleníkových plynů.” Dále píšete: “(to) neznamená, že by klimatické závazky ČR nebylo možné splnit, byť pro jejich splnění bude nutné vyvinout o to větší úsilí”. Jaké úsilí máte na mysli? Jaké konkrétní a efektivní opatření v tomto smyslu provádíte? **Snahy eliminovat další navýšení globální teploty je potřeba vyvíjet v každém odvětví.** Dostačující řešení jsme zatím v žádném z nich nezaregistrovali.

V aktualizaci PÚR je nově navrhováno také prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletových a přibližovacích prostorů letiště Brno-Tuřany, včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště. Důvodem je zde majoritně také zkapacitnění mezinárodní dopravy. Podobný záměr v PÚR zůstává i ve vztahu ke Karlovarskému letišti. Počítá se tedy s neustálým navyšováním leteckého provozu. Kdo jiný na vládní úrovni by měl usilovat o regulaci letecké dopravy víc než Ministerstvo životního prostředí? Zdá se, že v rámci nevyužitých příležitostí vyjádřit se v průběhu připomínkování PÚR k záměru rozšiřování letiště **promarnilo ministerstvo šanci zásadněji ovlivnit novou Koncepti letecké dopravy, která se na PÚR bude odvolávat.**

K naší kritice vůči nedostatkům obsaženým v procesu posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) píšete, že: “Omezující hodnoty počtu pohybů letadel (pro charakteristický letový den) se stalo rovněž součástí podmínek stanoviska EIA a následně součástí závazných podmínek závazného stanoviska k ověření souladu.” Dále zmiňujete, že tyto hodnoty jsou tedy zavazující pro navazující řízení. Víme, že počty pohybů letadel ze stanoviska MŽP k EIA jsou závazné. Oproti popisu záměru uvedenému v EIA je však možné markantní navýšení počtu odbavených cestujících. Investor v dokumentaci uvádí úmysl odbavit 21,5 milionu cestujících ročně, tento počet ale pro návazná řízení není zavazující, protože ve stanovisku MŽP k EIA je uveden jako závazný pouze výše zmíněný počet pohybů letadel pro charakteristický letový den. Od doby, kdy vznikaly první podklady pro EIA, uplynulo mnoho času a zvýšila se velikost i průměrná vytiženost letadel. To znamená, že při dodržení limitovaného počtu pohybů letadel, může být ročně odbaveno mnohem více než 21, 5 milionu cestujících.

Platnost stanoviska EIA byla prodloužena do 26. 10. 2021. Pokud se do té doby nerozběhne územní řízení, **doufáme, že MŽP souhlasné stanovisko k EIA již neprodlouží. Aktuální EIA vykazuje zásadní nedostatky a na jejím základě není možné určit skutečné dopady, které záměr bude mít na životní prostředí.** Považujeme za nutné nové posouzení vlivů na životní prostředí. Je potřeba posouzení, které zhodnotí dopady dnes plánované kapacity letiště (30 milionů cestujících), skutečné možné maximální kapacity včetně zhodnocení kumulativních a synergických vlivů zatížení hlukem a na kvalitu ovzduší v případě letiště, dálnice a železnice.

Podle prognóz EEA (European Environment Agency) bude v roce 2050 letecká doprava zodpovědná za 22% celosvětových emisí CO₂, pokud nebudou přijata další opatření za účelem jejich snížení.⁴ Anke Lükewille, odbornice na znečišťování ovzduší z agentury EEA, k této předpovědi dodává, že: „Opatření, jako je zlepšování účinnosti paliv zaváděním lehčích materiálů nebo jiná technická řešení, nebudou dostačující pro splnění evropských cílů v oblasti emisí a udržitelnosti. (...) Snižování emisí skleníkových plynů z letecké dopravy je jedním z nejnáročnějších úkolů v odvětví dopravy. Letadla budou i v blízké budoucnosti stále závislá na fosilních palivech a očekává se, že objem letecké dopravy i nadále poroste.“⁵ Je jasné, že **zkapacitnění letiště bude mít další negativní vliv na klima a jedinou šancí pro snížení emisí z dopravy je pokles objemu dopravy.**

Proto Vás znova vyzýváme k aktivnímu postoji, který bude hájit veřejný zájem ochrany životního prostředí.

Za Arniku - Centrum pro podporu občanů

Martina Valášková

Koordinátorka projektů v kampani Praha - město pro život

⁴ viz Výroční zpráva o vlivu dopravy na životní prostředí (TERM) za rok 2017, kdy se EEA poprvé blíže zaměřila na leteckou a lodní dopravu <https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2017> (str. 18)

⁵ <http://bit.ly/EEAnewsletter2018Lukewille>