

Podatel:

Spolek HOme
IČO 06576869
Levandulová 1484
253 01 Hostivice

Adresát:

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor územního plánování a krajský
stavební úřad
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Námítka účastníka řízení o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby

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

Obec: pozemky v katastrálních územích Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně

Řízení vedené pod č.j. 126881/2024/KUSK

Oznámení: č.j.: 126881/2024/KUSK, sp. zn.: SZ 113432/2024/KUSK ÚPS/Št,
ze dne 30. 9. 2024

Hlavní činností Spolku HOme je dle čl. 3 jeho stanov „Ochrana přírody a krajiny“. Spolek vznikl dne 25. 11. 2017, a byl tedy založen před déle než třemi lety. V rámci předmětného územního řízení byla vypracována studie dopadů na životní prostředí (EIA). Spolek se přípisem ze dne 24.10.2024 přihlásil jako účastník řízení do předmětného územního řízení.

Spolek HOme, jako účastník řízení, **s žádostí o vydání územního rozhodnutí zásadně nesouhlasí** a podává/uplatňuje v rámci územního řízení k výše uvedené žádosti ve stanovené lhůtě dále specifikované námítky.

Námítky

- 1) Nová paralelní dráha RWY 06R/24L (dále též jako „pRWY“) není potřeba, cílové kapacity lze dosáhnout se stávajícím uspořádáním RWY.
- 2) Výstavba paralelní dráhy RWY 06R/24L a souvisejících staveb způsobí významné zhoršení přírodního prostředí a bude mít výrazné a dlouhodobé dopady na krajinu. Především v souvislosti:

- a) s hlukem
- b) se spadem zplodin
- c) se skleníkovými plyny
- d) s tepelným ostrovem

Tyto dopady nebyly dostatečně vyhodnoceny v Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

- 3) Závěry hodnocení rizik změn klimatu obsažené v Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) jsou zjevně nesprávná.
- 4) Adaptační a mitigační opatření navržená v rámci posuzovaného záměru a jeho souvisejících staveb jsou zcela nedostatečná.
- 5) Dopady navrhovaného systému paralelních RWY je nutné posoudit na maximální možnou provozní kapacitu, což nebylo doposud učiněno.

Odůvodnění námitek

Naše námítka vůči stavebnímu záměru vycházejí především z cílů územního plánování, které v § 18 odst. 1 stavebního zákona 183/2006 Sb., podle kterého je záměr povolován, stanovují:

„Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro **udržitelný rozvoj území**, spočívající ve vyváženém vztahu 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.“

Povolení umístění navrhované stavby pRWY by znamenalo porušení stavebního zákona, neboť není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, nebere v úvahu stávající hodnoty a podmínky v dotčeném území a nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí.

ad 1)

Cílová kapacita záměru je 21,2 mil přepravených cestujících za rok. Dalšími cílovými kapacitami jsou:

- Počet pohybů za rok, den 06–22 LT = 245 929, noc 22–06 LT = 12 296, celkem 258 225
- Průměrný denní počet pohybů za rok, den 06–22 LT = 674, noc 22–06 LT = 34, celkem 708
- Počet pohybů v období květen až říjen, den 06–22 LT = 135 261, noc 22–06 LT = 6 763, celkem 142 024
- Charakteristický letový den, den 06–22 LT = 734, noc 22–06 LT = 38, celkem 772

V souhrnné technické zprávě k záměru, revize 3 z 07/2024, se na str. 31 píše:

„V rámci aktualizace prognóz bylo nutné přihlídnout k významné změně trendu v civilní letecké dopravě, která nastala v důsledku ekonomické krize po roce 2008.

Z ekonomických důvodů se většina leteckých dopravců koncentruje na zajištění vyšší obsazenosti letadel a využívá letadla s vyšší kapacitou sedadel. Uvedený trend nadále pokračuje a přispívá k tomu, že růst počtu cestujících je dynamičtější než vývoj počtu letů. Z tohoto důvodu je aktualizovaný maximální plánovaný počet pohybů při očekávaném průměrném meziročním růstu o 2,4% v koncovém roce prognózy (258 225 pohybů letadel) nižší než údaj naplnění projednaného záměru nové paralelní dráhy (274 500 pohybů).

Dosažení celkového počtu 21,2 mil. přepravených cestujících za rok je díky tomuto trendu reálné v rámci současné dopravní dostupnosti letiště.“

Je tedy naprosto zbytečné z veřejných zdrojů investovat předpokládaných 11,54 mld. Kč bez DPH, pokud lze cílové kapacity dosáhnout nestavebními způsoby bez realizace nové paralelní dráhy RWY 06R/24L.

ad 2) a)

Podle studie Hansjoerg P. Kunc, Rouven Schmidt: The effects of anthropogenic noise on animals: a meta-analysis, publikované 20. listopadu 2019 v The Royal Society Publishing <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsbl.2019.0649> je vliv antropogenního hluku na zvířata velice významný, a to u všech skupin živočišných druhů.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) ale zcela rezignovala na vyhodnocení dopadů zvýšeného hluku na živočichy, a to především chráněné druhy v nejvíce postižených přírodních památkách v blízkosti nové pRWY. Tedy především v Přírodní památce Opukový lom u Přední kopaniny, Přírodní rezervaci Divoká Šárka, Přírodním parku Šárka–Lysolaje, Přírodní památce Vizerka a Přírodní památce Hostivické rybníky.

Například Přírodní památka Hostivické rybníky je hnízdištěm a domovem mnoha druhů ptáků, včetně těch ohrožených a citlivých na hluk, znečištění ovzduší a změny v prostředí. Patří mezi ně ledňáček říční, racek chechtavý nebo potápka malá. Pokud dojde k výraznému zvýšení hlučnosti, mohlo by to vést k narušení jejich chování při hnízdění, ke snížení jejich populace, případně k opuštění lokality.

Pro naplnění cílů územního plánování (viz výše) je pro tyto lokality nezbytně nutné vypracovat vyhodnocení dopadů zvýšeného hluku na živočichy. Při posuzování dopadů výstavby záměru je přitom nutné vzít v úvahu všechny scénáře. Například i pravděpodobnou situaci, že doba cca měsíční údržby stávající RWY vyjde na období hnízdění ptactva. Pak bude k vzletům i přistáním používána nová pRWY a výrazně se zvýší hluková zátěž živočichů Přírodní památky Hostivické rybníky.

ad 2) b)

Podobně jako v bodě 2) a) rezignovala dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) na vyhodnocení dopadů zvýšeného spadu zplodin z letecké dopravy na živočichy, ale také na rostliny, a to především na chráněné druhy v nejvíce postižených přírodních památkách v blízkosti nové pRWY. Tedy především v Přírodní památce Opukový lom u Přední kopaniny, Přírodní rezervaci Divoká Šárka, Přírodním parku Šárka–Lysolaje, Přírodní památce Vizerka a Přírodní památce Hostivické rybníky.

Pro naplnění cílů územního plánování (viz výše) je pro tyto lokality nezbytně nutné vypracovat vyhodnocení dopadů zvýšeného spadu zplodin na živočichy a rostliny.

ad 2) c)

Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) odhaduje, že celkový dopad letecké dopravy na klimatické změny je přibližně dvojnásobek až čtyřnásobek jeho přímých emisí CO₂. Je to způsobeno především spalováním leteckých paliv v horních vrstvách troposféry a nižších vrstvách stratosféry. Zde vydrží zplodiny mnohem delší dobu a násobně tak zatěžují planetu skleníkovým efektem.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) zcela rezignovala na vyhodnocení makroklimatických dopadů zvýšeného provozu letadel na zvýšení koncentrace skleníkových plynů ve vyšších vrstvách atmosféry a s tím spojenou změnu klimatu.

Pro naplnění cílů územního plánování (viz výše) je nezbytně nutné vypracovat vyhodnocení makroklimatických dopadů zvýšeného provozu letadel na zvýšení koncentrace skleníkových plynů ve vyšších vrstvách atmosféry a s tím spojenou změnu klimatu, a to s i ohledem na klimatické závazky, kterými je Česká republika vázána, a které by nyní rozšířením letiště mohly být porušeny.

ad 2) d)

Záměrem výstavby pRWY a souvisejících staveb přibude v lokalitě cca 86 hektarů zpevněných ploch, které jsou dnes travními porosty nebo obdělávanými zemědělskými plochami. Pro představu to je zhruba celá plocha města Hostivice mezi ulicemi Čsl. armády a železničními tratěmi 120 a 122.

Díky rychlému odvodu vody a velké tepelné kapacitě betonových a živičných povrchů vznikají přehřáté plochy. Pokud je plocha dostatečně velká, horký vzduch, který prudce stoupá vzhůru, vytváří klín, o který se rozrážejí dešťové mraky a v místě prokazatelně ubývá srážek. Jde o jeden z efektů tzv. tepelného ostrova. Je dobře zdokumentováno, že letiště se svými enormními betonovými plochami je prvním klínem pražského tepelného ostrova.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) zcela rezignovala na empirické doložení vlivu nových 86 hektarů zpevněných ploch na klima v okolí letiště, především na dešťové srážky.

Ve vyhodnocení Adaptační strategie hl. m. Prahy na klimatickou změnu se dokonce v prvním bodě A “Snížit negativní vliv extrémních teplot, vln horka a městského tepelného ostrova na zdraví citlivých skupin obyvatel Prahy” konstatuje, že existuje slabý kladný vztah k posuzovanému záměru.

A dále se ve vyhodnocení možných negativních vlivů záměru na lokální klimatické poměry konstatuje, že závažnost je malá a pravděpodobnost zřídka. Zcela bez výpočtu nebo jiného doložení konstatovaných vyjádření.

Pro naplnění cílů územního plánování (viz výše) je nezbytně nutné vypracovat vyhodnocení dopadů nových zpevněných ploch na tepelný ostrov letiště a na související změny místního klimatu. Tato vyhodnocení musí být doložena výpočty, které nyní zcela chybí.

ad 3)

Závěry hodnocení rizik změn klimatu přílohy Vlivy na klima Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) na str. 76–77 odkazují pouze k hodnocení trati Praha–Kladno:

„Na základě uvedených informací je patrné, že realizace předkládaného záměru ve vztahu k celkové bonitě klimatu lze považovat za příznivou se zřídka závažností dopadu, a to nejen z hlediska pozitivních aspektů souvisejících s odstraněním povrchové dieselové trakce a opuštění povrchového úseku železnice, ale i s ohledem na skutečnost, že po realizaci celkového záměru (tedy celé elektrifikované železniční trati mez hl. m. Prahou a Kladnem) nepochybně povede i ke snížení individuální automobilové dopavy, která může být nahrazena přijatelnou, rychlou a bezpečnou železniční dopravou.“

Závěry hodnocení rizik změn klimatu uvedené ve výše specifikované příloze se tak týkají pouze a výlučně úseku elektrifikované železniční tratě mez hl. m. Prahou a Kladnem, nikoliv paralelní RWY a souvisejících staveb, což je zásadní chyba a celý tento dokument tak ztrácí na hodnověrnosti, jelikož nelze s určitostí vyloučit, že se i jiné části dokumentu netýkají nesprávné stavby.

ad 4)

V rámci předloženého záměru jsou navržena pouze dvě adaptační opatření – vysazení 38 stromů a 800 keřů v okolí letištní ČOV a vytvoření nízkých valů osázených dřevinami, které nebudou mít žádný reálný vliv na snížení emisí z provozu pRWY a jeho souvisejících staveb.

Ostatní adaptační opatření zmíněná v dokumentaci nejsou součástí předloženého záměru a nejsou tedy žádným způsobem vymahatelná.

V předložené dokumentaci zcela chybí mitigační opatření, která by byla zohledněna v rámci posuzovaného záměru pRWY a jeho souvisejících staveb.

Ostatní mitigační opatření zmíněná v dokumentaci nejsou součástí předloženého záměru a nejsou tedy žádným způsobem vymahatelná.

To je žalostně málo za razantní zvýšení hluku, emisí zplodin, skleníkových plynů, zpevněných ploch a záborů nejkvalitnější půdy. Požadujeme výrazné zvýšení adaptačních, mitigačních a kompenzačních opatření, která budou mít reálný dopad na snížení emisí z provozu pRWY a jeho souvisejících staveb.

ad 5)

S ohledem na námitku č. 1 je zřejmé, že není hospodárné stavět novou paralelní dráhu, pokud může dostačovat dráha stávající. Není ani hospodárné stavět novou dráhu pro navýšení kapacity o nízké milióny přepravených cestujících – předpoklad roku 2026 je 17,8 mil. přepravených cestujících, tedy jen o 3,4 mil přepravených cestujících méně oproti výhledovému stavu s dokončenou pRWY.

Zároveň se v souhrnné zprávě k předloženému záměru, revize 3 z 07/2024, na str. 45 píše: "Systém TWY je navržen tak, aby umožnil dosahovat max. využití (kapacity) RWY 06R/24L." Z toho je zjevné, že stavební kapacita nové pRWY bude minimálně stejná, ale spíše vyšší než kapacita stávající dráhy RWY 06/24.

Z příkladů obdobných regionálních letišť se dvěma paralelními drahami je také zřejmé, že maximální stavební kapacita takových letišť je minimálně na dvojnásobku cílové kapacity představeného záměru, tedy přes 40 mil. přepravených cestujících za rok.

Máme oprávněnou obavu, že po dokončení a zprovoznění pRWY vznikne veliký tlak na zvýšení cílových kapacit letiště Václava Havla, přičemž ale doposud nebyly nikde posouzeny vlivy maximální možné provozní kapacity letiště po realizaci nové pRWY.

Proto, pokud nebude přijata naše námitka č. 1, požadujeme, aby byl celý systém dvou paralelních drah nově posouzen na maximální možnou provozní kapacitu, kterou záměr stavebně dovolí.

Závěr

Se shora uvedených důvodů navrhuje, aby stavební úřad **žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby „paralelní dráha RWY 06R/24L o délce 3 100 m Letiště Praha, Ruzyně“** na pozemcích v k.ú. Dobrovíz, Hostivice, Litovice, Přední Kopanina a Ruzyně **zamítl.**

V Hostivici 30. října 2024

Mgr. Lucie Tvrdíková, předsedkyně Spolku HOme