

# Městská část Praha-Suchdol

starosta městské části

Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha-Suchdol, tel.: 220 921 218  
e-mail: starosta@praha-suchdol.cz, www.praha-suchdol.cz, IČ: 00231231



Ministerstvo životního prostředí  
Mgr. Richard Brabec, ministr životního  
prostředí  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10 - Vršovice

NAŠE ZNAČKA  
UMC P\_Such 02525/2014

VYŘIZUJE  
Ing. Hejl

V PRAZE DNE  
12.. prosince 2014

## Věc: Doplnění k podnětu k zahájení přezkumného řízení k č.j. 1742/2014 ze dne 28.8. 2014

K našemu podnětu k č.j. 1742/2014 ze dne 28.8. 2014 dle ustanovení § 156 odst. 2 k přezkumu stanoviska vydaného v procesu posouzení vlivů na životní prostředí na záměr „**Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně**“ (kód záměru MZP090) pod č.j. 68161/ENV/11 dne 26. října 2011 doplňujeme následující skutečnosti.

### I. K aktuálnosti přezkumu stanoviska

K možnosti zahájit přezkumné řízení odkazujeme na následující odstavce použité již v našem podnětu: Zahájit přezkumné řízení pro rozhodnutí je možné do jednoho roku od právní moci rozhodnutí a do dvou měsíců od okamžiku, kdy se správní orgán o porušení právních předpisů dozvěděl, tj. od podání podnětu. Rozhodnuto musí být do 15 měsíců od vydání přezkoumávaného rozhodnutí. Oproti tomu § 156 správní řádu stanoví: „*takové usnesení lze vydat po dobu, po kterou trvají účinky vyjádření, osvědčení nebo sdělení*“. Rozhodnutí je tak možné v přezkumném řízení zrušit pouze po určitou dobu, zatímco jiný úkon lze zrušit po celou dobu trvání jeho účinků. Jedná se o praktickou aplikaci pouze přiměřeného použití úpravy přezkumného řízení. Použití pojmu přiměřeně definují legislativní pravidla vlády čl. 41 odst. 2 takto: „*Slova „přiměřeně“ ve spojení s odkazem na jiné ustanovení téhož nebo jiného právního předpisu lze použít výjimečně; vyjadřuje volnější vztah mezi tímto ustanovením a vymezenými právními vztahy. Používá se například obratu „Pro..... platí přiměřeně §... odst....“*“.

Zbývá zodpovědět otázku, co je účinkem stanoviska EIA. Podle ustanovení § 10 odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze bez stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydat rozhodnutí nebo opatření nutná k provedení záměru. Stanovisko EIA je tedy nezbytnou podmínkou vydání rozhodnutí o povolení posuzovaného záměru v navazujících správních řízeních. Stanovisko EIA tedy fakticky zakládá právo oznamovatele úspěšně žádat příslušné správní orgány o povolení záměru. Tento účinek stanoviska trvá po celou dobu platnosti stanoviska EIA. Podnět tedy dle našeho názoru nelze považovat za opoždění či po lhůtě pro zahájení řízení. Tento názor potvrzuje i odůvodnění usnesení MŽP č.j. 42412/ENV/14 ze dne 13. června 2014 ve věci přezkumu stanoviska na letiště Vodochody: „*Podle ustanovení § 156 odst. 2 správního řádu lze usnesení o zrušení stanoviska vydat po dobu, po kterou trvají jeho účinky. Podle § 10 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je platnost stanoviska 5 let ode dne jeho vydání, z čehož vyplývá, že účinky Stanoviska EIA trvají, jelikož bylo vydáno dne 29. 10. 2013.*“

Tuto naši argumentaci dále doplňujeme:

Poslanecká sněmovna v současné době projednává novelu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (tisk č. 299). Podle přechodných ustanovení této novely bude ministerstvo životního prostředí povinno posoudit soulad stanoviska s předpisy, které zpracovávají směrnici EIA. Ministerstvo tedy bude povinno stanovisko EIA přezkoumat při zahájení navazujícího řízení, tj. územního řízení. Nelze tedy dle našeho názoru argumentovat, že je již na přezkum stanoviska pozdě či nemožností přezkumu z důvodů změn v legislativě. Budoucí zákonná norma totiž požaduje tento přezkum ještě v pozdějším okamžiku.

Z důvodů procesní ekonomie a právní jistoty se navíc domníváme, že je výhodnější přezkoumat proces posuzování vlivů nyní v přezkumném řízení než až před zahájením územního řízení, které pro investora znamená vynaložení nemalých prostředků na projektovou dokumentaci.

## II. Doplnění věcného odůvodnění podnětu

### 1. Doplnění dokumentace až ve fázi posudku

V bodu 1 podnětu upozorňujeme na doplnění informací až zpracovatelem posudku.

Tento postup je v rozporu s § 9 odst. 5 zákona EIA: „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat.“ a ustanovením § 9 odst. 4 zákona EIA: „Pokud si zpracovatel posudku vyžádá dílčí podklady k ověření údajů o vlivech provedení záměru na životní prostředí od jiných odborníků, je povinen tuto skutečnost v posudku uvést. Ten, kdo se podílel na zpracování oznámení nebo dokumentace, se nemůže ani dílčím způsobem zúčastnit na zpracování posudku.“

Konkrétně se jedná o doplnění dokumentace v průběhu zpracování posudku doplněním přílohy č. 20 - vlivy hluku na zdraví formou přílohy č. 5 posudku. Doplnění přílohy č. 20 je provedeno jako „příloha uvedená v samostatných svazcích“. Zpracovatelem přílohy č. 20 dokumentace o vlivu hluku na zdraví i doplnění (příloha č. 5 posudku) mají stejného zpracovatele - Ing. Potužníkovou. Zařazením doplnění do přílohy posudku se zpracovatel vyhnul novému zveřejnění dokumentace a novému projednání. Práva veřejnosti tak byla zcela zřejmě porušena.

### 2. Určení kapacity záměru

Od počátku zpracovatel oznámení i dokumentace záměru zjevně obchází povinnost uvést a zdůvodnit reálnou kapacitu záměru vyplývající i z potřeb zajištění letecké dopravy v dlouhodobém výhledu nebo z hlediska maximální možné únosnosti pro okolní území. Tento postup je zřejmý i z vývoje, jak byla kapacita záměru v jednotlivých fázích posuzování vlivů na životní prostředí uváděna:

a) oznámení 2005:

pouze informace o tom, že se postaví druhá dráha, o provozu není nic uvedeno,

„Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně vč. potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.“

b) závěr zjišťovacího řízení:

pouze informace o druhé dráze, konstatováno, že se má zvýšit kapacita letiště

**Kapacita (rozsah) záměru:** Výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha Ruzyně vč. potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

**Charakter záměru:** Zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště Praha Ruzyně.

c) dokumentace 2007 (vrácená k doplnění):

opět pouze informace o tom, že se jedná o záměr na druhou dráhu, kapacita neuvedena

B. I.1. Název záměru

Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně

B. I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

d) dokumentace 2009 doplněná po vrácení uvádí:

Oznamovatelem byly stanoveny následující cílové kapacity záměru pro předpokládaný rok 2020.

Celkové údaje o provozu LKPR v roce dosažení cílové kapacity:

- celkový počet přepravených cestujících za rok 21,2 mil.
- celkový počet pohybů letadel za rok 274,5 tis, .....

Uvažované kapacity pro cílový stav lze v rámci procesu EIA považovat za konečné.

Dokumentace oznamovatele tedy vztahuje pojem cílové kapacity výslovně k roku 2020. Cílová kapacita vychází tedy z provozní prognózy oznamovatele a končí právě v roce 2020 (viz text dokumentace z roku 2009, str. 16). Nejedná se tedy v žádném případě o požadavek vlády, ministerstva či jiného orgánu státní správy nebo samosprávy na rozvoj letiště opřený o analýzu potřeb ČR ani se nejedná o rozsah provozu ekonomicky odůvodňující výstavbu dráhy. Nejedná se ovšem ani o kapacitu stanovenou na základě technických parametrů tří drah a letiště jako celku. Cílový stav je také z pohledu jeho „konečnosti“ výslovně v dokumentaci omezen na „rámeček procesu EIA“. Prognóza provozovatele je navíc věcně chybná.

e) posudek na dokumentaci:

Zpracovatel posudku problematiku nedostatečně vymezené kapacity a charakteru nejen neřeší, ale v rámci posudku si doformulovává, interpretuje a dotváří popis záměru v dokumentaci, kdy ztotožňuje pojem maximální kapacita s cílovou kapacitou v roce 2020.

Tvrzení, že „V dokumentaci je stanovena maximální kapacita (ve formě cílové kapacity)...“ je dle našeho názoru nesprávné, v dokumentaci je opakovaně uváděna pouze cílová kapacita k roku 2020. Podle subjektivní nesprávné prognózy provozovatele letiště nelze posoudit, do jaké míry bude případně vyčerpána teoretická kapacita záměru.

Tvrzení, že „Meze a limity růstu jsou dané maximálními kapacitami, pro které je posouzení provedeno.“ je nesprávné, nemělo oporu v dokumentaci, v ÚPD ani v legislativě, maximální kapacita (technicky maximálně možná ani požadovaná z hlediska dlouhodobého vývoje) rozšířeného letiště je nadále neznámá. Podle subjektivní nesprávné prognózy provozovatele nelze ani posoudit, do jaké míry a kdy bude případně vyčerpána teoretická kapacita stávajícího letiště i navrhovaného záměru.

Tvrzení: „Dokumentace a celý proces EIA se nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, protože vlivy v tomto roce jsou považovány za maximální a další zvyšování kapacit se pro potřeby tohoto procesu EIA nepředpokládá. V případě, že by se v budoucnosti uvažovalo zvýšení kapacity, tak by musel být proveden nový proces EIA dle aktuálně platné legislativy.“ Není nám známé, kde je zákonná opora tohoto tvrzení. Zákon EIA neupravuje podmínky pro vznik této povinnosti, jestliže bude vše v souladu s jinými předpisy např. z hlediska dodržení OHP, nebude důvod pro schvalování změn v kapacitě a novou dokumentaci EIA. Nové posouzení EIA, jak uvádí zpracovatel posudku (str. 121) nemusí již být nikdy provedeno, protože zejména při zjevně postupném nárůstu provozu a velkém navrhovaném OHP tato povinnost provozovateli ani nevznikne. Jedná se klasický případ tzv. „salámové metody“, kdy se posouzení omezí na stav provozu podle prognózy k roku 2020, tedy krátce po uvedení nové dráhy do provozu (nebo dokonce již na dobu před uvedením dráhy do provozu).

**Shrnutí: dokumentace neuvádí maximální ani objektivně požadovanou a odůvodněnou kapacitu provozu, v rozporu s dlouhodobým charakterem provozu se omezuje pouze na stav do roku 2020.**

### III. Závěr

Na základě výše uvedeného navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí stanovisko přezkoumalo a vydalo následující usnesení:

Ministerstvo životního prostředí podle ustanovení § 156 odst. 2, § 98 a § 97 odst. 3 správního řádu a stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, vydané podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, pod č.j. 68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011 ve věci záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Stanovisko se ruší s účinkem ode dne, kdy bylo vydáno.

Dle ustanovení § 42 správního řádu pak žádáme, aby nás správní orgán ve lhůtě 30 dnů ode dne, kdy podnět obdržel, **informoval**, že řízení zahájil, nebo že neshledal důvody k zahájení řízení z moci úřední, popřípadě že podnět postoupil příslušnému správnímu orgánu.

S pozdravem

Petr Hejl  
starosta MČ Praha - Suchbátka

