

**STANOVISKO KOMISE PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ AV ČR**

**K MATERIÁLU „INFORMACE K ROZŠIŘOVÁNÍ LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA“**

**Komise pro životní prostředí AV ČR podporuje nesouhlasné stanovisko Rady hlavního města Prahy k záměru výstavby nové paralelní dráhy na Letišti Václava Havla ze dne 7. 12.2020. Komise se stejně jako Rada HMP domnívá, že výstavba nové paralelní dráhy představuje významná rizika v oblastech životního prostředí, turismu, dopravy i kvality života v hlavním městě včetně dostupnosti bydlení.**

Komise pro životní prostředí dále shrnuje k této problematice některé podpůrné argumenty věcné a právní.

**1. Rozšiřování letiště nedává smysl v době, kdy se v dalších letech očekává spíše pokles letecké přepravy.**

Není soudné enormně rozšiřovat kapacitu letiště v době, kdy přeplněný evropský vzdušný prostor může stěží absorbovat další linky. Vzhledem k očekávaným dlouhodobým účinkům současných krizových okolností lze v dalších letech předpokládat spíše redukci než nárůst kapacity letecké přepravy. Navíc vyvolané investice by zle rezonovaly v již destruovaných veřejných financích. V této souvislosti je třeba upozornit na **rostoucí evropský trend zakazovat či omezovat lety na krátké vzdálenosti** a nahrazovat je zejména železniční dopravou. Tato omezení vyhlašovaná zatím jednotlivě některými zeměmi či městy jsou aktuálně také prováděna v rámci podpory pro letecké dopravce v souvislosti s pandemií covid-19,[[1]](#footnote-1)a pokud budou na evropského kontinentu nadále narůstat, ovlivní pochopitelně též počet letadel odbavených v Praze, i kdyby ČR nebo Praha takové opatření nezavedly.

**2. Praha by měla prioritně řešit spojení letiště s městem, nikoli jeho rozšiřování.**

Pro Prahu se jeví jako prvořadé, namísto rozšiřování letiště, její mimo-silniční spojení (rychlodráha, regionální železnice, případně metro) s letištěm. Tyto možnosti **zcela chybějí, což je v** porovnání nejen s vyspělými, ale i s mnoha méně vyspělými zeměmi raritou popírající principy integrované dopravy. Sugerovaná představa, že pražské letiště bude v blízké budoucnosti patřit mezi významné „hub airports“ není s ohledem na blízkost Berlína, Mnichova, Vídně a dnes už i Drážďan a Norimberku reálná.

**3. Rozšíření pražského letiště by bylo v rozporu s klimatickým závazkem města Prahy.**

Praha přijala klimatický závazek a zavázala se činit kroky ke snížení emisí CO2 do roku 2030 o 45 % a stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální.[[2]](#footnote-2) Tato skutečnost by měla být adekvátně zohledněna v Zásadách územního rozvoje a v územním plánu hlavního města Prahy. Rozšiřování počtu odbavených letadel je s takovým plánem v přímém rozporu, jelikož letecká doprava je velkým zdrojem emisí CO2 a totéž lze říci i o všemožných aspektech nárůstu turismu, který by rozšíření letiště přineslo.

**4.** **Rozšíření pražského letiště sice vyplývá z dokumentu Koncepce letecké dopravy ČR, ta však není v souladu s Pařížskou dohodou a klimatickými cíli EU, a proto se o ni v tomto směru nelze opírat.**

Je sice pravda, že se záměrem paralelní dráhy počítá již vládní **Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020** zpracovaná Ministerstvem dopravy,[[3]](#footnote-3) která uvádí, že plán paralelní dráhy sahá do 60. let 20. století, tedy doby, kdy nebyla zcela známa problematika změny klimatu a ČR nebyla vázána mezinárodními a evropskými závazky v této oblasti. Jmenovaná koncepce se v souvislosti s paralelní dráhou podrobněji věnuje dopadu na hluk, **avšak** **problematika emisí a změny klimatu je v ní opomenuta**.Koncepce navíc pracuje se závazky EU v oblasti snižování emisí pouze pro rok 2020, zcela **opomíjí cíl pro rok 2030**, který nyní Evropská rada schválila ve výši 55 % snížení emisí skleníkových plynů oproti roku 1990.[[4]](#footnote-4) Koncepce také počítá s cílem snížení emisí skleníkových plynů v EU o 80 až 95 % do roku 2050, který byl již aktualizován, EU má být klimaticky neutrální do roku 2050.[[5]](#footnote-5) **Koncepce zcela opomíjí závazek České republiky v rámci Pařížské dohody** o změně klimatu uzavřené v roce 2015. **Mezinárodní a unijní závazky států mají přednost před jeho koncepčními či strategickými dokumenty.** Proto nelze argumentovat plněním koncepce, která je s nimi obsahově v rozporu. Naopak je třeba tyto koncepce aktualizovat.

Koncepce letecké dopravy nadto uvádí, že uspokojovat narůstající poptávku po letecké dopravě, a tím přispívat k růstu cestovního ruchu, zaměstnanosti a ekonomické prosperitě státu, je celospolečensky žádoucí. Chybí nicméně úvaha nad tím, zda tento zájem převáží nad zájmem ochrany klimatu, a tedy zda přínosy v podobě ekonomické prosperity převáží nad dopady ochrany klimatu, které mohou být rovněž ekonomického charakteru.

**5. Příslušnou část Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vymezující plochu pro novou dráhu letiště v červnu 2020 soud zrušil z důvodu nedostatečného posouzení vlivů záměru na životní prostředí.**

Záměr paralelní dráhy pražského letiště Václava Havla byl obsažen v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, Aktualizace č. 2, ze dne 26. 4. 2018, které právě v části, jíž se vymezuje plocha pro záměr veřejně prospěšné stavby D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla) zrušil rozsudkem ze dne 24. 6. 2020 Krajský soud v Praze.[[6]](#footnote-6) Hlavním důvodem pro zrušení bylo opomenutí některých významných zdrojů hluku a emisí při vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů záměru. Soud shledal, že nedošlo k dostatečnému vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí a udržitelný rozvoj území. O věci bude pravděpodobně ještě jednat Nejvyšší správní soud.

V této souvislosti je nutné upozornit i na Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (č.j. 68161/ENV/11) k záměru paralelní dráhy letiště Ruzyně, které bylo poprvé v souhlasné podobě vystaveno v roce 2011 a poté byla v roce 2017 jeho platnost prodloužena (č.j. 50446/ENV/16).[[7]](#footnote-7) Avšak toto stanovisko EIA **opomíjí problematiku emisí skleníkových plynů a vliv na změnu klimatu**. **V tomto směru je prodloužené stanovisko EIA v rozporu se** zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který stanoví, že součástí posuzování vlivů je rovněž posouzení vlivů na ovzduší a klima.

**Závěr:** Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR se domnívá, že v uvedeném kontextu, zahrnujícím i další podobné aspekty, se záměr výstavby nové paralelní dráhy jeví jen jako partikulární byznys (stavebně i provozně), který Praze ani zemi patrně nikterak neprospěje, resp. jehož přínosy téměř jistě nevyváží újmy (z nich environmentální újmy na prvním místě).

V Praze dne 17. 12. 2020

MUDr. Radim Šrám, DrSc., předseda Komise pro životní prostředí AV ČR

Právní argumentaci zpracovalyMgr. Eva Balounová, Ph.D., LL.M., a JUDr. Hana Müllerová, Ph.D.

Komise pro životní prostředí je poradním orgánem Akademické rady AV ČR, jejímž účelem je zpracovávat profesionální stanoviska k problematice životního prostředí v ČR, podporovat výzkum a organizovat semináře v této oblasti. V současné době má 22 členů, kteří jsou respektovanými odborníky nejen z ústavů AV ČR, ale i vysokých škol a dalších výzkumných institucí.

1. Např. [Rakousko](https://www.welt.de/wirtschaft/article209216113/Fliegen-mit-Ryanair-Co-Oesterreich-verbietet-9-99-Euro-Fluege.html) letos zakázalo veškeré lety s cenou nižší než 40 EUR; [Francie](https://www.bnnbloomberg.ca/airline-bailouts-point-to-greener-travel-and-higher-fares-1.1447702) chce snížit vnitrostátní lety o 40 % a spojení mezi městy vzdálenými vlakem méně než 2,5 hod. obsluhovat pouze po železnici; další [příklady](https://cs.qaz.wiki/wiki/Short-haul_flight_ban) lze nají v Nizozemí, Španělsku a Belgii a do budoucna se jimi pravděpodobně bude zabývat i [Evropská komise](https://www.planes.cz/cs/article/205021/greenpeace-zada-po-evropske-komisi-zakaz-letu-na-kratke-vzdalenosti). [↑](#footnote-ref-1)
2. Usnesení Rady hlavního města Prahy č. 1334 ze dne 17. 6. 2019. [↑](#footnote-ref-2)
3. Dostupná zde: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Koncepce-letecke-dopravy>. Dodejme, že Stanovisko SEA k této koncepci (č.j. 26658/ENV/16) rovněž opomenulo dopady na změnu klimatu, čímž se dostalo do rozporu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který stanoví, že součástí posuzování vlivů je rovněž posouzení vlivů na ovzduší a klima. [↑](#footnote-ref-3)
4. Závěry Evropské rady ze dne 10. a 11. prosince 2020, dostupné zde: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2020/12/11/european-council-conclusions-10-11-december-2020/> [↑](#footnote-ref-4)
5. To je ostatně hlavním cílem připravovaného [Evropského právního rámce pro klima](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020PC0080&from=EN) (KOM (2020) 80 v konečném znění), který bude mít podobu nařízení, tj. evropského předpisu přímo aplikovatelného ve všech členských státech EU. Tento předpis se chystá zacílit na „nevratné a postupné snížení emisí skleníkových plynů“ a na stanovení „závazného cíle klimatické neutrality v Unii do r. 2050“. [↑](#footnote-ref-5)
6. Rozsudek ze dne 24. 6. 2020, č. j. 54 A68/2019- 123 [↑](#footnote-ref-6)
7. Dostupné zde: <https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP090?lang=cs> [↑](#footnote-ref-7)