


Doplňující údaje:

0	06/2015	1.vydání	RNDr. Grúz	RNDr. Grúz	Mgr. Peterková, Ph.D	RNDr. Bosák, MBA
			v.r.	v.r.	v.r.	v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:					Souprava:	
Česká republika – Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1						
Zhotovitel:						
<i>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</i> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“					Číslo projektu:	310/15020
					VP (HIP):	RNDr. Grúz
					Stupeň:	
KÚ:	OÚ, MÚ:	Datum: 06/2015				
Obsah: OZNÁMENÍ KONCEPCE -SEA Zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb.					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					-	-

Objednatel: Obchodní firma: Česká republika – Ministerstvo dopravy
adresa: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IČ: 66003008
DIČ: CZ 66003008

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.,
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc
RNDr. Jiří Grúz
číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Červen 2015

RNDr. Jiří Grúz

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

(1+2)x výtisk, (1+50)x digitální verze: ČR- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody

1222, 110 15 Praha 1

0. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Jiří GRÚZ – vedoucí autorského kolektivu, technické složky životního prostředí

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí
(číslo osvědčení odborné způsobilosti 85189/ENV/08, prodlouženo 8876/ENV/13)

Ecological Consulting a.s., . Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA – ochrana přírody

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí (číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97, prodlouženo 104550/ENV/10)

Ecological Consulting a.s., . Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Martina Fialová - hodnocení NATURA 2000

autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/2906/05 ze dne 18.10.2005)

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j.29539/ENV/09/998/630/09 ze dne 23.4.2009)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Petra Reichlová - vliv koncepce na veřejné zdraví

oprávněná osoba k posuzování vlivů na veřejné zdraví (č. j. rozhodnutí osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví ze dne 28.8.2009 č.j.: 38259-OZV-32.1-24.08.09, pořadové číslo 6/2009)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585203166

Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. – ovzduší

autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 15 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.: 1693/820/09/KS ze dne 24.6.2009)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Obsah

ÚVOD	6
A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE	11
B. ÚDAJE O KONCEPCI	11
B.1. NÁZEV	11
B.2. OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ.....	11
B.3. CHARAKTER KONCEPCE	13
B.4. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ.....	15
B.5. ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ.....	16
B.6. HLAVNÍ CÍLE	18
B.7. PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ	22
B.8. VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY.....	23
B.9. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ	24
B.10. NÁVRHOVÉ OBDOBÍ.....	24
B.11. ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ.....	25
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	25
C.1. VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	25
C.2. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY	25
C.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	27
C.3.1. Charakteristika území	28
C.3.2. Ovzduší	29
C.3.3. Geomorfologie.....	31
C.3.4. Hydrologické poměry	33
C.3.5. Ochrana přírody.....	34

C.3.6. Ostatní charakteristiky	40
C.4. STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	42
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	47
D.1.VODA	49
D.2.PŮDA	51
D.3.OCHRANA PŘÍRODY	53
D.4.OVZDUŠÍ	54
D.5.OSTATNÍ.....	57
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	61
E.1. VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY.....	61
E.2. MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE	62
E.3. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	62
E.4. STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY POKUD JE VYŽADOVÁNO	67
PŘÍLOHY.....	67
SEZNAM ZKRATEK.....	68

ÚVOD

Předkládané oznámení koncepce „**Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020**“ bylo vypracováno v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování oznámení koncepce je skutečnost, že nová Dopravní politika (DP) ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, tak jak byla schválena usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 jednotlivé druhy dopravy detailně nespecifikuje.

Hodnocená koncepce tak představuje návazný strategický dokument k realizaci cílů Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Letecká doprava v průběhu svého vývoje zaznamenala dramatický rozmach a je to dnes nejbezpečnější, nej pohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob a mnoha druhů zboží. Z hlediska mezinárodního dosahu a možností rychlé přepravy na velké vzdálenosti (nad 1 000 km) se jeví jako zásadní letecká doprava a to jak osobní, tak nákladní.

Tyto výhody mají za následek zvýšený tlak na potřebu budování dostatečných kapacit v oblasti letecké infrastruktury (letištní infrastruktura a letecká pozemní zařízení). S tím souvisí i potřeba vyrovnávat se s negativním dopadem růstu letecké dopravy zejména na obyvatele žijící v blízkosti letišť a nejvytíženějších leteckých koridorů.

Z mezinárodního hlediska udává strategické směry v oblasti tzv. čisté mobility zejména materiál Evropské komise (03/2011), „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, tzv. „Bílá kniha“.

Tento materiál představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje nař. EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013 (TEN – T). Toto nařízení představuje hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh.

Dle zmíněné „Bílé knihy“ se má **letecká doprava** zaměřit zejména na dálkovou transkontinentální dopravu s přepravními vzdálenostmi nad 1000 km. Vyplývá z toho m.j. požadavek přímo napojit hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu.

V souladu s tím má, podle předpokladů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v následujících letech poptávka po letecké dopravě trvale růst s tím, že se předpokládá, že v roce 2030 bude na pravidelných mezinárodních leteckých službách přepraveno 6 mld. cestujících (v roce 2011 bylo přepraveno 2,7 mld. cestujících).

Vzhledem k významné produkci CO₂ leteckou dopravou je nutno zmínit pět hlavních cílů (k roku 2020), které stanoví další strategický materiál, Evropa 2020. Jeden z těchto cílů se týká klimatu a energie. Členské státy se totiž zavázaly, že do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 20 %, zvýší podíl obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů energie EU na 20 % a dosáhnou cíle 20% zlepšení energetické účinnosti.

S cílem udržení změn klimatu pod 2° C potvrdila Evropská rada (2011) cíl EU, který spočívá ve snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 80–95 % oproti roku 1990, jako součást nezbytných omezení, kterých mají dle názoru Mezivládního panelu pro změnu klimatu dosáhnout rozvinuté země jako celek. Tento postoj je obsahem materiálu „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050, KOM(2011) 112“.

Obecně se v rámci řešení financování výstavby dopravní infrastruktury z prostředků Evropských fondů (tj. přípravy Operačního programu doprava) vycházelo z několika strategických dokumentů, mezi které patří vedle zmíněné Dopravní politiky (2013) zejména Dopravní **sektorové strategie**, jejichž zpracování bylo nezbytné pro splnění tzv.předběžných podmínek (ex-ante kondicionalit).

Uvedené sektorové strategie uvažují z výše uvedených důvodů pro rozvoj infrastruktury letecké dopravy pouze dvě priority a tři specifické cíle, zaměřené na rozvoj letecké infrastruktury mající celostátní význam.

Navrženy byly priority:

- 4.1 Výstavba přistávací dráhy na Letišti Václava Havla, Praha
- 4.2 Zkapacitnění a modernizace ostatních letišť

Specifické cíle dle sektorových strategií:

- SC1 Optimálně dimenzovaná síť letišť
- SC2 Dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů dopravy
- SC3 Zajištění dostatečné kapacity a bezpečnosti vzdušného prostoru

Současně sektorové strategie zmiňují následující dvě opatření/projekty:

- Paralelní dráha RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně
- Pořízení nového systému pro poskytování letových provozních služeb „Replacement of the Main System“

U těchto opatření je zřejmé, že jedním ze zásadních projektů v oblasti infrastruktury letecké dopravy je výstavba paralelní vzletové dráhy na Letišti Václava

Havla v Praze. Tento projekt však bude financován z vlastních zdrojů společnosti Letiště Praha, a.s.

Dalším projektem nutným pro zajištění plynulého a bezpečného provozu letecké dopravy je modernizace systémů spravování dat (Replacement of System Data Processing) v gesci státního podniku Řízení letového provozu České republiky. Rovněž zde bude obnova těchto systémů hrazena z finančních zdrojů tohoto státního podniku.

Z hlediska vlastnictví letišť je převážná část vlastněna fyzickými či právníky osobami, reprezentovanými převážně kraji, obcemi, občanskými sdruženími případně dalšími obchodními společnostmi. Stát má proto pouze omezené možnosti pro regulaci rozvoje jednotlivých letišť (s výjimkou plnění technických podmínek), neboť tyto jsou (vč. financování) plně v kompetenci jejich vlastníků. Současně tak byly změnou vlastnické struktury do sféry regionální vytvořeny předpoklady pro možnost uplatnění žádostí k čerpání části investičních prostředků z Evropských fondů.

ČR má 100% majetkovou účast na největším a nejdůležitějším letišti ČR, tedy letišti Václava Havla Praha a dále pak v deseti letištích, která byla v rámci optimalizace majetku armády v roce 2006 převedena do správy Ministerstva dopravy. Jedná se o letiště Havlíčkův Brod, Hořice v Podkrkonoší, Jičín, Hořice, Panenský Týnec, Sazená, Podhořany, Kladno, Toužim a v Olomouckém kraji u letiště Stichovice.

Většina **letecké** dopravy se v Česku realizuje přes Letiště Václava Havla Praha, které ročně přepraví kolem 12 milionů pasažérů. V Česku je celkem 91 letišť s civilním provozem, zpevněný povrch má celkem 46 letišť. Jejich přehled je tento:

- **Veřejná mezinárodní letiště:**

Letiště Václava Havla Praha, Brno/Tuřany, Ostrava/Mošnov, Karlovy Vary, Pardubice Mnichovo Hradiště.

- **Neveřejná mezinárodní letiště:**

Kunovice, Liberec, Praha/Vodochody.

- **Veřejná vnitrostátní letiště:**

Broumov, Břeclav, Bubovice, Česká Lípa, Dvůr Králové, Frýdlant, Hodkovice, Hořice, Hosín, Hranice, Cheb, Chotěboř, Chrudim, Jaroměř, Jičín, Jihlava, Jindřichův Hradec, Kladno, Klatovy, Kolín, Krnov, Křižanov, Kyjov, Letkov, Mariánské Lázně, Medlánky, Mikulovice, Mladá Boleslav, Moravská Třebová, Most, Nové Město, Olomouc, Panenský Týnec, Plasy, Podhořany, Polička, Příbram, Přibyslav, Rakovník, Raná, Sazená, Skuteč, Slaný, Soběslav, Staňkov, Strakonice, Strunkovice, Šumperk, Tábor, Toužim, Ústí nad Orlicí, Velké Poříčí, Vlašim, Vrchlabí, Vyškov, Zábřeh, Zbraslavice, Žamberk.

- **Neveřejná vnitrostátní letiště:**

Bohuňovice, Erpužice, Hořovice, Kroměříž, Kříženeč, Otrokovice, Prostějov, Rokycany, Stichovice, Tachov, Točná, Ústí nad Labem, Znojmo, Žatec/Macerka.

- Neveřejná mezinárodní a zároveň veřejná vnitrostátní letiště:

Benešov, České Budějovice, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Chomutov, Letňany, Plzeň/Líně, Přerov, Roudnice, Vysoké Mýto.

Dle ustanovení § 2 odst. 7 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví je letištěm „...územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím“.

Dle stavebního zákona (§2 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb.) jsou letiště zahrnuta pod pojem veřejné dopravní infrastruktury.

V souladu se zákonem o civilním letectví (č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů) se civilní letiště dělí

- podle charakteru letiště na:

1. veřejné (přijímající v mezích své technické způsobilosti všechna letadla),
2. neveřejné (přijímající na základě předchozí dohody s provozovatelem letiště);

- podle určení letiště na:

1. vnitrostátní (určená a vybavená k uskutečňování letů při nichž není překročena státní hranice ČR, a letů při nichž není překročena hranice schengenského prostoru,
2. mezinárodní (určená a vybavená k uskutečňování letů vnitrostátních i letů při nichž je překročena státní hranice).

- podle přístrojového vybavení na:

1. Letiště způsobilá přijetí letu podle přístrojů (IFR – Instrument Flyght Rules letiště)
2. Letiště nepřístrojová (VFR – Visual Flyght Rules letiště)

V uvedeném případě nepřístrojových letišť VFR jsou tato způsobilá přijetí letu, vykonaného podle pravidel za dostatečné viditelnosti. Jsou využívána převážně ke sportovnímu létání a rekreačnímu létání nebo leteckým pracím (vyhlídkové lety, letecké školy, letecká pracovní činnost).

Situování hlavních a globálních letišť dle TEN-T (12/2013) je v příloze 1. Poloha civilních a vojenských letišť na území ČR je zřejmá z přílohy 2.

Silný vzestup poptávky po letecké přepravě je ovšem v konfliktu se závazkem vůči EU o snižování produkce skleníkových plynů. Evropská komise se od roku 2006 snaží začlenit leteckou dopravu do systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových

plynů, který se zatím dotýkal pouze stacionárních zdrojů. Česká republika toto podporuje a zavázala se, že do roku 2020 sníží produkci výfukových zplodin o 8%.

V návaznosti na Dopravní politiku ČR (2013) byl Ministerstvem dopravy zpracován **Operační program Doprava (OPD)** pro období 2014 - 2020 (07/2014) a to v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 28. listopadu 2012 č. 867 k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020. Podpora letištní infrastruktury je v uvedeném OPD zejména předmětem prioritní osy 1.

Dle uvedeného materiálu se předpokládá, že rozvoj a zlepšování letištní infrastruktury bude respektovat požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví tak, aby byl tento rozvoj trvale udržitelný. Intervence do letištní infrastruktury by měly vést k snížení vlivů této dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví (intervence vedoucí ke snižování emisí a zvyšování energetické efektivity provozu), k jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy, včetně výstavby a modernizace potřebných terminálů.

Podmínkou hodnocené nové Koncepce letecké dopravy pro období 2015-2020 je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s politikou TEN-T (Trans- European Transport), jak je tato uvedena v nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Koncepce letecké dopravy, jakožto hodnocený materiál, představuje celkem 16 cílů, každý s konkretizováním opatření k dosažení těchto cílů. Hodnocená koncepce nicméně neřeší konkrétní střety této dopravní infrastruktury ani detailní situování či provedení jednotlivých souvisejících staveb (runways, terminály, přístupové cesty, odbavovací haly, hangáry).

Proto i předložené oznámení hodnotí tuto koncepci spíše z obecného hlediska, ve vztahu k relevantním národním a evropským strategiím.

Jistou míru konkretizace rekonstrukce/výstavby dopravní infrastruktury přinesl materiál na bázi „akčních plánů“, zejména výše zmíněné „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“ ze srpna 2013, představující střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem. U této koncepce proběhl samostatně proces hodnocení SEA.

V případě hodnocené celostátní koncepce (letecká doprava) se jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a zákona č. 100/2001 Sb., kde dotčené území je zjevně tvořeno územím celé České republiky. Uvedená koncepce tak podléhá po předložení tohoto oznámení zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru

zjišťovacího řízení příslušným úřadem) vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušným úřadem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §21 výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Ministerstvo životního prostředí.

Svým členěním odpovídá toto „oznámení“ zákonu č.100/2001 Sb., příloze č.7. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který má oznamovaná koncepce zejména pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.

Předkládaná koncepce je zpracována jako invariantní s tím, že celá řada detailů projektového charakteru není v této fázi řešena. Ty bude třeba řešit až v dalších krocích, včetně konečného posouzení vlivů jednotlivých záměrů na životní prostředí (EIA) ve fázi zpracování projektových návrhů.

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI KONCEPCE

Název :	Česká republika – Ministerstvo dopravy
IČ:	66003008
Sídlo :	Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
Oprávněný zástupce předkladatele:	Ing.Tomáš Čoček, Ph.D., 1. náměstek ministra
E-mail:	tomas.cocek@mdcr.cz

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1. Název

„Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“

B.2. Obsahové zaměření

Posuzovaná koncepce představuje jeden ze základních strategických dokumentů v resortu dopravy. Jedná se o celostátní koncepci, navazující na řadu strategických materiálů, přijatých na komunitární (TEN-T, Bílá kniha) i národní (Dopravní politika ČR 2014-2020, Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni.

Hlavním cílem Koncepce letecké dopravy je vytváření podmínek pro rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury letecké dopravy, pro zlepšení komfortu cestujících a to včetně návrhu opatření pro ochranu životního prostředí.

Na tento cíl navazují opatření k jeho splnění. Monitorování vlivů koncepce na životní prostředí ve smyslu ustanovení §10h zákona č. 100/2001 Sb. bude prováděno na základě v následném vyhodnocení SEA navrženého souboru indikátorů.

V uvedené koncepci jsou řešena zejména témata využití potenciálu letecké dopravy a to jak nákladní, tak osobní. Řešena je i otázka smluvních vztahů, práv cestujících, vzdělávání a dalších organizačně – technických opatření. Zmíněna je i otázka návrhu souvisejících investic a to především s ohledem na omezení negativních vlivů letecké dopravy do složek životního prostředí a na veřejné zdraví.

Se stejným cílem zahrnuje výše zmíněná „Bílá kniha“ 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon vozidel ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Toho se má dosáhnout následujícími postupy:

- přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu
- v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu
- zaváděním účinnějších motorů
- aplikací systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy.

Hlavními nástroji k dosažení těchto cílů by měly být:

- jednotný dopravní trh
- infrastruktura
- věda a výzkum
- harmonizace cen
- optimalizace systému veřejných služeb v přepravě cestujících
- vytváření podmínek pro posílení multimodality v dopravě
- vytváření podmínek pro zvyšování bezpečnosti v dopravě

Náplň hodnocené koncepce „Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“ zahrnuje celkem 9 kapitol v následujícím složení:

- 1) Úvod
- 2) Východiska
- 3) Struktura priorit sektoru letecké dopravy
- 4) Přepravní trh
- 5) Návrhová část
- 6) Implementace koncepce letecké dopravy
- 7) Riziková analýza
- 8) Použité zkratky
- 9) Rejstřík obrázků, grafů a tabulek

Z hlediska stávající legislativy je nezbytné provést posouzení celé koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., jelikož se jedná o koncepci ve smyslu ustanovení §10a citovaného zákona, kde koncepce stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů v oblasti letecké dopravy.

Po předložení tohoto oznámení tak uvedená koncepce podléhá zjišťovacímu řízení (§10d citovaného zákona) a posléze (po vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem) vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle ustanovení § 10e zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Příslušným úřadem státní správy pro provedení zjišťovacího řízení, vydání závěru zjišťovacího řízení a posléze i pro posouzení a vydání stanoviska k této koncepci je ve smyslu ustanovení §21 výše citovaného zákona v tomto konkrétním případě Ministerstvo životního prostředí ČR.

B.3. Charakter koncepce

Oznamovaná koncepce svým charakterem spadá mezi strategické materiály, formulované spíše na obecné úrovni. Je však základním strategickým sektorovým dokumentem, který má vliv na dopravně-politický proces. Jedná se o dokument pro sektor letecká doprava, který stanovuje cíle a opatření týkající se tohoto sektoru a určuje základní směry jeho vývoje.

Uvedená koncepce má neoddělitelný dopad i na leteckou problematiku dotčených krajů a obcí, kde jsou tyto otázky často v kompetenci samostatné působnosti samosprávy.

Lze předpokládat, že implementace hodnocené koncepce bude následovat na regionálních úrovních, včetně zapracování do územně plánovací dokumentace těchto

úrovni. Koncepce tak dojde konkretizace z věcného, časového, ekonomického i environmentálního hlediska.

Hodnocená Koncepce letecké dopravy pro období 2015-2020 a její předložené hodnocení vychází z analýzy a hodnocení předchozích materiálů, vč. Dopravní politiky České republiky z roku 2013, z národních materiálů, materiálů EU, z porovnání stavu v regionech a z dalších hledisek. Přehledně lze její východiska seřadit takto:

- *Strategie Evropa 2020, Národní program reform a evropská Politika soudržnosti*
- *Plán jednotného evropského dopravního prostoru –vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha).*
- *TEN-T- Nař. EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013.*
- *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*
- *Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem*
- *Další strategie (Strategický rámec udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje, Státní politika životního prostředí, Strategie regionálního rozvoje ČR, Státní energetická koncepce aj.)*
- *Další východiska Koncepce letecké dopravy*

Na úrovni vnitrostátní se Koncepce letecké dopravy soustředí zejména na zlepšení podmínek pro kvalitní nákladní a osobní leteckou dopravu, včetně návrhu opatření pro ochranu životního prostředí. Přitom koncepce zohledňuje potřebu udržitelného rozvoje území, se snižováním vlivů na veřejné zdraví a sociální aspekty.

Pro letecké dopravce představuje důležitý zdroj tržeb nejen osobní doprava, jakožto zásadní, ale i přeprava nákladů. Zejména na hlavních mezinárodních trasách přispívá letecký náklad zhruba 20 % k celkovým tržbám z mezinárodní pravidelné dopravy.

Součástí koncepce je i propojení s vnitrostátními a komunitárními koncepcemi, s ohledem na provozní a technickou interoperabilitu evropského dopravního systému a na transevropskou dopravní síť (TEN-T).

Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě zahrnuje i návrh hlavních a globálních letišť v ČR, jejichž mapová podoba tvoří přílohu 1 předkládaného oznámení SEA.

B.4. Zdůvodnění potřeby pořízení

Důvodem pro vypracování nové koncepce je skutečnost, že se ukázalo jako nezbytné zpracování strategického materiálu, který by svojí náplní rozpracoval vrcholový národní strategický dokument, totiž koncepci „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“. Současně se stále naléhavěji vynořuje potřeba sanovat stávající nedostatky letecké infrastruktury, ve kterých nejsou splněny předepsané parametry, a tudíž není zajištěn plnohodnotný stupeň využití letišť všech typů na území ČR.

Z tohoto pohledu je např. u letiště Praha/Ruzyně v souvislosti s potřebou jeho rozšíření diskutována rovněž možnost MD, omezit zde rozhodnutím provoz, za účelem dodržení hlukových limitů. Tento postup, pokud by byl aplikován, umožňuje ustanovení §42b zákona č. 49/1997 Sb. (a čl. 2 písm. d/ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení pro letiště „určených letadel“ ke snížení hluku). Teoreticky by bylo v případě potřeby možné navrhnout i úplný zákaz provozu.

Podobná situace (hluk, emise, potřeba modernizace) je i na dalších veřejných i neveřejných letištích a je třeba ji koncepčně řešit a to jak v rovině technické (vč. potřebné výstavby), tak v rovině správních řízení.

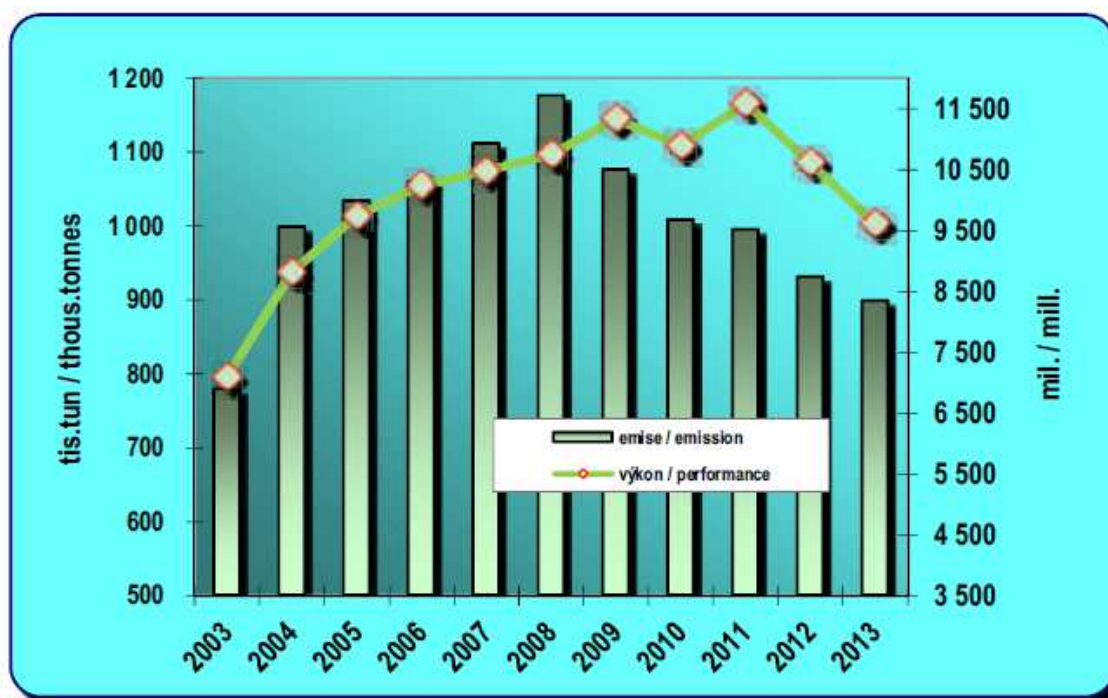
Z těchto důvodů byla zpracována hodnocená koncepce, naznačující možnosti řešení některých problematických otázek z celostátního hlediska. Jako nejvýznamnější problematická místa letecké dopravy lze uvést

- *Vysoká hlučnost dopravy* : – letecká doprava je nejhlučnější dopravou. Tryskové letadlo při startu dosahuje někdy až 140 dB. Tento údaj je ale významný pouze v okolí letišť. Při letu tryskového letadla ve výšce 10 km je vliv jeho hluku na obyvatele zanedbatelný.
- *Vysoká spotřeba fosilních paliv*- zásadní je u této dopravy spotřeba leteckého petroleje. Jedná se o enormní hodnotu, ve srovnání s jinými typy dopravy. Za rok 2013 činila spotřeba tohoto ropného produktu 9 072,4 TJ. Zároveň vykazuje letecká doprava (Zeman) jeden z nejnižších počtů osb.km na spotřebovaný TJ energie.
- *Vysoká produkce emisí* – i když vzhledem k poklesu přepravních výkonů v letech 2011 – 2013 došlo paralelně k poklesu množství emisí, představují emise (zejména skleníkových plynů) jeden ze základních negativních vlivů na životní prostředí. Při srovnání počtu osb.km na tunu emisí se letecká doprava umísťuje ve

spodní polovině (relativně nízký počet osb.km). Na druhé straně některé závažné znečišťující látky neprodukuje letecká doprava prakticky vůbec (PM₁₀, Pb).

Vývoj emisí a přepravních výkonů z letecké dopravy v posledních 10 letech demonstruje obrázek 1.

Obrázek 1 – Vývoj emisí a přepravních výkonů (osb.km) z letecké dopravy



Zdroj: MD, Ročenka dopravy

K řešení naznačených problematických oblastí byla pořízena hodnocená koncepce. Jedná se o koncepci ve smyslu ustanovení §10a zákona č. 100/2001 Sb., kde dotčené území je zjevně tvořeno územním obvodem celé ČR.

B.5. Základní principy a postupy (etapy) řešení

Tvorba vlastní koncepce sestávala z analýzy problematiky letecké dopravy a z ní vyplývajících cílů návrhové části koncepce. Jejím atributem je soulad s národními i komunitárními strategiemi, zejména s Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020, s Bílou knihou k evropské dopravní politice a s nařízením č. 1315/2013 k politice TEN-T (Trans- European Transport).

Na základě provedené analýzy letecké dopravy byla potom, s přihlédnutím k výše uvedeným dokumentům obecného charakteru, zpracována návrhová část dokumentu, zahrnující celkem 16 cílů, každý s konkretizováním opatření k dosažení těchto cílů. I přesto lze konstatovat, že hodnocená koncepce detailně neřeší konkrétní střety této

dopravní infrastruktury ani detailní situování či provedení jednotlivých souvisejících staveb (letištní infrastruktura, výstavba a modernizace terminálů aj.). To bude eventuelně až předmětem projektové dokumentace a navazujícího posuzování vlivů záměrů na životní prostředí.

Co se týče formálního **procesu posouzení vlivů** koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, postup tohoto posouzení je dán ustanoveními § 10a a násl. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Jedná se o následující kroky:

- předložení oznámení koncepce příslušnému úřadu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10c posledně citovaného zákona
- zveřejnění oznámení příslušným úřadem a zajištění vyjádření k němu v průběhu zjišťovacího řízení
- vydání závěru zjišťovacího řízení příslušným úřadem (§ 10d citovaného zákona), v němž tento stanoví obsah a rozsah vyhodnocení, případně požadavek na zpracování variant koncepce
- zpracování vyhodnocení návrhu koncepce oprávněnou osobou a jeho předložení příslušnému úřadu ve smyslu ustanovení § 10e výše citovaného zákona
- zveřejnění Návrhu koncepce vč. vyhodnocení příslušným úřadem a zajištění vyjádření dotčených správních úřadů a samosprávných celků k němu
- veřejné projednání Návrhu koncepce včetně zpracovaného vyhodnocení, jak je předepsáno ustanovením §10f citovaného zákona
- zpracování zápisu z veřejného projednání, jeho zveřejnění předkladatelem a zaslání příslušnému úřadu
- vydání stanoviska příslušného úřadu k posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu ustanovení §10g zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
- zveřejnění stanoviska a jeho rozeslání příslušným úřadem předkladateli a dalším subjektům
- následné průběžné sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví předkladatelem ve smyslu ustanovení §10h výše citovaného zákona

Popsané kroky představují obligatorní část hodnocení koncepce před jejím konečným schválením. Na tyto kroky posouzení koncepce musí následně navazovat zahrnutí koncepce do územně plánovací dokumentace nižších úrovní a (v projektové fázi) posouzení konkrétních záměrů, tak jak je předepsáno výše citovaným zákonem. U

takovýchto záměrů, spadajících pod režim zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, je obecně nutno aplikovat závazný formální proces hodnocení „EIA“.

B.6. Hlavní cíle

Hlavním cílem oznamované koncepce je identifikovat zásadní problémy letecké dopravy v ČR a navrhnout opatření k jejich odstranění. Současně řeší hodnocená koncepce otázky smluvních vztahů, vzdělávání, bezpečnosti a další, s paralelními návrhy na snižování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocená koncepce by současně měla poskytnout základní výchozí podklady, rezultující ve zlepšení podmínek pro kvalitní nákladní i osobní leteckou dopravu na území ČR, s úsilím o zlepšení letištní infrastruktury a komfortu cestujících. Dojít by mělo k náhradě 40% leteckého petroleje za nízkouhlíková paliva, se současným zaváděním účinnějších motorů a snahou o zvýšené užití alternativních energií.

Neméně důležitým cílem koncepce je nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, s přesunem na železniční dopravu (na vzdálenost do 1000 km) a na leteckou dopravu (pro vzdálenosti nad 1000 km), tak jak je to vyžadováno materiály Evropské komise, např. Bílou knihou (03/2011).

Návrhová část koncepce za účelem splnění výše uvedených požadavků obsahuje základní cíle (kapitoly) a konkretizuje opatření k jejich dosažení.. Jejich přehled je tento:

C í l (kapitola)	O p a t ř e n í
Rozvoj přepravního trhu	<ul style="list-style-type: none">• Vytvářet účinné a soudržné právní prostředí v oblasti obchodní letecké dopravy, založené na liberálním přístupu a spravedlivé a otevřené hospodářské soutěži; při přijímání pravidel na úrovni EU či v rámci jiných mezinárodních organizací aktivně hájit zájmy českého civilního letectví.• Vytvářet vhodné podmínky pro zvyšování přepravních výkonů v letecké dopravě prostřednictvím přípravy odpovídajícího právního rámce a smluvního zajištění, aktivní realizací leteckých vztahů (především se třetími zeměmi) a podporou cestovního ruchu s využitím k tomu příslušných organizací.• Podporovat rozvoj dálkového leteckého spojení z/do ČR. Zaměřit se přitom zejména na oblasti klíčové pro rozvoj obchodních vztahů a cestovního ruchu (Asie, Severní Amerika).• Posilovat význam regionálních letišť v rámci příslušných spádových oblastí posilováním jejich možností na získání pravidelných či nepravidelných linek českých i zahraničních leteckých dopravců s využitím politiky rozšířeného přístupu (např. odstraněním geografických restrikcí nebo deklarováním možnosti využívat práva 5. svobody vzduchu v leteckých dohodách či ujednáních).

Budoucí regulace přístupu k přepravnímu trhu

- Vytvářet efektivní a liberální regulační prostředí pro přístup k přepravnímu trhu v oblasti mezinárodního civilního letectví.
- Aktivně spolupracovat s EK a členskými státy EU/ECAC při prosazování evropských regionálních zájmů a hodnot v celosvětovém měřítku.
- Zajišťovat trvalou účast na práci a aktivitách v mezinárodních organizacích, zejména ICAO, v oblasti mnohostranného řešení přístupu k trhu, uvolnění pravidel vlastnictví a kontroly leteckých dopravců a podpory spravedlivé hospodářské soutěže.

Rozvoj smluvní základny

- Zajišťovat dostatečné příležitosti k uplatnění se na přepravním trhu pro letecké dopravce při provozu do/z třetích zemí.
- Pružně řešit aktuální provozní potřeby leteckých dopravců při realizaci jejich provozu.
- Uvádět existující dvoustranné letecké dohody do souladu s právem EU a zajistit tak právní jistotu těchto smluvních dokumentů.
- Postupně liberalizovat vztahy na bilaterální úrovni se třetími zeměmi při zohlednění závěrů 6. celosvětové konference o letecké dopravě.
- Završit proces sjednávání dvoustranných leteckých dohod po ukončených expertních jednáních s Bahrajnským královstvím, Etiopskou federativní demokratickou republikou, Iráckou republikou, Jamajkou, Kambodžským královstvím, Mauricijskou republikou, Sultanátem Omán, Pákistánskou islámskou republikou, Paraguayskou republikou, Královstvím Saúdské Arábie, Seychelskou republikou a Republikou Sierra Leone.
- Realizovat bilaterální smluvní zajištění letecké dopravy podle níže uvedených priorit:
 - a) Krátkodobé priority (do 2 let):
 - sjednat smluvní rámce ve formě dvoustranné letecké dohody s Kapverdskou republikou, Republikou Kazachstán, Republikou Tádžikistán a Turkmenistánem
 - nahradit stávající dvoustranné letecké dohody novými dohodami s Indonéskou republikou a Ruskou federací
 - sjednat změnu dvoustranné letecké dohody s Korejskou republikou
 - b) Střednědobé priority (do 5 let):
 - sjednat smluvní rámce ve formě dvoustranné letecké dohody s Dominikánskou republikou, Japonskem, Jemenskou republikou a Mongolskem
 - nahradit stávající dvoustranné letecké dohody novými dohodami s Čínskou lidovou republikou, Egyptskou arabskou republikou, Filipínskou republikou, Keňskou republikou, Kubánskou republikou a Malajsií
 - c) Dlouhodobé priority (nad 5 let):
 - sjednat smluvní rámec ve formě dvoustranné letecké dohody s Chilskou republikou
 - novelizovat dvoustranné letecké dohody s africkými státy (dle potřeby leteckých dopravců či z důvodu jejich nesouladu s právem EU).

Realizace leteckých vztahů na úrovni EU

- Aktivně spolupracovat s EK při realizaci vnější politiky EU z roku 2012 dle níže uvedených obecných opatření, především pak při sjednávání jednotných leteckých dohod se třetími zeměmi, které představují potenciál pro leteckou dopravu v ČR (zejm. Čína, Indie, Japonsko, Rusko, Turecko, Ukrajina).
- Spolupracovat s EK při uvádění dvoustranných leteckých dohod do souladu s právem EU prostřednictvím dohod o některých aspektech leteckých služeb.

Obecná opatření v rámci EU:

- zintenzívnit a urychlit jednání s ostatními sousedními zeměmi s cílem dosáhnout do roku 2015 dohod s Ukrajinou, Tureckem, Tuniskem, Ázerbájdžánem, Libanonem, Alžírskem, Arménií, Egyptem, Libyí a Sýrií a zajistit vytvoření společného leteckého prostoru pomocí paralelního procesu postupného otevírání trhu a sbližování předpisů s právními předpisy a regulací EU v oblasti letecké dopravy; bude důležité zajistit, aby časem z tohoto procesu vzešel skutečně integrovaný společný letecký prostor, v němž budou otevřené a integrované i vztahy mezi sousedními zeměmi samotnými a který bude zahrnovat zhruba 55 zemí a 1 miliardu obyvatel
- dokončit zahájená jednání o jednotných leteckých dohodách s Brazílií, Austrálií a Novým Zélandem
- usilovat o sjednání jednotných leteckých dohod s Čínou, Indií a Japonskem,
- rozvinout prospěšný a pragmatický program spolupráce s Tureckem, který umožní vzájemně přínosný pokrok v řešení konkrétních problémů v regionu. Mělo by se urychlit zejména přijetí dvoustranné dohody o bezpečnosti. Pokud bude při řešení těchto překážek dosaženo pokroku, lze pak uvažovat o jednotné letecké dohodě
- vytvořit soudržnější, stabilnější a ambicióznější vztah s Ruskem, po vyřešení stávajících překážek (zejm. odstranění ruského systému zpoplatnění leteckých dopravců EU za přelety Sibíře při letech do asijských destinací) by měla EU předložit komplexní plán pro zlepšení vzájemných vztahů, jehož konečným cílem by měla být jednotná letecká dohoda mezi EU a Ruskem
- rozvíjet spolupráci se zeměmi Perského zálivu směrem k zajištění transparentnosti a spravedlivé a otevřené hospodářské soutěže a poté směrem k trvalému rozvoji trhu prostřednictvím jednotných leteckých dohod s klíčovými zeměmi
- sledovat vývoj v zemích ASEAN (Sdružení národů jihovýchodní Asie), v nichž má do roku 2015 vzniknout plně liberalizovaný jednotný letecký trh, který má mnoho společného s vytvářením otevřeného regionálního leteckého trhu v Evropě. Tento trh nabídne nové a zajímavé příležitosti k posílení spolupráce mezi EU a ASEAN a měl by v určité fázi vést k jednotné letecké dohodě mezi EU a ASEAN
- zajistit vyjednání jednotných leteckých dohod s dalšími klíčovými partnery na úrovni EU tam, kde bude prokázán hospodářský přínos a přidaná hodnota dohody na úrovni EU
- vytvořit účinný nástroj pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, jakožto důležité součásti balíčku nástrojů, které bude EU potřebovat pro další rozvoj vnější politiky EU v oblasti letecké dopravy, neboť existující nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 868/2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy EU, se ukázalo být pro odvětví leteckých služeb složitým a nepoužitelným.

- v rámci procesů EU se podílet na revizi a zlepšování evropských právních předpisů týkajících se práv cestujících v letecké dopravě. ČR bude prosazovat, aby nové právní předpisy zajistily cestujícím i leteckým dopravcům tolik potřebnou právní jistotu v oblastech, které za současného právního stavu přinášejí aplikační obtíže a s nimi spojené nejednotné uplatňování v jednotlivých členských státech, v co nejvyšší míře zabezpečily rovnováhu mezi právy cestujících a finančním dopadem přijatých opatření na letecké dopravce a přinesly alespoň částečný soulad s řešením práv cestujících v jiných druzích dopravy.

Poskytovatelé služeb a liberalizace

- Zavést nový hlavní systém řízení letového provozu pro poskytování bezpečných a kvalitních LPS daleko za horizont roku 2025

Koncepce rozdělení a užívání vzdušného prostoru, civilně-vojenská spolupráce, kmitočtové spektrum

- Přehodnotit financování vnitrostátního dozorového orgánu, a to s cílem maximalizovat využití možností daných přímo použitelnými předpisy EU
- Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS), a to i v souladu s Koncepcí rozvoje navigačního prostředí České republiky v období do roku 2020 (AIC A 1/12).

Vzdělávání jako součást udržitelného rozvoje letecké dopravy

- Zavádět inovativní vzdělávací programy pro potřeby českého letectví

Využití dálkově řízených letadlových systémů

- Aktivní účast při další přípravě evropského regulačního rámce UAS, uplatnění principu subsidiarity v této oblasti

Provozní bezpečnost leteckého provozu (safety)

- Zavést národní systém (informační a řídicí produkt a příslušné postupy), který umožní vyhodnocování účinnosti strategie v oblasti provozní bezpečnosti letecké dopravy a její pravidelné aktualizování

Kategorizace letišť

- Aktualizace zásad územního rozvoje dle navrhovaných kategorií letecké obsluhy a vytypovaných oblastí rozvoje letišť

Letiště Václava Havla Praha

- Vytvářet podmínky vedoucí k výstavbě paralelní RWY na Letišti Václava Havla Praha
- Vytvářet podmínky vedoucí k rozvoji navazující infrastruktury na Letišti Václava Havla Praha
- Změnit pravidla pro tvorbu územně-plánovací dokumentace tak, aby u leteckých staveb zakotvených v územně-plánovací dokumentaci byla uváděna i jejich ochranná pásma dle zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, z důvodu obecné závaznosti.

Územní plánování

- Ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj řešit nežádoucí přibližování nové obytné zástavby k letištní infrastruktuře (letištím).

Hluk

- Akční plán Letiště Václava Havla Praha ke strategickým hlukovým mapám
- Zpráva o hlukové situaci na Letišti Václava Havla Praha
- Adaptace Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 do zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Emise

- Revize systému EU ETS a vnitrostátních předpisů ve vztahu k dosaženým výsledkům 39. Shromáždění ICAO.
- Aktualizovat Akční plán na snižování emisí skleníkových plynů, zejména CO₂ vyprodukovaných leteckou dopravou

Shrnutí

- Aktivně spolupracovat s EK a členskými státy EU/ECAC při prosazování národních i evropských regionálních zájmů a hodnot v oblasti ochrany životního prostředí
- Zajišťovat trvalou účast na práci a aktivitách v mezinárodních organizacích, zejména pak ICAO, v oblasti životního prostředí ve vazbě na udržitelný rozvoj letecké dopravy

Z přehledu uvedených cílů a opatření a jejich konkrétní náplně je zřejmé, že v případě prvních 11 cílů mají tyto zcela marginální či žádný přímý vliv na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Jedná se v nich totiž převážně o organizačně – technická opatření, typu „Vytvářet právní prostředí...“, „Zajišťovat účast na práci...“, „Přehodnotit financování. ...“. Tato opatření, byť byla nesporně důležitá, tedy nebudou v dalším hodnocena (hodnocení je 0 bodů).

B.7. Přehled uvažovaných variant řešení

Hodnocená koncepce letecké dopravy je navržena jako invariantní. To však neznamená, že při jejím rozpracování do dalších strategických dokumentů, do ÚPD či do projektových řešení nemůže k variantám (zejména technickým či technologickým) dojít. Tyto budou posuzovány zejména ve fázi projektového řešení, tj. v průběhu procesu podle dílu 2 zákona č. 100/2001 Sb.

V takovéto fázi posuzování vlivů záměru na životní prostředí je u daných staveb letištní infrastruktury (kategorie I výše cit. zákona) vesměs povinností předložit i „nástin studovaných hlavních variant“ (§6 odst.4 zák. č. 100/2001 Sb.).

V případě méně významných staveb či změn této dopravní infrastruktury (kategorie II) si může předložení variant vyžádat příslušný úřad (§7 odst.8 posledně citovaného zákona).

B.8. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Jako zásadní při posouzení vztahu oznamované koncepce k jiným koncepčním materiálům byly brány v úvahu zejména dokumenty, zpracované na národní a mezinárodní úrovni a platná legislativa ČR.

Současně byla zohledněna rovněž platná legislativa o PÚR, Územně plánovacích podkladech a Územně plánovací dokumentaci (tj. stavební zákon a jeho prováděcí předpisy). V úvahu byla přitom vzata skutečnost, že koncepce se týká území celé České republiky.

Národní koncepční dokumenty, s nimiž byla navrhovaná koncepce konfrontována, jsou zejména následující:

- ❑ Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 (MD ČR, 2013)
- ❑ Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- ❑ Státní politika životního prostředí 2012 – 2020 (2012)
- ❑ Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 11/2014
- ❑ Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 2010)
- ❑ Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha
- ❑ Operační program doprava, MD ČR, 07/2014
- ❑ Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.
- ❑ Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- ❑ Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- ❑ Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- ❑ Další platné koncepční materiály s celostátní působností

Dokumenty **mezinárodní** úrovně:

- ❑ Aarhuská úmluva (Úmluva EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti při rozhodování a právní ochraně ve věcech životního prostředí)
- ❑ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- ❑ A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- ❑ TEN-T. Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013
- ❑ Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ❑ ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999

Co se týče možné kumulace koncepce s jinými záměry, tuto lze předpokládat spíše až ve fázi projednávání jednotlivých záměrů. Kumulace mohou nastat např. při rozšiřování letištní infrastruktury a navýšení provozu s předpokládaným územním rozvojem.

Např. připravovaná výstavba nových odbavovacích hal a nové tzv. paralelní dráhy označené RWY06R24L u Letiště Václava Havla Praha by si vyžádala návaznou změnu ochranného hlukového pásma (OHP). Toto OHP by již zasáhlo prakticky celé území Suchdola, s možnými kumulativními vlivy hluku z dopravy v tomto území.

Mimo popsané kumulativní vlivy by výstavbou paralelní RWY a tedy vlivem rozšíření OHP mohlo dojít i k nežádoucím synergickým vlivům na území ZCHÚ (PP Sedlecké skály, PP Podbabské skály) či EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

Daný příklad je však nutno brát pouze jako modelový, neboť výstavba nové paralelní RWY je v PÚR ČR uvedena jako jedna z priorit strategie dalšího rozvoje dopravní infrastruktury ČR. Navíc byl konkrétní střet v tomto případě již řešen procesem EIA pro záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ a proces byl ukončen stanoviskem MŽP (26.10.2011), podmíněným splněním 71 opatření.

Ve fázi hodnocení koncepce však kumulace vlivů v takovémto či obdobném měřítku vzhledem k obecnosti koncepce nepředpokládáme.

B.9. Předpokládaný termín dokončení

Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 sestává celkem z 9 kapitol, zahrnujících i návrhovou část vč. cílů a opatření.

K vlastní koncepci je nutno zpracovat oznámení a následně vyhodnocení SEA podle zákona č. 100/2001 Sb., jak bylo svrchu uvedeno.

Dohotovění koncepce i jejího hodnocení v materiálu SEA a následné předložení vládě ČR ke schválení se předpokládá v termínu cca 12/2015.

B.10. Návrhové období

Koncepce letecké dopravy bude (po event. aktualizaci Dopravních sektorových strategií) mít následnou vazbu na Politiku územního rozvoje (PÚR) a dále na územně plánovací materiály (ÚPP, ÚPD), zejména v krajském měřítku (ÚAP, ZÚR). Koncepce navazuje na řadu strategických dokumentů, přijatých na komunitární (TEN-T, Bílá kniha) i národní (Národní program snižování emisí, Státní politika životního prostředí) úrovni. Jejím cílem je zlepšení podmínek pro kvalitní leteckou dopravu v ČR, s úsilím o snižování vlivu tohoto druhu dopravy na životní prostředí a to zejména v parametrech hlučnosti a emisí.

Koncepce zmiňuje rovněž otázku výstavby a modernizace letištní infrastruktury

(RWY) a souvisejících objektů (odbavovací haly, komunikace, železnice).

Z uvedených důvodů a rovněž vzhledem k návrhovým obdobím souvisejících materiálů národní i nadnárodní úrovně bylo zvoleno návrhové období koncepce na období 2015 – 2020.

B.11. Způsob schvalování

Hodnocená koncepce musí v první fázi projít hodnocením jejího vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, jak bylo zmíněno výše. Přitom musí být zachován postup předepsaný platnou legislativou, zejména zákonem č. 100/2001 Sb. v platném znění. Přehled jednotlivých kroků posouzení vlivů podle citovaného zákona je v tabulce 1.

Po vydání souhlasného stanoviska příslušného úřadu (Ministerstvo životního prostředí) ve smyslu ustanovení § 10g citovaného zákona, bude možné přistoupit ke schválení této koncepce. Schválení přísluší vládě ČR. Schválení bude provedeno formou usnesení vlády ČR.

Tabulka 1- Přehled základních kroků posouzení koncepce dle zák. č. 100/2001 Sb.

Obsah kroku	Zajišťuje	Ustanovení zák.č. 100/2001 Sb.	Poznámka
předložení oznámení	předkladatel	§ 10c	předkladatel zde=MD
provedení zjišťovacího řízení a vydání jeho závěru	příslušný úřad	§ 10d	příslušný úřad zde = MŽP
zpracování Vyhodnocení koncepce	oprávněná osoba	§ 10e	
zveřejnění Návrhu koncepce vč. Vyhodnocení a zajištění vyjádření k němu	příslušný úřad	§ 10f	
veřejné projednání Návrhu koncepce	předkladatel	§ 10f	Vyhodnocení je součástí Návrhu koncepce
rozeslání a zveřejnění zápisu z veřejného projednání	„	§ 10f	
vydání stanoviska k Návrhu koncepce, vč. jeho zveřejnění	příslušný úřad	§ 10g	
průběžné sledování vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví	předkladatel	§ 10h	

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Vymezení dotčeného území

Hodnocená koncepce je celostátního charakteru, s návazností na národní i celoevropské strategie. Dotčeným územím, na němž se koncepce nachází je tedy celá Česká republika.

C.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Alespoň jedno vnitrostátní civilní letiště se t.č. nachází ve všech krajích ČR (viz příloha 2). Důsledky provozu letecké dopravy (emise, hluková pásma) např. z mezinárodních letišť (celkem 18 letišť) se přitom mohou projevit i za hranicemi kraje.

Z těchto důvodů je zřejmé, že dotčenými územními samosprávnými celky jsou jak celky jednotlivých krajů (NUTS 3), tak i obvody obcí. Vzhledem k tomuto rozsahu je racionelní, uvažovat jako dotčené samosprávné celky pouze kraje ČR. Jedná se o následujících 14 celků (krajů), seřazených dle rozlohy:

- Středočeský
- Jihočeský
- Plzeňský
- Jihomoravský
- Kraj Vysočina
- Moravskoslezský
- Ústecký
- Olomoucký
- Královéhradecký
- Pardubický
- Zlínský
- Karlovarský
- Liberecký
- Hlavní město Praha

Podle jednotlivých složkových zákonů mají řadu kompetencí, včetně kompetencí krajů rovněž újezdní úřady ve vojenských újezdech. V současné době existuje na území ČR celkem 5 vojenských újezdů a to (stav 05/2015):

- vojenský újezd Boletice, okres Český Krumlov, Jihočeský kraj, sídlo újezdu: Boletice (základní sídelní jednotka na území vojenského újezdu), 219 km², 276 obyvatel
- vojenský újezd Brdy (bude zrušen k 1.1.2016 – zákon č. 15/2015 Sb.), okres Příbram, Středočeský kraj, sídlo újezdu: Jince (mimo území vojenského újezdu), 260 km², 50 obyvatel
- vojenský újezd Březina, okres Vyškov, Jihomoravský kraj, sídlo újezdu: město Vyškov (mimo území vojenského újezdu), 158 km², 6 obyvatel

- vojenský újezd Hradiště, okres Karlovy Vary, Karlovarský kraj, sídlo újezdu: město Karlovy Vary (mimo území vojenského újezdu), 332 km², 605 obyvatel
- vojenský újezd Libavá, okres Olomouc, Olomoucký kraj, sídlo újezdu: Město Libavá (které však není městem ani obcí, ale katastrálním územím v rámci vojenského újezdu), 327 km², 1174 obyvatel

Rozsah území vojenských újezdů se bude v souladu se zákonem č. 15/2015 Sb. od 1.1.2016 měnit.

C.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Dotčené území danou koncepcí je celé území ČR. Jedná se o vnitrozemský stát střední Evropy, sousedící na západě s Německem (délka hranice 810 km), na severu s Polskem (762 km), na východě se Slovenskem (252 km) a na jihu s Rakouskem (466 km). Rozkládá se na území tří historických zemí (Čech, Moravy a části Slezska) na ploše 78 867 km². V roce 2012 v Česku žilo přibližně 10,5 milionu obyvatel. Hlavním městem je Praha. Administrativně se ČR dělí na 14 samosprávných krajů. Jejich situování je zřejmé z obrázku 2.

Obrázek 2 – Dělení ČR na jednotlivé kraje (NUTS 3)



C.3.1. Charakteristika území

Koncepce letecké dopravy ČR se týká území, nacházejícího se ve středu Evropy, takže bezprostředně sousedí se čtyřmi státy (Německo, Rakousko, Slovensko a Polsko). Hodnocená koncepce bere na tuto skutečnost zřetel, když zdůrazňuje potřebu aktivní spolupráce s okolními státy při realizaci leteckých vztahů na úrovni EU.

Geomorfologicky je nejnižše položené místo v ČR vodní tok Labe na odtoku ze země u Hřenska, 115 m n. m. Nejvýše položené místo je Sněžka, 1602 m n. m.

Z hlediska fyzicko-geografického leží ČR na rozhraní dvou horských soustav. Západní a střední část vyplňuje Česká vysočina, mající převážně ráz pahorkatin až vrchovin (Šumava, Český les, Krušné hory, Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory, Králický Sněžník, Jeseníky). Do východní části státu zasahují Západní Karpaty (Beskydy).

Z celkové plochy Česka leží 52 817 km² (67 %) v nadmořské výšce do 500 m, 25 222 km² (32 %) ve výšce 500 až 1 000 m a pouze 827 km² (1,05 %) ve výšce nad 1 000 m; střední nadmořská výška činí 430 m.

V případě **letecké** dopravy její přepravní výkon po roce 2007 stagnoval, nejvyššího výkonu bylo dosaženo v roce 2011 (11,6 mld. osb.km). Výkony letišť v osobní dopravě se v roce 2013 meziročně zvýšily o 2,1 %, letiště v ČR odbavila 12,1 mil. cestujících.

Tento druh dopravy je investičně náročný. V oblasti infrastruktury letecké dopravy byla v roce 2013 největší položkou II. a III. etapa rekonstrukce stávající hlavní vzletové a přistávací dráhy RWY 06-24 a pojezdové dráhy TWY E na letišti v Praze. Z investičních nákladů na ostatních letištích pak k významným projektům patří pořízení vybraných strojů a zařízení pro zvýšení kvality a počtu současně odbavených letadel.

Mezi důležité nevýhody tohoto druhu dopravy je nutno zahrnout vysokou hlučnost, významnou pro okolí letišť (cca do 20 km), vysokou spotřebu fosilních paliv a vysoký podíl emisí, zvláště skleníkových plynů (CO₂, N₂O, CH₄). Některé závažné typy znečišťujících látek však letecká doprava neprodukuje prakticky vůbec (PM₁₀, Pb).

Charakteristiku území co do vybavenosti letištní infrastrukturou v ČR (počty letišť) shrnuje tabulka 2.

Rozmístění těchto letišť po území ČR je poměrně rovnoměrné (příloha 2).

Silniční dopravní síť v ČR činí 55 653 km, 734 km tvoří dálnice, 422 km rychlostní komunikace a 6 255 km silnice 1. třídy (údaje z roku 2010). Dálniční síť je stále ve výstavbě. Páteřní komunikací bude po svém dokončení dálnice D1 která spojí Prahu a Brno s Ostravou a polskými Katovicemi.

Železniční dopravní síť s délkou 9 568 km představuje jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. Z toho je 3 212 km tratí elektrizováno a 1 906 km je dvou a

vícekolejných, žádné nejsou t.č. vysokorychlostní. Největším železničním dopravcem jsou České dráhy.

Tabulka 2 – Vývoj počtů letišť a jejich rozdělení v ČR

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	
Počet letišť celkem	88	88	91	91	91	91	Total number of airports
<i>z toho:</i>							<i>of which:</i>
letišť veřejné mezinárodní	9	7	7	6	6	6	public international airports
letišť veřejné vnitrostátní	57	57	57	58	59	59	public domestic airports
letišť neveřejné mezinárodní	5	7	6	5	5	5	private international airports
letišť neveřejné vnitrostátní	13	11	12	15	14	14	private domestic airports
letišť veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní	4	6	9	7	7	7	public domestic and private international airports

Zdroj: MD, Ročenka dopravy 2013

Vodní doprava v Česku je provozována na Labsko – vltavské vodní cestě a osobní vodní doprava na části vodního toku Morava (Baťův kanál). Nejvýznamnějším provozovatelem vodní dopravy je Československá plavba labská.

C.3.2. Ovzduší

Celkově na území ČR převládá po větší část roku proudění západních směrů, se střetáváním vlivů Atlantského oceánu od západu a euroasijského kontinentu z východu.

Z hlediska teplotních oblastí lze na území republiky nalézt prakticky třináct teplotních oblastí. Nejteplejší oblasti (T4) jsou vesměs v údolních nivách vodních toků. Běžnou nejchladnější oblastí v ČR je CH4, vyskytující se spíše v hornatých územích okrajů ČR. Oblast T4 je charakteristická velmi dlouhým létem, velmi teplým, velmi suchým a velmi krátkým přechodným obdobím s teplým jarem a podzimem. Typická je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro obě krajní oblasti (T4 a CH4) udává následující tabulka 3.

Jedním z důvodů postupné změny klimatu v posledních desetiletích je i produkce skleníkových plynů, např. z letecké dopravy. Důsledkem jsou výskyty extrémních povětrnostních jevů, jako jsou přívalové deště nebo naopak dlouhá období sucha. Tyto výkyvy v množství srážek a zejména v nárůstu průměrné roční teploty v posledních desetiletích přitom nelze podceňovat (obrázek 3).

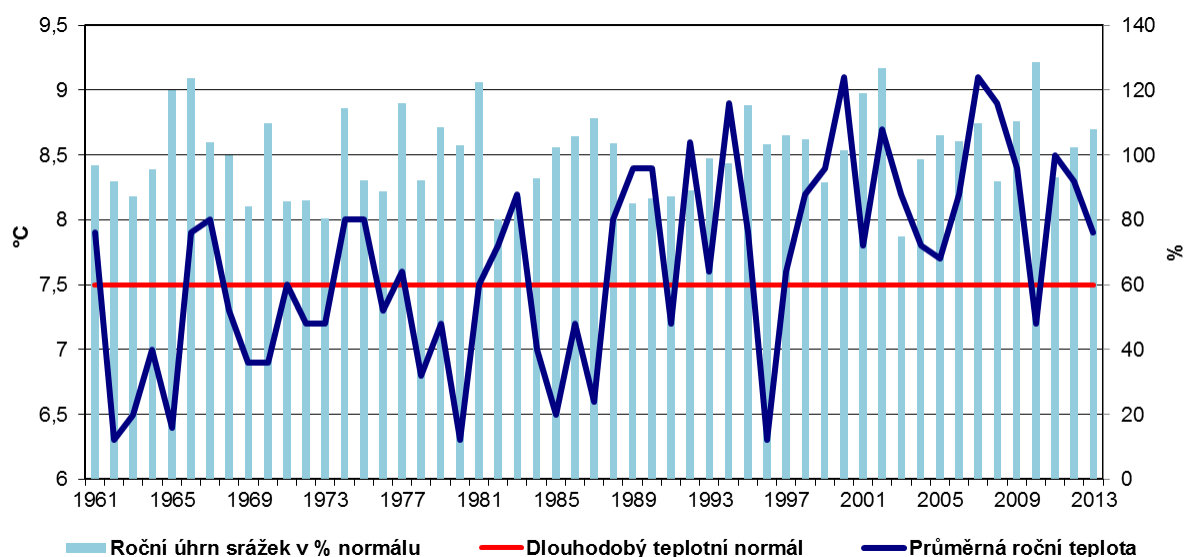
Kvalitu ovzduší na území ČR výrazně ovlivňují zejména emise z průmyslu, lokálních zdrojů a emise z dopravy. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

Tabulka 3 - Rozsah klimatických charakteristik ČR

Název jevu	T4	CH4
Počet letních dnů	60 – 70	0 – 20
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	170 – 180	80 – 120
Počet mrazových dnů	100 – 110	160 – 180
Počet ledových dnů	30 – 40	60 – 70
Průměrná teplota v lednu	-2 – -3	-6 – -7
Průměrná teplota v červenci	19 – 20	12 – 14
Průměrná teplota v dubnu	9 – 10	2 – 4
Průměrná teplota v říjnu	9 – 10	4 – 5
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	80 – 90	120 – 140
Srážkový úhrn ve vegetačním období	300 – 350	600 – 700
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300	400 – 500
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50	140 – 160
Počet dnů zamračených	110 – 120	130 – 150
Počet dnů jasných	50 – 60	30 – 40

Zdroj: Quitt, 1971

Obrázek 3 – Dlouhodobý vývoj teploty a srážek



Zdroj: ČHMÚ

Přestože výkony letecké dopravy byly v roce 2013 ze všech druhů osobní dopravy jedny z nejnižších (6,2 mil. cestujících), v emisích některých ze znečišťujících látek (skleníkové plyny – N₂O, CH₄) se tento druh dopravy ve stejném roce dostal na 4. nejhorší

místo, před dopravu vodní, železniční (motorová frakce) a silniční MHD. Na druhé straně tato doprava prakticky neprodukuje prašnost (PM_{10}) a některé další znečišťující látky.

Emise všech znečišťujících látek se v 90. letech 20. století výrazně snížily, avšak po roce 2000 emise hlavních znečišťujících látek zůstávají na stejné úrovni nebo pozvolna narůstají.

Stav ovzduší v ČR monitorují desítky monitorovacích zařízení. Každoročně je hodnoceno plnění imisních limitů, daných zákonem č. 201/2012 Sb. (tabulka 4).

Pro účely předloženého hodnocení (kdy se nejedná o umístění konkrétního zdroje znečištění ovzduší), nelze dost dobře využít pětileté klouzavé průměry pro toto hodnocení (§11 zákona č. 201/2012 Sb.).

Tabulka 4 - Platné limity pro znečišťující látky dle přílohy 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu, $\mu\text{g}/\text{m}^3$
SO₂	1 hodina	350
	24 hodin	125
PM₁₀	24 hodin	50
	1 rok	40
PM_{2,5}	1 rok	25
Benzen	1 rok	5
NO₂	1 hodina	200
	1 rok	40
Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Arsen	1 rok	6 ng/m^3
Kadmium	1 rok	5 ng/m^3
Benzo-a-pyren	1 rok	1 ng/m^3
O₃ – troposférický ozon	8 hodin	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

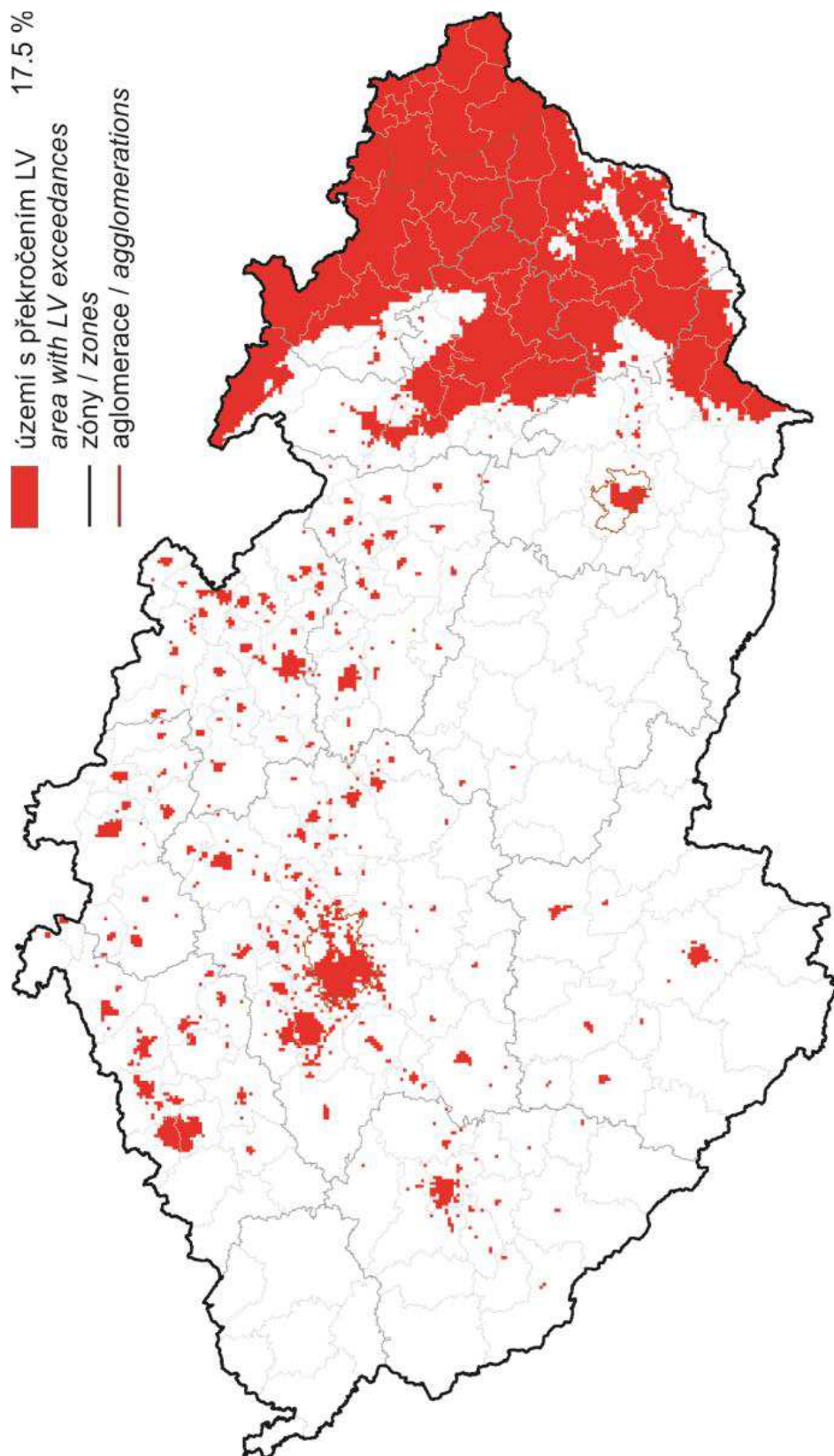
Na území ČR je dle údajů ČHMÚ (Věstník MŽP) setrvale nejhorší situace v Moravskoslezském kraji, kde dochází k překračování imisních limitů (LV) nejčastěji pro PM_{10} (denní limit), benzen a benzo-a-pyren.

Grafické znázornění překročení imisních limitů pro zdraví lidí (převážně překročení PM_{10}) v České republice za rok 2013 je na obrázku 4.

C.3.3. Geomorfologie

Podle geomorfologického členění ČR (DEMEK 1987) se Česká republika nachází na území čtyř geomorfologických provincií. Největší rozsah z nich má Česká vysočina, k níž náleží 3/4 území ČR. Jihovýchodní a východní část ČR patří k Západním Karpatům. Zbylé dvě provincie zasahují pouze malou část českého území. Na jihovýchodě je to Západopanonská pánev, na severovýchodě Středoevropská nížina.

Obrázek 4- Překročení imisních limitů pro zdraví lidí (bez ozonu), rok 2013



Zdroj: MŽP

K největší provincii Česká vysočina náleží následující subprovincie:

- Šumavská subprovincie
- Česko-moravská subprovincie
- Krušnohorská subprovincie
- Krkonošsko-jesenická subprovincie (Sudetská subprovincie)
- Poberounská subprovincie
- Česká tabule

C.3.4.Hydrologické poměry

Z hlediska hydrografického tvoří ČR prakticky střechu Evropy, je významnou pramennou oblastí Evropy. Nachází se na hlavním evropském rozvodí – patří do úmoří Severního (povodí Labe), Baltského (povodí Odry) a Černého moře (povodí Dunaje).

Podle toho rozdělujeme ČR na tři hlavní evropská povodí :

Povodí Labe - zahrnuje skoro celé Čechy s hlavními toky Labe a Vltava a odvádí vody do Severního moře,

Povodí Dunaje - zahrnuje jižní příhraniční oblasti Čech celou střední a jižní Moravu s hlavními toky Morava a Dyje,

Povodí Odry - zahrnuje severní oblasti Moravy a kousky příhraničního území na severu Čech.

Z hlediska kvality povrchových vod pokračuje trend postupného zlepšování jakosti vody ve vodních tocích v základních sledovaných ukazatelích dle ČSN 75 7221.

Kvalitativní stav těchto vod dokumentuje obrázek 5.

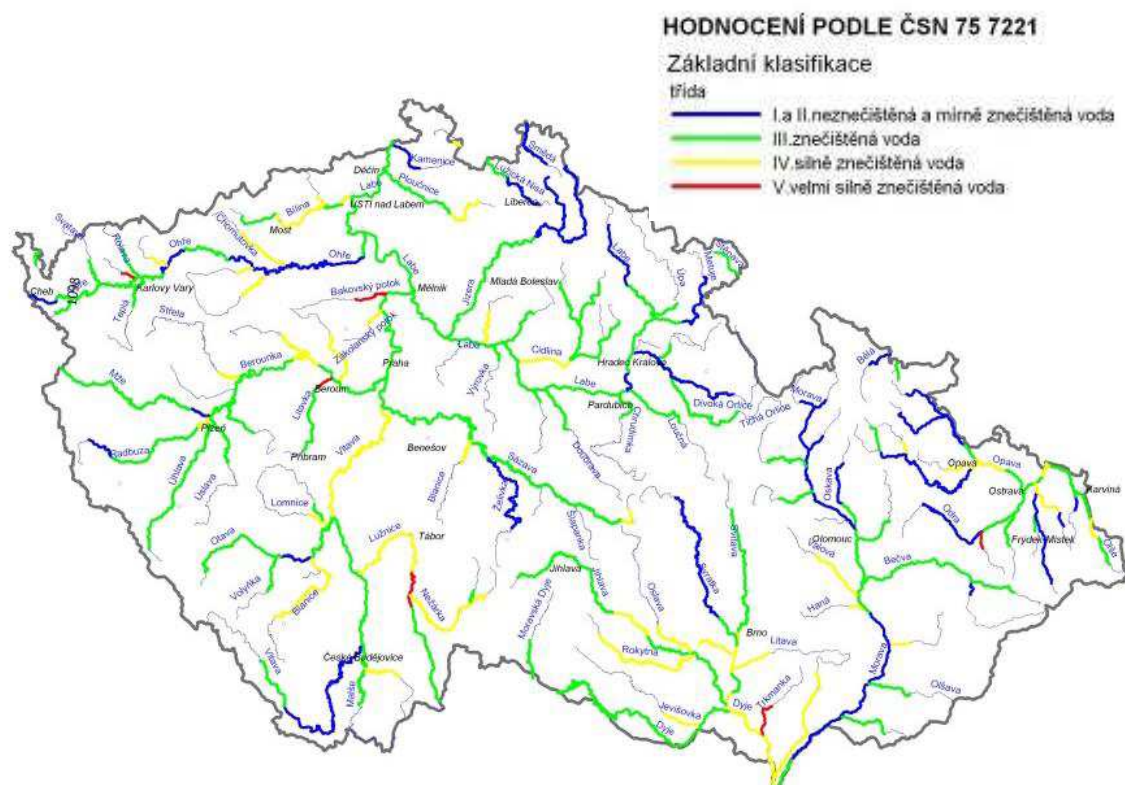
Jak je z obrázku zřejmé, je většina hodnocených úseků vodních toků klasifikována v I. až III. třídě jakosti vod.

V důsledku výstavby ČOV se podařilo v průběhu let 1993–2013 ve vodních tocích ČR nejlépe zredukovat znečištění BSK_5 a $P_{celk.}$ (pokles průměrné koncentrace o 60 %, resp. o 58 %). Koncentrace $CHSK_{Cr}$ a především $N-NO_3^-$ za toto období nepoklesly tak výrazně (i přesto pokles o 40 %, resp. o 16 %) a v období let 2000–2013 již víceméně stagnují.

U toků se daří zamezovat překračování norem environmentální kvality (NEK – RP), v roce 2013 především u kadmia a BSK_5 , dlouhodobě rovněž u $N-NO_3^-$ a $CHSK_{Cr}$.

V případě podzemních vod došlo k výraznému zlepšení jak ve skupině objektů hlubokých vrtů a pramenů, tak u mělkých vrtů.

Obrázek 5 – Jakost vody v tocích ČR, rok 2012-2013



Zdroj: MŽP

C.3.5. Ochrana přírody

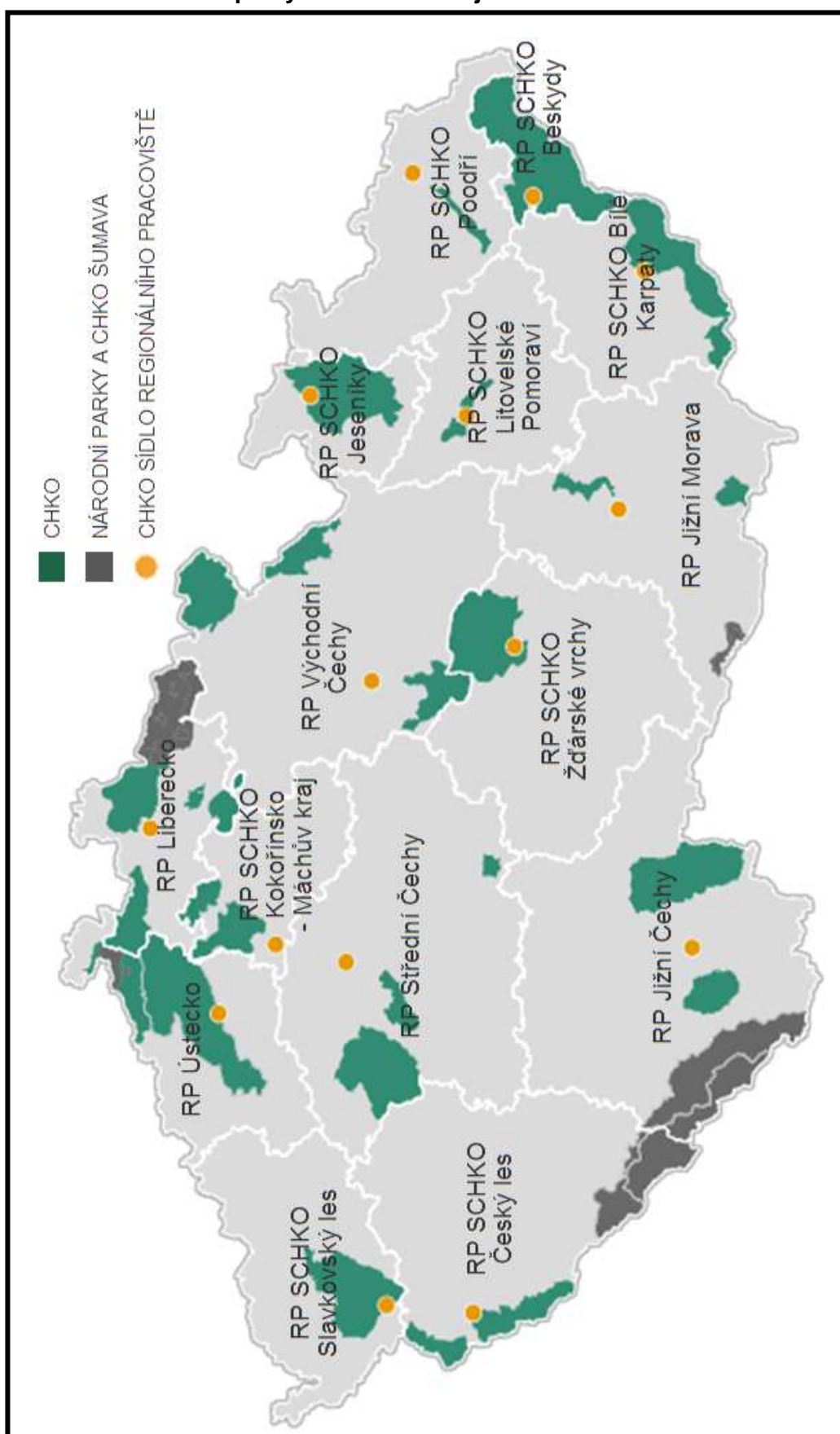
Není neobvyklé, že v relativní blízkosti letišť se nachází některá velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území (ZCHÚ) a stejně tak území chráněná v rámci soustavy **NATURA 2000**. Jedná se o území podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je soustava chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Celkové počty uvedených území v ČR jsou tyto:

Národní parky	4
CHKO.....	25
EVL.....	1084 (zařazené do evropského seznamu, nař. vl.č. 208/2012 Sb.)
PO.....	41

Situování velkoplošných ZCHÚ (NP, CHKO) na území ČR je zřejmé z obrázku 6.

Obrázek 6- Národní parky a chráněné krajinné oblasti ČR



Národní parky

Významnou část území, vylučovaného z možnosti realizace dopravních staveb vodní infrastruktury (nepůjde-li o výjimku) z titulu zákona č. 114/1992 Sb., tvoří území národních parků (§§ 16, 43 zák.č. 114/1992 Sb.). Obdobně I. zóny NP patří mezi území vylučované z možnosti umístování nových staveb..

Na území ČR se v současnosti nachází čtyři národní parky, a to:

- Šumava
- Podyjí
- Krkonošský národní park
- České Švýcarsko

Území národních parků představuje celkem rozlohu 1 185,6 km², což činí cca 1,5% území celé ČR. Ustanovení §16 zákona č. 114/1992 Sb. přitom rozlišuje základní ochranné podmínky, platné pro celé území NP a přísnější regulativy pro I. zónu těchto NP.

První zóny těchto národních parků, kde jsou uvedena omezení (nebude-li udělena výjimka) zaujímají obvykle 10-20% celkové rozlohy NP.

Pro detaily zákazů a omezení na území NP odkazujeme na dikci ustanovení §§16, 43 zák.č. 114/1992 Sb.

Chráněné krajinné oblasti

V současnosti se na území ČR nachází celkem 25 CHKO. Jejich celková rozloha činí 10 416,12 km², což je 13,21% plochy území ČR. Na jejich území dochází v některých případech (v blízkosti urbanizovaných prostorů) k záborům zemědělské a ostatní půdy v důsledku nové zástavby, která je spojena s novými nároky na infrastrukturu (inženýrské sítě, komunikace, skládky odpadů, zásobování vodou aj.). Tento jev by mohl nastat i u některých projektů či opatření hodnocené koncepce s tím, že uvedená výstavba letištní a související infrastruktury (RWY, odbavovací haly, přístupové cesty) by se do jisté míry mohla podílet na ztrátě zemědělské půdy a v nepříznivém případě by mohla vést i k úbytku biotopů pro volně žijící živočichy a planě rostoucí rostliny.

První (resp. i druhé) zóny CHKO přitom patří mezi významnou část území, vylučovaného z možnosti realizace dopravních staveb letecké infrastruktury (nepůjde-li o výjimku) z titulu ustanovení § 26 zákona č. 114/1992 Sb.

Ustanovení §26 zákona č. 114/1992 Sb. přitom rozlišuje základní ochranné podmínky, platné pro celé území CHKO a přísnější regulativy pro I. , resp. II. zónu těchto CHKO.

Pro detaily zákazů a omezení na území CHKO odkazujeme na dikci ustanovení §§26, 43 zák.č. 114/1992 Sb.

Tam, kde se zvláště chráněné území nenachází, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem **přírodní park** (§12 zák.č. 114/1992 Sb.) a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. Aktuálně je (podle počtu v jednotlivých krajích) evidováno celkem 141 přírodních parků. V současné době jsou nejspornějšími zásahy do krajinného rázu velkoplošné terénní úpravy a stožárové stavby. V případě letecké dopravy se může jednat např. o desítky metrů vysoké řídicí věže letového provozu.

Co se týče významných krajinných prvků (dále jen **VKP**), je nutno je při realizaci hodnocené koncepce respektovat v souladu se závaznými stanovisky jednotlivých orgánů ochrany přírody. Mimo uvedené individuální správní akty jsou obecné zákazy a omezení pro VKP dány dikcí ustanovení §4 odst.2 zákona č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability (**ÚSES**) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb. a je charakterizován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny, a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES: lokální, regionální a nadregionální. V ČR se nalézají všechny uvedené prvky ÚSES, a tyto je nutno v následných krocích, při realizaci jednotlivých opatření koncepce respektovat.

Dále uvedené možné negativní vlivy by se mohly dotknout i základních cílů ochrany v jednotlivých ZCHÚ. Vlivy na tyto cíle, uvedené zejména v ustanoveních §§15, 25, 28, 33, 35 a 36 zákona č. 114/1992 Sb. jsou pro jednotlivé kategorie ZCHÚ prakticky shodné.

Mezi riziko, které nelze při nešetrné realizaci cílů a opatření koncepce vyloučit, lze zahrnout i snižování **biologické diverzity**, tj. počtu druhů fauny i flory. V současnosti je věnována pozornost především důvodům, které k tomuto snižování vedou.

Z hlediska hodnocené koncepce může být riziko snížení biologické diverzity vyvoláno např. nešetrnou aplikací opatření cíle „Letiště Václava Havla Praha“, zahrnujícího i výstavbu navazující infrastruktury, s eventuální realizací uzlu multimodální dopravy (silnice, železnice). Letiště Václava Havla Praha je totiž součástí hlavní sítě TEN-T a dle nařízení EU č. 1315/2013 je dána povinnost letiště této kategorie do roku 2050

přímo napojit na železniční síť. Železniční spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha se proto stalo součástí hlavní sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu s povinností dokončit stavbu do roku 2030.

Pokud by tyto aktivity byly realizovány v exponovaných územích (EVL, CHKO) či jejich sousedství, může být toto riziko aktuální. Přitom může být ohrožena i řada živočišných druhů, které mají v území svoje biotopy. V případě savců může dojít ze stejných příčin k významnému úbytku počtu jedinců. Např. velikost populace zajíce polního zaznamenala od roku 1970 do roku 2009 pokles o cca 77 %.

Letecký provoz může přinášet i přímé usmrcování živočichů, zejména ptactva, s důsledkem škod na letadlech. Na jaře bývají problémem třeba husy nebo mořští rackové, kterým plocha připomíná vodní hladinu a využívají ji jako místo pro odpočinek. Riziko střetů dále představují nejenom ptáci (např. špačci), ale také zvěř, zaběhlí psi, zajáci, divoká prasata či srny. V blízkosti větších měst se nad letištní plochu dostávají holubi, kteří obvykle dvakrát denně létají z města do polí za potravou a při tom kříží cestu letadlům.

Na většině letišť je proto zřízena t. zv. biologická ochrana prostřednictvím zkušených „sokolníků“ jejichž úkolem je zajistit, aby se fauna držela v bezpečné vzdálenosti od RWY a hangárů.

Dle zprávy Evropské komise (EK) jsou na 17 % rozlohy ČR dosud zachována stanoviště, která lze klasifikovat jako přírodní. Jejich stav je však převážně nepříznivý (74%), přičemž stav jednotlivých typů stanovišť se liší v závislosti na míře jejich ovlivnění a zranitelnosti. Ohroženy jsou zejména populace bezobratlých (např. modrásek bahenní) a ptáků (např. chřástal polní - SO, strnad zahradní - KO, skřivan polní, koroptev polní - O, drop velký – KO, čejka chocholátá), jejichž počty se významně snižují, či z naší krajiny vymizely (drop velký).

V případě lesních porostů je biodiverzita nepříznivě ovlivněna pozměněnou druhovou skladbou i klimatickými změnami, způsobenými m.j. emisemi skleníkových plynů z letecké dopravy.

V případě nedostatku srážek je negativní dopad viditelný v rámci měsíců (sazenice) a let (dospělé porosty). Vhodnou kompenzací je podpora odolných dřevin vzhledem k přirozené dřevinné skladbě dle stanoviště.

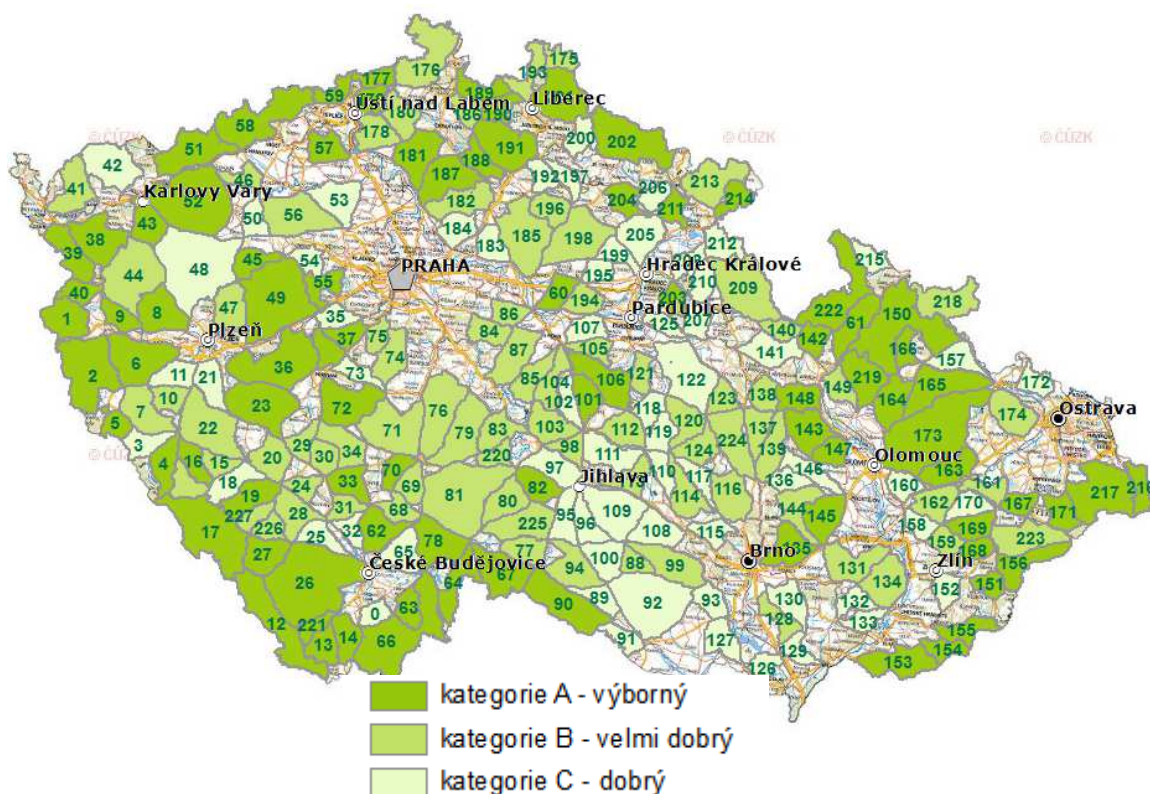
Dobrý zdravotní stav lesa je významný nejen z hlediska trvalého zdroje dřeva a ostatních hmotných statků, ale zejména jako zdroj mimoprodukčních funkcí (zejména ochrana půd před erozí, podpora vodního režimu, ochrana přírody, kvalita ovzduší, regulace záplav a sucha, zdravotně-hygienická funkce, rekreační a duchovní funkce).

Fragmentace populací v důsledku výstavby doprovodných objektů a dopravní infrastruktury (Letiště Václava Havla Praha) by mohla teoreticky představovat další příčinu zmíněného poklesu biodiverzity, i když daleko méně významnou než např. u dálnic a rychlostních komunikací. Ohrožení fragmentací krajiny je třeba chápat jako rozdělení přírodních lokalit s výskytem specifických druhů rostlin a živočichů na menší a více izolované jednotky. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů.

Samotný provoz letišť může způsobovat usmrcování a rušení živočichů, vč. znečištění okolí a může tak popsany efekt fragmentace dále zvýraznit.

Ohrožení biodiverzity fragmentací území je zásadní m.j. ve spojení s možným zhoršením **migrační propustnosti**. Toto ohrožení je o to významnější, že v současné době cca 1/3 území ČR spadá do kategorie A, hodnocené podle zpracovaných polygonů UAT (Unfragmented Areas by Traffic) jako výborný stav, jak je tato situace zřejmá z obrázku 7.

Obrázek 7 – Polygony UAT, aktuální stav



Zdroj: geoportal.gov.cz

V případě letecké dopravy však omezení migrační propustnosti považujeme za málo pravděpodobné.

C.3.6. Ostatní charakteristiky

Z ostatních charakteristik, zásadních pro území ČR hrají zásadní roli **hlukové poměry**.

Z hlediska EU je oblast hluku upravena nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Toto nařízení se použije od 13. června 2016 a pro případy, kde byl zjištěn problém s hlukem, stanoví postup, který se použije pro konzistentní zavádění provozních omezení ke snížení hluku.

V ČR udává mezní hodnoty hlukových ukazatelů pro účely strategického hlukového mapování vyhláška č. 523/2006 Sb. Tento předpis udává pro silniční dopravu mezní hodnoty celodenního deskriptoru L_{dn} pro výpočet celodenního obtěžování hlukem 70 dB a pro L_n (výpočet rušení spánku)...60 dB. Obdobně pro železniční dopravu jsou zde limity 70/65 dB a pro leteckou dopravu 60/50 dB (L_{dn}/L_n).

Z hlediska hluku je termín „určená letadla“, použitý v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví shodný s termínem „okrajově vyhovující letadla“ („marginally compliant aircraft“), který byl použit v již zrušené směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES.

„Okrajově vyhovujícími letadly“ se rozumějí civilní podzvuková proudová letadla, která splňují hodnoty pro vydání osvědčení stanovené v předpise ICAO (Úmluva o mezinárodním civilním letectví), Annex 16, Chapter 3. Zde uvedené standardy jsou závislé na maximální celkové vzletové hmotnosti letadla (MTOM), počtu motorů letadla a daném měřicím bodě.

Měření hlukové zátěže a kontroly dodržování hlukových limitů provádí v rámci státního dozoru krajské hygienické stanice. V gesci Ministerstva zdravotnictví je rovněž implementace úkolů plynoucích ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí, podle níž dochází m.j. k hlukovému mapování, zpracování strategických hlukových map a akčních plánů. Směrnice se vztahuje na hlavní letiště, jimiž se rozumí civilní letiště, které má více než 50 000 vzletů nebo přistání za rok (letiště Praha/Ruzyně).

Pro další kolo hlukového mapování byla v rámci Evropy stanovena společná metodika pro hodnocení hluku CNOSSOSS-EU (*Common noise assessment methods in Europe*).

Mezinárodní standardy hlučnosti letadel jsou v případě tak velkých zdrojů uváděny v jednotkách EPN dB (Effective Perceived Noise dB), zahrnujících dobu trvání hluku a

intenzity jednotlivých frekvencí. Pro vztah mezi touto jednotkou a dB (A) lze přibližně psát:

$$\text{EPN dB} = \text{dB (A)} + 13$$

Následně došlo k dalšímu zpřísnění standardů dle „Chapter 3“ a to tak, že podzvuková proudová letadla musí splňovat hodnoty, dané kumulativní mezní hodnotou nepřesahující 5 EPNdB, kde kumulativní mezní hodnota je hodnota získaná jako součet jednotlivých mezních hodnot (tj. rozdílů mezi hladinou hluku, pro kterou bylo vydáno osvědčení, a nejvyšší přípustnou hladinou hluku) na třech referenčních měřicích bodech.

Např. na Letišti Václava Havla Praha nemohou letadla okrajově vyhovující s maximální vzletovou hmotností MTOM vyšší než 45 tun v noční době operovat z důvodů souladu s *Postupy pro omezení hluku*, uvedenými v Letecké informační příručce AIP CR, část AD 2.21.

Z hlediska hygienických limitů udává ustanovení § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. limit z leteckého provozu a to pro charakteristický letový den a pro celou denní dobu LAeq,16 hod ... 60 dB. Pro celou noční dobu platí ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,8 hod ... 50 dB.

Na druhé straně je ale většina hlukové zátěže v ČR způsobena zejména silniční dopravou. Letecká doprava je závažná z hlediska místních poměrů, neboť zvýšenou hladinu akustického tlaku lze konstatovat i v území, vzdáleném mnoho kilometrů od letiště.

Účinkům hluku, přesahujícím hygienické limity je v největších městech (Praha, Brno, Ostrava) vystaveno přibližně 10 % obyvatel. V některých obcích v blízkosti frekventovaných komunikací je nadměrnému hluku z dopravy vystavena více jak čtvrtina všech obyvatel a hluk tak může negativně ovlivňovat ekonomickou i sociální situaci těchto obcí a brzdít jejich další rozvoj.

Z hlediska ochrany obyvatel jsou zásadní hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru objektů pro bydlení, jak jsou tyto udány v nař.vl.č. 272/2011 Sb.

Chráněným venkovním prostorem se přitom rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Hygienické limity jsou uvedeny v příloze 3 posledně uvedené právní normy.

Co se týče existujícího znečištění hornin a podzemní vody (**stará zátěž**) ropnými látkami, chlorovanými uhlovodíky (dichlorethylén) a dalšími kontaminanty, toto je na základě vydaných rozhodnutí průběžně sanováno.

Průběžná sanace v konkrétních lokalitách probíhá zejména čerpáním podzemní vody z jednoho nebo více vrtů a jejím následným čištěním (obvykle stripování) a vypouštěním do recipientu. Tyto procesy byly zásadní zejména v letech 1995 až 2005, v současné době je již řada starých zátěží na půdě a podzemní vodě sanována. Realizace opatření hodnocené koncepce by měla být na tuto problematiku bez vlivu.

Odnětí půdy pro stavby dopravní infrastruktury je základní problematikou u silničních staveb. V případě projektů letecké dopravy bude tento vliv relativně nízký a projeví se u plošně rozsáhlých staveb jako jsou RWY, příjezdové cesty, železnice a další související stavby (Letiště Václava Havla Praha).

Znečištění půdy z dopravy je způsobeno zejména atmosférickými depozicemi perzistentních organických pollutantů (POPs, PAH). Tyto jsou vyvolány převážně silniční dopravou. Letecká doprava sice tyto látky produkuje, ale důsledek na znečištění půd je zde (kromě vlastní plochy letišť) nevýznamný.

C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Problémy životního prostředí v daném území byly zmíněny již v předchozí kapitole C.3. Do značné míry tvoří tyto problémy v území (emise, hluk) stávající doprava, zejména silniční.

V případě **letecké dopravy** tato může být velmi vhodným doplňkem systému dopravní obslužnosti v případě, že se jedná převážně o osobní dopravu na velké vzdálenosti (nad 1000 km). Je rovněž vhodným způsobem pro účely služebních cest a zahraničních dovolených, i jako důležitá součást ekonomiky regionů. Ve srovnání s ostatními druhy dopravy je samotný provoz letecké dopravy na větší vzdálenosti výrazně rychlejší, s minimálními vlivy na odnětí půdy, fragmentaci území či zvyšování prašnosti v místě dopravní trasy.

Další rozvoj letecké dopravy je do značné míry podmíněn kvalitním propojením vybraných letišť se silniční a železniční infrastrukturou, jakož i se sítí hlavních letišť a s logistickými centry. Rozšiřování v tomto směru je nutno případ od případu řádně posoudit, vzhledem k různým místním podmínkám jednotlivých letišť.

Přes tyto přednosti výkony letecké osobní dopravy v ČR stagnují nebo klesají a nacházejí se na jednom z posledních míst z hlediska přepravních výkonů (tabulka 5).

Z uvedeného je zřejmé, že letecká přeprava obsloužila (r. 2013) druhý nejmenší počet cestujících (6,2 milionu). Poněkud lepší situace je ve vykázaných osb.km. Jedná se za stejné období o 9 603, 9 milionu osb.km.

Jako problematickou lze vidět vysokou hlučnost letecké dopravy. Jedná se totiž o nejhlučnější typ ze všech druhů dopravy a to vzhledem k použitým strojům. Tryskové letadlo při startu dosahuje někdy až 140 dB. Tento údaj je ale významný pouze v okolí

letišť. Při letu tryskového letadla ve výšce 10 km je vliv jeho hluku na obyvatele zanedbatelný.

Další nevýhodou je vysoká spotřeba fosilních paliv (letecký petrolej) s následnou vysokou tvorbou emisí. Zároveň vykazuje letecká doprava (Zeman) jeden z nejnižších počtů osb.km na spotřebovaný TJ energie. Při srovnání počtu osb.km na tunu emisí se letecká doprava umísťuje ve spodní polovině pořadí (relativně nízký počet osb.km).

Tabulka 5 – Srovnání vývoje přepravních výkonů osobní dopravy

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 974,9	5 042,8	4 776,3	4 709,4	4 739,4	4 702,9	Total passenger transport (mill.)
Železniční doprava	180,3	165,0	164,8	167,9	172,8	174,5	Rail transport
Autobusová doprava	388,3	367,6	372,5	364,6	345,0	338,0	Bus transport
Letecká doprava	6,3	7,4	7,5	7,5	6,4	6,2	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	1,1	0,9	1,2	0,9	1,0	1,1	Inland waterway transport ¹⁾
Městská hromadná doprava	2 268,9	2 262,0	2 260,3	2 138,5	2 224,2	2 173,2	Urban public transport
Veřejná doprava celkem	2 844,9	2 802,8	2 806,3	2 679,4	2 749,4	2 692,9	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾³⁾	2 130,0	2 240,0	1 970,0	2 030,0	1 990,0	2 010,0	Passenger car transport ²⁾³⁾
Přep. výkon celkem (mil. oskm)	108 602,8	115 190,0	107 026,3	108 350,6	106 980,2	107 172,4	Total passenger transport performance (mill. passenger-km)
Železniční doprava	6 667,0	6 503,2	6 590,7	6 714,0	7 264,7	7 600,6	Rail transport
Autobusová doprava	8 607,3	9 493,6	10 335,7	9 266,7	9 015,4	9 025,6	Bus transport
Letecká doprava	9 735,7	11 330,9	10 902,0	11 585,6	10 611,6	9 603,9	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	18,1	17,3	10,5	12,8	14,8	16,2	Inland waterway transport ¹⁾
Městská hromadná doprava	14 934,8	15 555,1	15 617,4	15 281,5	15 813,7	16 276,2	Urban public transport
Veřejná doprava celkem	39 962,8	42 900,0	43 456,3	42 860,6	42 720,2	42 522,4	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾³⁾	68 640,0	72 290,0	63 570,0	65 490,0	64 260,0	64 650,0	Passenger car transport ²⁾³⁾

Zdroj (Source): MD

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob. /Mainly holiday and weekend passenger transport

2) Jedná se o odborný odhad. /Expert estimation

3) V roce 2010 změna metodiky sčítání silničního provozu. /In 2010 change in road traffic census methodology

Letecký provoz může přinášet i přímé usmrcování živočichů, zejména ptactva, s důsledkem škod na letadlech. To vyžaduje na většině letišť realizaci biologické ochrany, obvykle s nasazením dravců.

Problematickou v ČR zůstává zejména **silniční doprava**. Tato je z hledisek vlivu na životní prostředí (hluk, emise) hodnocena jako nejhorší. Nejrizikovější z pohledu lidského zdraví je expozice suspendovanými částicemi velikostní frakce PM_{2,5} a nadměrný hluk. Jemné prachové částice jsou příčinou respiračních nemocí a vzhledem k vysokému obsahu karcinogenních látek, také zdrojem dalších závažných onemocnění.

Nákladní silniční doprava produkuje měrné emise, které často vzrůstají při pomalých rychlostech. Vliv této dopravy po silnicích II. a III. tříd na produkované měrné emise je zvláště patrný při srovnání rychlostí 30 a 100 km/hod u HDV (Heavy duty

Vehicles) s dieselovými motory. Srovnání je patrné (EURO 3, sklon 0%, plynulost 1) z tabulky 6.

Všechny zmíněné problémy se obzvláště silně projevují na silniční síti ve velkých městech.

V případě **železniční dopravy** lze konstatovat (zvláště u elektrické trakce) výrazně nižší emise do ovzduší, než je tomu u silniční dopravy. Cca 31% tratí je t.č. elektrizovaných a to některé s napětím 3 kV DC, zbytek 25 kV AC.

Tabulka 6 – Měrné emise dieselových motorů při různých rychlostech

Znečišťující látka	Emise, g/km při dané rychlosti	
	30 km/hod	100 km/hod
NO _x	2,4409	2,1977
NO ₂	0,2995	0,0941
CO	4,3538	3,0491
PM ₁₀	0,3081	0,1829
benzen	0,0238	0,0101
Benzo-a-pyren	0,2153	2,3715

Zdroj: MŽP, MEFA

Negativním trendem je zde vzrůstající počet nehod na úrovňových přejezdech. Po stránce emisí vychází nákladní elektrická trakce v řadě parametrů nejlépe ze všech druhů doprav. Na druhé straně je hluk z železniční dopravy (zvláště u motorové trakce) dokonce vyšší než u dopravy silniční.

Pro zajištění **cyklodopravy** pro denní dojíždění a pro zvýšení každodenní fyzické aktivity občanů dle jejich požadavků i požadavků WHO doposud chybí v ČR infrastruktura husté sítě bezpečných cyklostezek oddělených od automobilového provozu. Neexistence sofistikované infrastruktury pro cyklodopravu limituje masivní využívání tohoto způsobu dopravy, jehož vliv na životní prostředí je prakticky nulový.

Souhrnně lze konstatovat, že mimo popsané problémy dopravy tvoří zásadní problémy životního prostředí ČR do značné míry dlouhodobé změny klimatu, nepříznivý stav ovzduší, zhoršené vodní poměry v území, nepříznivé vlivy na biodiverzitu apod. Navržená koncepce, jakožto ekologicky relativně výhodný způsob dálkové (nad 1000 km) dopravy, by mohla některé z těchto negativních vlivů zmírnit.

Na území ČR dochází např. u **imisiho stavu** ovzduší spíše k stagnaci. Mírné zlepšení nastalo např. u skleníkových plynů, kdy jejich celkové emise v roce 2012 poklesly o 2,8 % a byly nejnižší od roku 1990.

Celkově se však přes pokračující pokles emisí od roku 2000 kvalita ovzduší na území ČR nezlepšuje. Mezi nejvíce znečištěné kraje stále patří kraj Moravskoslezský. Dochází zde k překračování imisního limitu pro suspendované částice, benzo(a)pyren a přízemní ozon. V dopravně zatížených lokalitách byl také v roce 2013 překročen imisní limit pro NO_2 . Oproti roku 2012 došlo v roce 2013 k navýšení počtu vyhlášených smogových situací z důvodu vysokých koncentrací PM_{10} a přízemního ozonu.

Doprava se na celkovém množství emisí v témže období podílela z 12,6 %, tj. 47,0 kt.rok^{-1} v potenciálu tvorby částic, přičemž zatímco emise prekursorů sekundárních částic vznikají ze spalovacích procesů, emise PM_{10} vznikají zejména resuspenzí – prachem zvířeným automobilovou dopravou a otěry pneumatik. Významným zdrojem emisí PM_{10} je rovněž vytápění domácností.

Největším zdrojem emisí NO_x , VOC a tuhých částic je nákladní silniční doprava s podíly na celkových emisích z dopravy okolo 40 %. Podíly ostatních druhů dopravy na emisích jsou již výrazně menší, letecká doprava byla v roce 2013 zdrojem 8,3 % emisí NO_x , ze železniční dopravy pocházelo 9,8 % emisí tuhých částic.

Produkce emisí PAH se potýká s neustálým nárůstem zejména v důsledku zvyšující se celkové spotřeby pohonných hmot v individuální automobilové dopravě (IAD).

V případě skleníkového plynu CO_2 je vývoj těchto emisí pro jednotlivé druhy dopravy zřejmý z tabulky 7.

Tabulka 7 – Podíl jednotlivých druhů dopravy na emisích CO_2 (tisíce t)

	2004	2006	2008	2009	2010	2013
Individuální automobilová doprava	9 384	10 028	10 747	10 651	10 082	9 750
Silniční veřejná doprava vč. MHD	1 689	1 924	1 949	1 883	1794	1 779
Silniční nákladní doprava	4 545	5 245	5 364	5 180	4 933	4 885
Železniční doprava-motorová trakce	286	301	329	298	289	267
Vodní doprava	19	19	13	16	13	16
Letecká doprava	993	1 054	1 170	1 070	1 003	893
Celkem	16 916	18 573	19 572	19 098	18 113	17 590

Zdroj: CDV

Z tabulky je zřejmý třetí nejmenší podíl letecké dopravy na celkových emisích CO_2 (893 kt v roce 2013). Dále tabulka konkretizuje skutečnost pozvolného nárůstu CO_2 (a obdobně N_2O) z dopravy. Důvodem je trvalý růst spotřeby pohonných hmot, bez ohledu

na to, že jsou na trh dodávána nová vozidla s nižší spotřebou paliv (EURO III, IV a vyšší). Požadavkem snížení emisí primárních částic PM₁₀ (emitovaných přímo ze zdroje) a prekursorů sekundárních částic (SO₂, NO_x, NH₃) se zabývá Národní program snižování emisí ČR. Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2001/81/ES o národních emisních stropcích pro některé látky znečišťující ovzduší (NECD) byly pro rok 2010 stanoveny národní emisní stropy, které vycházejí z příslušných protokolů Úmluvy o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států (CLRTAP).

V roce 2012 byl revidován Protokol o omezování acidifikace, eutrofizace a tvorby přízemního ozonu k CLRTAP (tzv. Göteborgský protokol), který stanovuje nové emisní stropy pro rok 2020. Mezinárodní závazky ČR jsou implementovány do Státní politiky životního prostředí 2012–2020 a jsou v hodnocené koncepci akceptovány.

Investice do modernizace leteckých strojů, pokud by byly soukromými dopravci realizovány, mohou výrazně napomoci snížení produkovaných emisí (zejména N₂O a metan) a podpořit tak naplnění Dopravní politiky ČR (2013) i nové evropské dopravní politiky pro období 2012 – 2020 (Bílá kniha).

Zhoršené **vodní poměry** v území jsou poplatné zejména sníženému „malému koloběhu“ vody. Příčinou je výrazné snížení vsaku srážkových vod (zastavěná území, zpevněné plochy), snížení množství otevřených vodních ploch (rušení rybníků) a urychlený odtok vody z krajiny (meliorace, regulace).

Důsledkem je na jedné straně výskyt sucha v některých regionech (zejména Jižní Morava, Rakovnicko) a na druhé straně intenzivní příválové srážky s častými následnými povodněmi. Dopady těchto jevů se projevují v produkci zemědělské výroby, ale i v průtocích ve vodních tocích a v kvalitě povrchových vod.

Kvalita povrchových a podzemních vod je ohrožována závadnými látkami, vč. chemických látek z dopravy (PAH, chloridy, těžké kovy) což může přesun silniční dopravy na jiné druhy do jisté míry redukovat, zvláště pokud by došlo k zlepšování technických parametrů leteckých strojů a zvýšené kázni při pracích na letištích.

Biodiverzita zvláště v ZCHÚ a jejich sousedství je výrazně narušována realizací a provozem výrobních objektů, nevhodným zemědělským hospodařením a dalšími faktory. Další příčinou vymírání zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin může být snižování počtu a rozsahu krajinných prvků v území (VKP, ÚSES), nadměrné užívání chemických přípravků či fragmentace krajiny, zejména liniovými stavbami.

Ohrožení biodiverzity opatřeními hodnocené koncepce je vzhledem k jejímu charakteru minimální.

Dojít by k tomuto mohlo např. nešetrnou aplikací opatření u Letiště Václava Havla Praha, s navazující výstavbou doprovodných staveb vč. železnice či při realizaci těchto staveb v blízkosti exponovaných území (ZCHÚ, NATURA 2000).

Jelikož ale hodnocená koncepce převážně tuto výstavbu ve svých opatřeních nekonkretizuje a naopak uvádí opatření pro snížení hlukové a emisní zátěže leteckého provozu, považujeme její vliv v tomto směru za minimální.

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

Vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví je nutno zvažovat již v etapě před konkretizací jednotlivých záměrů. Postupné kroky hodnocení koncepce, event. záměru jsou uvedeny přehledně v kapitole B.5., B.11. a dalších. Možné nepříznivé vlivy koncepce jsou naznačeny v následujících kapitolách D.1. až D.6.

Minimalizace vlivů letecké dopravy na životní prostředí, jak je obsažena v hodnocené koncepci, vychází ze dvou usnesení, závazných pro všechny členské státy ICAO, tedy i pro ČR. Tato byla přijata na 38. Shromážděním ICAO v říjnu 2013:

- Usnesení č. A38-17: *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality,*
- Usnesení č. A38-18: *Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change.*

Usnesení č. A38-17 řeší především obecná ustanovení a dále hlukovou problematiku, zejména vyvážený přístup k regulaci hluku z letecké dopravy. V rámci usnesení č. A38-17 byly na základě doporučení CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*) kromě jiného schváleny nový hlukový standard a hlukový standard pro letadla se sklopnými motory a rotory.

Usnesení č. A38-18 řeší problematiku ochrany životního prostředí a změny klimatu, včetně vytvoření a zavedení globálního tržního opatření ke snižování emisí z mezinárodní letecké dopravy. V usnesení bylo schváleno přijetí CO₂ normy dle doporučení CAEP a také zopakován aspirační cíl CNG-2020 (tzv. *carbon neutral growth from 2020* - cíl uhlíkové neutrality od roku 2020). Shromáždění ICAO tak znovu potvrdilo podporu členských států k vývoji a zavádění udržitelných alternativních paliv pro letectví jako součást souboru opatření na snižování emisí skleníkových plynů z letecké dopravy.

Většinu konkrétních záměrů na úseku letecké dopravy přitom hodnocená koncepce neřeší. Důvodem jsou např. samostatně probíhající procesy posouzení a hodnocení. Tak u letiště Praha/Ruzyně bylo k záměru vybudování nové RWY vydáno

MŽP již dne 26.10.2011 souhlasné stanovisko EIA a to pro záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“. Kladné stanovisko je podmíněno splněním 71 opatření.

Pokud by se výstavba paralelní RWY uskutečnila, byla by výstavba obytných objektů uvnitř nového ochranného hlukového pásma (např. k.ú. Sedlec) možná pouze s kladným stanoviskem orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS).

Zásadní negativní vlivy dopravy obecně na životní prostředí jsou číslovány a uvedeny dále. Letecká doprava však některé z těchto vlivů vykazuje ve snížené míře (3, 8, 9, 10, 13), případně je nevykazuje prakticky vůbec (4, 5, 7).

Jedná se o tyto vlivy:

- 1/ Znečišťování ovzduší, vody i půdy při spalování pohonných hmot
- 2/ Znečišťování ovzduší, vody i půdy bez vazby na klasické spalovací motory
- 3/ Produkce odpadů (vraky aut, staré pneumatiky, baterie..)
- 4/ Destrukce fyzických statků v důsledku vibrací či exhalací
- 5/ Zvýšení prašnosti
- 6/ Zvýšení hlukové zátěže
- 7/ Negativní působení posypových látek (chloridy) na vegetaci, půdu a vody
- 8/ Narušování migračních koridorů zvěře (savci)
- 9/ Fragmentace krajiny s negativním vlivem na biodiverzitu
- 10/ Další vlivy (ZPF, PUPFL, kolize s živočichy aj.)

Obdobně lze vlivy dopravy na veřejné zdraví rozdělit jako

- 11/ Exhalace a produkce kapalných i pevných toxických látek
- 12/ Faktory biologické - zvyšování únavy a nedostatek klidu k regeneraci, hluk
- 13/ Nehodovost

Řadu těchto vlivů se podařilo v minulosti různými opatřeními minimalizovat. Např. emise oxidu uhelnatého ze silniční dopravy byly před 10 lety výrazně redukovány zavedením katalyzátorů na bázi platinových kovů.

Letecká doprava se má dle evropské Bílé knihy orientovat zejména na dálkovou transkontinentální dopravu nad 1000 km. Podle uvedeného z toho vyplývá požadavek, napojit hlavní letiště na dálkovou železniční dopravu. Letecká doprava se tak může stát vhodnou alternativou pro realizaci služebních cest a zahraničních dovolených a to i jako důležitá součást ekonomiky regionů.

I když emise a hluk letecké dopravy jsou enormní, jejich vliv je vesměs omezen (zvláště u hluku) na relativně blízké okolí letišť, včetně vzletového a přistávacího koridoru.

Další nedostatky lze konstatovat v zastaralé nebo nedostatečné kvalitě letištní infrastruktury v jednotlivých krajích.

Porovnání letecké dopravy s jinými druhy dopravy lze vyjádřit následovně:

Vodní doprava představuje vhodnou alternativu nákladní dopravy a současně vítaný doplněk systému dopravní obslužnosti. Ve srovnání s ostatními druhy dopravy je samotný provoz výrazně ekologičtější, s minimálními nebo žádnými vlivy na odnětí půdy, fragmentaci území, hlukové a emisní poměry.

Silniční doprava produkuje hlukové zatížení a významně ovlivňuje kvalitu ovzduší a lidské zdraví, především emisemi suspendovaných částic velikostní frakce PM_{2,5}, které jsou produkovány spalovacími motory (zejména dieselvými), z otěrů brzd a pneumatik a vířením stávajícího znečištění z povrchu komunikací. Významným negativním vlivem staveb silniční infrastruktury je dále zábor půdy (cca 3,0 ha/km délky) a eventuelní fragmentace území.

Železniční doprava produkuje výrazně nižší emise, než je tomu u silniční dopravy. Potřeba protihlukových či antivibračních opatření může nastat v případech, kdy trať je vedena zastavěným územím obcí, s větší frekvencí pohybů na trati.

D.1.Voda

Zásoby podzemní vody v ČR jsou chráněny zejména vyhlášením celkem 19 chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV), pokrývajících cca 20% plochy státu.

Obdobný rozsah mají i ochranná pásma vodních zdrojů (§30 vodního zákona) a zranitelné oblasti, vyhlášené nař.vl.č. 262/2012 Sb. Ve všech těchto oblastech je třeba minimalizovat průnik znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod.

Rozhodujícím typem znečištění z letecké dopravy jsou emise z leteckých motorů, produkující skleníkové plyny, CO₂, metan a N₂O. Tyto látky, produkované leteckým provozem ve značné míře však kvalitu vod významněji neovlivňují.

Na druhé straně závažnější emise s vlivem na vody představuje znečištění PAH (polyaromatické uhlovodíky) karcinogenního typu. Podle údajů CDV však byly tyto emise z letecké dopravy v posledních 13 letech v absolutní hodnotě neměřitelně nízké. Nejvyšší absolutní produkce PAH byla jednoznačně konstatována u individuální silniční dopravy.

Konkrétní riziko pro vody představují manipulace na letištích, m.j. užití závadných látek k rozmrazování letadel.

Odmrazování letadel se začíná provádět, když se teploty blíží k nule a hrozí tak vznik námrazy. Pokud v takových podmínkách letoun stojí delší dobu na ploše, je třeba jej před odletem odmrázit. K rozmrazování je užíván ethylenglykol, diethylenglykol a zvláště propylenglykol. Při odmrazování uniká velká část aplikované kapaliny buď přestřikem,

nebo odkapem na plochu. Pokud není vyřešen systém sběru, kapaliny jsou z velké části smyty do odpadních vod.

Riziko přináší i manipulace s ropnými látkami v prostoru letišť. Jedná se zejména o plnění letadel leteckými pohonnými hmotami (LPH).

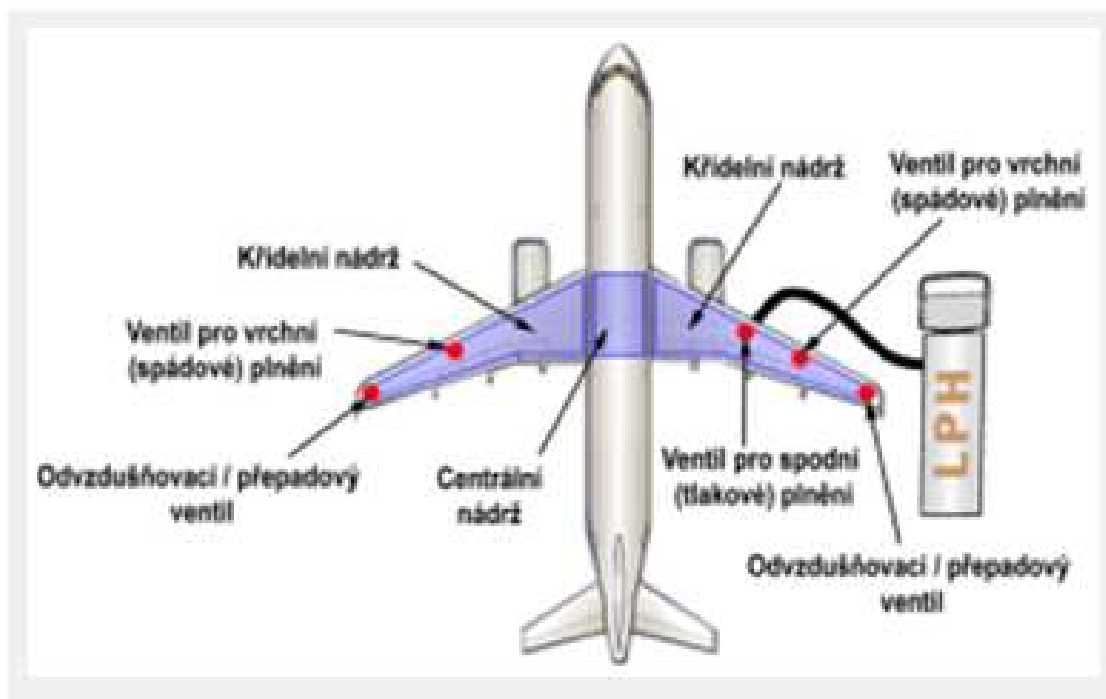
Pro větší mezinárodní letiště je výhodnější systém hydrantového plnění. Pro letiště s menším počtem odbavených letadel je pak výhodnější vybudovat čerpací stanice a obsluhovat stojánky autocisternami. V tom případě plnění zahrnuje příjezd autocisterny na stání letadla, vlastní plnění a odjezd autocisterny ze stání.

Obdobně se postupuje v případě potřeby odsátí LPH z nádrží letadel.

Rozlití paliva hrozí nekázní obsluhy, především z nesprávného nasazení plnicí hadice na ventil nebo v případě jejího utržení např. větrem.

Potenciální místa úniků LPH s možným znečištěním vod jsou zřejmá z obrázku 8.

Obrázek 8 – Potenciální místa úniků závadné látky při plnění letounu LPH



Zdroj: PlanetaCestovani.cz

Co se týče rizika ovlivnění kvality vody anorganickými solemi (chloridy), toto je u letecké dopravy irrelevantní. Pochází téměř výlučně ze solení silnic a může představovat riziko nedodržení normy environmentální kvality (příloha 3 nař.vl. č. 61/2003 Sb.), zvláště v okolí mostů přes vodní toky.

Další nepříznivé vlivy letecké dopravy v souvislosti s hodnocenou koncepcí by bylo možné očekávat na úseku ochrany vod z těchto důvodů:

*úkapý ropných látek ze spalovacích motorů

*údržba a opravy leteckých strojů

*odběr / přečerpávání odpadních vod z toalet letadel

*další vlivy (havárie, neodborná manipulace se závadnými látkami a pod.)

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů letecké dopravy na kvalitu podzemních a povrchových vod předpokládat spíše stagnaci, se zachováním současného stavu. Podporu letecké dopravy ve smyslu zmíněných koncepčních dokumentů (Dopravní politika, Bílá kniha) však lze i přes uvedená rizika a nedostatky hodnotit pozitivně, když navíc hodnocená koncepce konkrétní stavby a činnosti na letištích (až na výjimky) neřeší.

D.2.Půda

Zásadní vliv na půdu mají zejména stavby silniční, případně železniční infrastruktury. U letecké dopravy jsou tyto požadavky sniženy a týkají se převážně (mimo event. rozšiřování letišť a výstavby RWY) výstavby či rozšiřování odbavovacích hal a související dopravní infrastruktury.

Podle přístrojového vybavení se letiště dělí na letiště způsobilá přijetí letu podle přístrojů (IFR) a letiště nepřístrojová (VFR). V uvedeném případě nepřístrojových letišť VFR jsou tato způsobilá přijetí letu, vykonaného podle pravidel za dostatečné viditelnosti.

Oba typy letišť vyžadují v současné době značné investice do modernizace a rozšíření stávajících objektů a to jak základních (RWY, hangáry), tak souvisejících (odbavovací haly, přístupové cesty). To je však soukromo – právní rozhodnutí vlastníků letišť a hodnocená koncepce toto (až na případ Letiště Václava Havla Praha) neobsahuje.

Odnímání půdy pro účely výstavby a rozšiřování objektů letecké dopravy je nutno minimalizovat. Předpokladem rozšíření a modernizace objektů tak mohou být ohroženy často nejkvalitnější půdy v území, vzhledem k tomu, že pozemky pro výstavbu se nacházejí vesměs v rovinatém území s vysoce bonitními půdami.

Pozemky ZPF jsou hodnoceny dle bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ) a řazeny do pěti tříd ochrany. Tyto třídy ochrany jsou charakterizovány ve vyhlášce č. 48/2011 Sb., s následující přesnější slovní specifikací dle Metodického pokynu MŽP OOLP/1067/96 k odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu:

- Do I. třídy ochrany jsou řazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to

převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu

- Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.
- Do IV. třídy ochrany jsou zahrnuty půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
- Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty pozemky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvýše ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Vliv letecké dopravy na znečištění půdy je vzhledem k charakteru této dopravy marginální. Závady by mohly nastat spíše v prostoru letišť, nekázní při manipulacích či haváriemi (plnění LPH, rozmrazování letadel, údržba, úkapy aj.).

Od roku 1995 byl patrný klesající trend u většiny sledovaných kontaminantů půd a to i vzhledem ke skutečnosti, že emise z dopravy (zvláště silniční) se podařilo v minulosti různými opatřeními minimalizovat. Např. emise oxidu uhelnatého byly před 10 lety výrazně redukovány zavedením katalyzátorů na bázi platinových kovů.

Obdobně jako v případě ZPF se může výše naznačená výstavba a modernizace letištní infrastruktury dotknout i lesních pozemků, PUPFL. Závažný vliv na lesy by mohlo představovat jednak odnímání či omezení využívání pozemků PUPFL (§15 zákona č. 289/1995 Sb.) a dále možná fragmentace dosud celistvých území (UAT). Tento jev se dále podílí na snížení retenčních schopností krajiny, na ztrátě často nejkvalitnější zemědělské půdy a obvykle vede i k úbytku biotopů pro volně žijící živočichy a planě rostoucí rostliny.

U letecké dopravy a s ní souvisejících staveb však budou tyto vlivy ojedinělé, z celkového pohledu nevýznamné.

Pro dopravu jako celek lze u jejího vlivu na PUPFL předpokládat spíše stagnaci, s výraznějšími vlivy u staveb nových liniových objektů silniční dopravní infrastruktury. Vliv na zdravotní stav lesa předpokládáme setrvalý nebo mírně pozitivní, pokud dojde k požadovanému odklonu od silniční dopravy ve smyslu „Bílé knihy“.

D.3.Ochrana přírody

Exponovaná území z hlediska ochrany přírody představují v České republice zejména velkoplošná i maloplošná ZCHÚ a území systému NATURA 2000. Z velkoplošných ZCHÚ se jedná o 4 národní parky a 25 chráněných krajinných oblastí. U soustavy NATURA 2000 je t.č. vyhlášeno 1084 EVL, zařazených do evropského seznamu) a 41 PO.

Výstavba infrastruktury letecké dopravy a doprovodných staveb(odbavovací haly, dopravní terminály, přístupové cesty), pokud by k ní došlo (koncepce tyto aktivity prakticky neobsahuje) může mít negativní důsledky na ochranu přírody zejména v případech jejich necitlivého umísťování. Mimo potřebu kácení dřevin a další vlivy nelze *á priori* vyloučit ani možnou fragmentaci až izolaci přírodních lokalit. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů.

K fragmentaci území by mohlo dojít například nevhodným situováním RWY či přístupových cest. Při kolizi s migračními územími či trasami se může efekt fragmentace synergicky kombinovat s možným zhoršením migrační propustnosti pro živočichy.

Při případné realizaci staveb s výškou desítek metrů (řídící věže) by mohlo dojít i k nevhodným zásahům do krajinného rázu, zejména v případě harmonizované či přírodní krajiny, jak tomu u letišť často bývá. Takovéto zásahy jsou dále nežádoucí zvláště na území vyhlášených přírodních parků či v jejich bezprostředním okolí.

Zvýšený **provoz** letecké dopravy, se situováním letišť a vzletových a přistávacích koridorů v blízkosti cenných přírodních lokalit by mohl způsobovat usmrcování a rušení živočichů a v případě střetů s ptáky způsobovat navíc velké materiální škody.

Také z tohoto hlediska je vhodné vést letové koridory co nejvíce mimo a v co největší výšce nad cennými biotopy obývanými velkým množstvím ptáků.

Dalším, i když v případě letecké dopravy nevýznamným důsledkem provozu (hluk, emise) může být snižování biologické diversity, tj. počtu druhů fauny i flory. V současnosti je věnována pozornost především důvodům, které k tomuto snižování vedou. Biodiverzita není ohrožována jen snížením velikostí ploch ekosystémů nebo vybíjením ohrožených druhů živočichů ale také fragmentací lokalit. Toto riziko může být aktuální zvláště v případech, kdy letecký provoz se uskutečňuje v blízkosti exponovaných území (letiště Přerov – EVL Chropýňský luh). Přitom může být ohrožena i řada živočišných druhů, které

mají v území svoje biotopy. V případě savců může dojít ze stejných příčin k významnému úbytku počtu jedinců.

Riziko hrozí i při nevhodném situování doprovodných staveb letecké dopravy, kdy může dojít k rozčlenění přírodních lokalit na menší, izolované segmenty a vytváření bariér mezi segmenty. Segmenty jsou často menší, než potřebují citlivější druhy k přežití.

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů letecké dopravy na ochranu přírody a krajiny předpokládat spíše setrvalý stav, s významnějším možným zhoršením v lokalitách s blízkostí ZCHÚ či území NATURA 2000. Jednat by se mohlo např. o připravovanou výstavbu RWY06R24L u letiště Praha/Ruzyně, kdy by mohlo rozšířením OHP dojít i k nežádoucím synergickým vlivům na území ZCHÚ (PP Sedlecké skály, PP Podbabské skály) či EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

Přes tyto skutečnosti je však neoddiskutovatelné, že při respektování hodnocené koncepce a dalších materiálů (Bílá kniha) je preference letecké (zvláště osobní) dopravy na velké vzdálenosti (nad 1000 km) i z hlediska ochrany přírody pozitivním krokem.

D.4.Ovzduší

V důsledku snižování spotřeby energie v dopravě klesá po roce 2007 i produkce emisí z dopravy jako celku. Tento příznivý trend je m.j. i důsledkem postupné obměny vozového parku zejména u silniční dopravy.

V letech 2000 až 2013 poklesly emise NO_x o 55,8 %, emise VOC poklesly o 74,8 %, CO o 73,1 % a emise tuhých částic o 56,6 %. Po roce 2008 klesaly i emise skleníkových plynů z dopravy, v případě CO₂ poklesly emise v období 2008–2013 o 10,1 % (cca 2,0 Mt), avšak ve srovnání s rokem 2000 byly v roce 2013 o 38,7 % vyšší.

Přestože výkony letecké dopravy byly v roce 2013 ze všech druhů osobní dopravy jedny z nejnižších (6,2 mil. cestujících), v absolutním množství emisí některých ze znečišťujících látek (skleníkové plyny – N₂O, CH₄) se tento druh dopravy ve stejném roce dostal již na 4. místo, za dopravu vodní, železniční (motorová frakce) a silniční MHD.

Na 38. Shromáždění ICAO bylo mimo jiné schváleno usnesení č. A38-18 řešící m.j. problematiku emisí z mezinárodní letecké dopravy. Dle tohoto usnesení by do roku 2016 měla na půdě ICAO vzniknout dohoda o konkrétní podobě tržního opatření ke snižování emisí z letecké dopravy (tzv. *Market-Based Measures* - MBM), které by následně vstoupilo v platnost nejpozději v roce 2020. Dosažen by tak měl být cíl snížení emisí CO₂, tj. uhlíkové neutrality od roku 2020 (*carbon neutral growth from 2020* – CNG-2020). Emise z mezinárodní letecké dopravy by měly být počítány na základě doporučení uvedených v pokynech IPCC (*International Panel on Climate Change*), aby byla zajištěna konzistence a zamezilo se jejich dvojímu započítávání.

Evropský systém obchodování s emisemi skleníkových plynů (EU ETS) byl na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/101/ES od roku 2012 rozšířen o sektor civilního letectví. Transpozice směrnice do českého právního řádu je realizována prostřednictvím zákona č. 383/2012 Sb., o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Dle toho mají provozovatelé letadel (vč. provozovatelů v ČR) povinnost každoročně zjišťovat a vykazovat emise CO₂ vyprodukované během kalendářního roku.

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s MŽP, Řízením letového provozu ČR, s.p. a dalšími zpracovalo Akční plán na snižování emisí skleníkových plynů, zejména CO₂, vyprodukovaných leteckou dopravou. Tento materiál musí být na základě usnesení č. A38-18 každé 3 roky aktualizován. Přitom MD podporuje začlenění programu Airport Carbon Accreditation (ACA) do těchto akčních plánů. Zavedení programu ACA je reakcí leteckého průmyslu na klimatické změny, s cílem snížení produkce skleníkových plynů i ze všech operací, souvisejících s leteckým provozem.

Letecká doprava na druhé straně prakticky neprodukuje prašnost (PM₁₀) a některé další znečišťující látky. Poměrně nízké absolutní hodnoty produkuje letecká doprava i v případě uhlovodíků, majících negativní karcinogenní účinek. Závažné jsou zejména halogenované uhlovodíky typu PCDF (polychlorované dibenzofurany) a PCDD (polychlorované dibenzodioxiny). Celkový vývoj emisí uhlovodíků v dopravě za posledních 20 let udává obrázek 9.

Z obrázku je zřejmé, že v případě letecké dopravy je tento druh emisí relativně nízký (491 t v roce 2013) a jejich vliv je ve srovnání s ostatními druhy dopravy zanedbatelný.

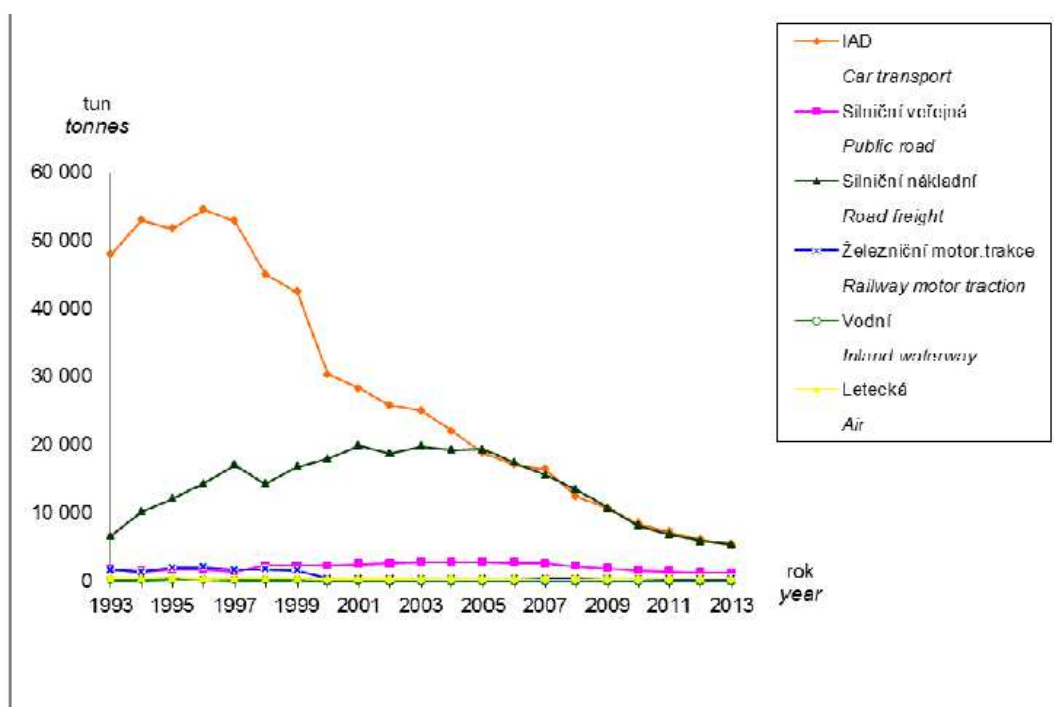
Co se týče produkce skleníkových plynů z dopravy, tato byla zmíněna již dříve. Mimo výše uvedenou produkci CO₂ (tabulka 7) je dalším významným skleníkovým plynem oxid dusný. Vývoj jeho produkce z jednotlivých druhů dopravy udává tabulka 8.

Přes nízké přepravní výkony letecké dopravy lze dle této tabulky konstatovat poměrně nepříznivý stav, kdy emise N₂O z letecké dopravy představovaly 4. nejhorší místo ze všech sledovaných druhů dopravy.

Přehledné srovnání emisí (a tím i energetické náročnosti) podává Zeman (2007). V případě osobní dopravy, která je pro leteckou dopravu typická, je toto srovnání založeno na počtu ujetých osobokilometrů (osb.km) na produkovanou 1 t emise. Srovnání obsahuje tabulka 9.

Hodnoty v této tabulce 9 byly vzaty z průměrných skutečně dosahovaných přepravních výkonů u jednotlivých druhů dopravy. U elektrické trakce byly zohledněny emise, produkované elektrárnami.

Obrázek 9- Emise C_xH_y v České republice, podle druhů dopravy



Zdroj: CDV

Tabulka 8 – Vývoj produkce emisí N₂O (tuny) z jednotlivých druhů dopravy

	2005	2009	2010	2011	2012	2013
Individuální automobilová doprava	1 815	1 855	1 746	1 732	1 670	1 619
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	89	74	67	65	62	60
Silniční nákladní doprava	328	378	370	379	377	381
Železniční doprava - motorová trakce	17	17	17	16	16	15
Vodní doprava	1	1	1	1	1	1
Letecká doprava	142	148	139	137	128	124
Doprava celkem	2 391	2 473	2 338	2 330	2 254	2 200

Zdroj: MD

Dle uvedené tabulky je zřejmé, že z posuzovaných celkem 9 druhů dopravy se doprava letecká umístila takto (nejlepší = 1. místo, nejhorší = 9. místo) :

Znečišťující látka	osb.km/t	pořadí
CO ₂	8 241	8.
CO	3 308 299	5.

NO _x	2 223 063	6.
VOC	13 328 290	5.

Nejhorší výsledky tak byly nalezeny u produkce skleníkových plynů (CO₂, 8. místo). V emisích ostatních látek je situace letecké dopravy spíše průměrná. Na rozdíl od dopravy silniční ale neprodukuje letecká doprava podle Centra dopravního výzkumu, v.v.i. některé emise prakticky vůbec (PAH, PM₁₀).

Tabulka 9 – Porovnání emisí v osobní dopravě, uvedeny vždy osb.km/t emise

Druh dopravy	CO ₂	CO	NO _x	VOC
IAD	7 705	573 458	2 541 258	2 771 944
Linkový bus	10 277	918 890	853 425	2 809 470
Železnice-el. trakce	18 490	167 916 990	10 575 442	129 936 580
Železnice-mot. trakce	18 064	2 871 236	1 670 880	12 106 162
MHD metro	53 089	482 113 610	30 363 600	373 059 350
MHD tramvaj	29 715	269 853 680	16 995 432	208 812 690
MHD trolejbus	23 063	209 445 320	13 190 904	162 068 730
MHD bus	8 306	856 487	692 676	2 724 883
Letecká	8 241	3 308 299	2 223 063	13 328 290

Zdroj: Zeman (2007), ČD, CDV

Z uvedených závislostí a skutečností lze u vlivů dopravy jako celku na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví předpokládat pozvolně se zlepšující situaci. Důvodem k tomuto tvrzení je na jedné straně neustále se zlepšující kvalita spalovacích motorů (EURO IV a vyšší), včetně motorů leteckých a na druhé straně přesun pohonů směrem k hybridním motorům a elektromotorům či k alternativním způsobům dopravy, v souladu s Dopravní politikou ČR i politikou EU (Bílá kniha).

D.5.Ostatní

Hodnocená Koncepce letecké dopravy předpokládá v souladu s platnou Dopravní politikou i s materiály EU průběžné snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedním z těchto negativních vlivů je i **hlukové zatížení**.

Letecká doprava je v místě zdroje hluku nejhluchnější dopravou. Tryskové letadlo při startu dosahuje hladiny hluku až 140 dB. Tento údaj je ale významný pouze v okolí letišť. Při letu tryskového letadla ve výšce 10 km je vliv jeho hluku na obyvatele zanedbatelný.

Na druhé straně dlouhodobé působení hlukové zátěže způsobuje u exponované populace závažná civilizační onemocnění (hypertenze, infarkt myokardu, stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku, poškození sluchu apod.) Nejmarkantněji se tato zátěž projevuje na zdravotním stavu obyvatel velkých měst a průmyslových aglomerací.

V případě provozu mezinárodního veřejného letiště, které zajišťuje více jak 50 000 startů nebo přistání za rok (např. Ruzyně) je provozovatel letiště povinen navrhnout ochranné hlukové pásmo (OHP), vymezující prostor s nadlimitní (60/50 dB) hladinou akustického tlaku. OHP se zřizují podle ustanovení § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a to opatřením obecné povahy, které vydá Úřad pro civilní letectví.

U stávajících obytných objektů v tomto pásmu provádí protihluková opatření k dodržení alespoň limitů pro chráněný vnitřní prostor staveb provozovatel letiště.

U nově budovaných staveb v OHP je povinností investora ochránit stavbu před hlukem z provozu letiště na vlastní náklady. Tato výstavba uvnitř OHP je možná pouze s kladným stanoviskem orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS).

Negativní účinky hluku působí i na živočichy, zvláště ptáky. Hlukové emise, jež výrazně překračují obvyklou hranici hluku, mohou způsobit změny v chování živočichů (například ztráta schopnosti hledání potravy, neadekvátní reakce na hrozící nebezpečí). Při zkoumání vlivu hluku na ptačí populace bylo zjištěno, že při zatížení lokality hlukem dochází ke změnám v chování ptáků a v souvislosti s tím i v jejich energetických výdajích. Také může docházet ke snížení schopnosti úniku před predátory. Při překročení určité hranice hluku na lokalitě (viz tabulka 10) pak dochází k ochuzení ptačích společenstev – ptáci zde hnízdí méně početně a některé druhy lokalitu zatíženou vysokým hlukem opouští úplně (Reijnen et al. 2002).

Tabulka 10- Mezní hodnoty hluku (v dB) pro hnízdící ptáky. Při nižších hodnotách by density ptáků neměly být hlukem výrazně ovlivněny

Prostředí	Mezní hodnoty hluku pro jednotlivé druhy	Mezní hodnoty hluku pro sledované druhy dohromady
Les	36 – 58	42 – 52
Otevřené travní porosty	43 – 60	47

Zdroj: Reijnen et al., 2002

Hlukové zatížení okolí letiště je ale omezeno vždy jen na krátké časové úseky vzletu a přistávání letadel. Vzhledem k výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku roste vliv hluku s frekvencí přiletů a odletů letadel. Velký vliv má také typ používaných letadel a jejich vybavení - menší typy letadel a moderní tiché typy motorů produkují mnohem méně hluku. Také odpovídající chování pilotů při startu a přistávání letadel může značně snížit hlučnost daného letadla a hlukové zatížení okolí letiště.

Odlety letadel a jejich přiblížení na přistání by také měly být vedeny po přesně stanovených letových drahách, na které si živočichové zvyknou, a které povedou mimo nejcennější stanoviště, v dostatečné vzdálenosti od nich a dostatečně vysoko nad zemí. Piloti by měli být seznámeni s těmito odletovými a příletovými tratěmi (zpravidla se uvádějí v letových řádech) a měli by dodržovat pravidla pro minimalizaci hlukového zatížení lokality. Možné je rovněž omezení provozu letišť na část denní doby, např. od 8⁰⁰ do 18⁰⁰h, aby rušení živočichů bylo omezeno na přijatelnou úroveň.

Obecně lze okolo letišť vyhlášovat celkem **7 druhů ochranných pásem**, případně další tři druhy ochranných pásem leteckých zabezpečovacích zařízení. Tato pásma jsou stanovena podle ustanovení §37 a násl. zákona č. 49/1997 Sb., případně podle ustanovení §31 zákona o ochraně veřejného zdraví (OHP).

Jedná se o následující pásma:

1. ochranná pásma letišť

- a) *se zákazem staveb* (k bezpečnému pohybu letadel a mobilních prostředků)
- b) *s výškovým omezením staveb* (pro bezpečné starty a přistávání)
- c) *k ochraně před nebezpečnými a klamavými světly* (pro odstínění neleteckých světel)
- d) *se zákazem laserových zařízení* (zákaz zdrojů nad 5 $\mu\text{W}/\text{cm}^2$)
- e) *s omezením staveb vzdušných vedení vysokého a velmi vysokého napětí* (pro bezpečné přiblížení letadel)
- f) *hluková* (viz výše)
- g) *ornitologická* (zamezení střetů letadel s ptáky)

2. ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení

- a) *radionavigačních zařízení,*
- b) *světelných zařízení,*
- c) *podzemních leteckých staveb.*

Pro ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení (LZZ) platí, že provozovatel LZZ je povinen prostory ochranných pásem radionavigačních,

radiokomunikačních a přehledových zařízení chránit a zabezpečit tak správnou funkci těchto zařízení, sloužících k podpoře zajištění letového provozu.

Dalším znakem letecké dopravy je její relativní **bezpečnost**. O tu je ale třeba pečovat zejména na letištích. Zde může letecký provoz přinášet střety s živočichy, s dopadem na bezpečnost provozu. Docházet může i k přímému usmrcování živočichů, zejména ptactva, s důsledkem škod na letadlech. Běžně tyto střety sice nekončí katastrofami, ale materiální škody na technice činí desítky milionů korun. Letadla jsou nejzranitelnější při přistání a při vzletu. Největším rizikem je nasátí ptáka do motoru, kdy nelze zajistit stoprocentní odolnost proti velkým ptákům nebo jejich hejnům.

Na jaře bývají problémem třeba husy nebo mořští rackové, kterým plocha připomíná vodní hladinu a využívají ji jako místo pro odpočinek. Riziko střetů dále představují nejenom ptáci (např. špačci), ale také zvěř, zaběhlí psi, zajíci, divoká prasata či srny. V blízkosti větších měst se nad letištní plochu dostávají holubi, kteří obvykle dvakrát denně létají z města do polí za potravou a při tom kříží cestu letadlům.

Na většině letišť je proto zřízena t. zv. biologická ochrana prostřednictvím zkušených „sokolníků“ jejíž úkolem je zajistit, aby se fauna držela v bezpečné vzdálenosti od RWY a hangárů. Zvláště závažný je úkol biologické ochrany letišť v období jarního a podzimního tahu ptáků a vyvádění mláďat. Kromě bezprostředního okolí drah se hlídají také příletové a odletové koridory až do vzdálenosti dvou kilometrů od letišť.

K ochraně letišť se z dravců nejčastěji využívají sokoli, jestřábi, orel skalní, kříženci sokola a raroha, případně káně Harrisovo. Každý z ptáků je přitom cvičený na jinou kořist.

Mimo nasazení dravců jsou používány i jiné metody ochrany, lovečtí psi či např. bioakustické plašení. Jedná se o nahrávky různých hlasů ptáků, takzvané výkřiky děsu a úzkosti ptáků.

Z tohoto hlediska by mělo být v okolí letišť omezeno vytváření míst atraktivních pro ptáky, zejména z hlediska výskytu potravy. Proto by mělo být zamezeno případnému hromadění odpadků či jiných potenciálních zdrojů potravy na přístupných místech letišť. Kvůli menší atraktivnosti pro hejna ptáků bývá na letištích také udržován odpovídající stav porostů - v okolí příletových drah bývá zpravidla doporučováno udržovat vyšší a/nebo chudé travní porosty, které nejsou tak vyhledávány ptáky kvůli potravě a bezpečnosti.

Celkově je ale nutno z hlediska bezpečnosti hodnotit leteckou dopravu kladně.

V rámci vnitrostátní letecké dopravy došlo ve všeobecném letectví, tzn. při letech sportovních, vyhlídkových, zemědělských apod. v roce 2013 k 9 usmrcením (silniční doprava 654 úmrtí) a tento počet dlouhodobě nepřekračuje 20 osob.

Naproti tomu vnitrostátní letecká doprava, týkající se přepravy osob nezaznamenala v letech 2000 - 2013 žádnou usmrčenou osobu a byla tak (spolu s dopravou vodní) jednou z nejbezpečnějších.

Neméně závažným problémem, který negativně ovlivňuje životní prostředí, je problematika **odpadních materiálů a odpadů**, vznikajících z dopravy.

V případě letecké dopravy se jedná např. o odpadní vody z toalet a potřebu zajištění jejich skladování a následného přečerpávání do kanalizace pro veřejnou potřebu.

Zde je nutno preferovat stabilní nebo mobilní zařízení na odčerpávání těchto vod vývěvou.

Jednat se může i o potřebu odběru zaolejovaných vod, které je třeba likvidovat v samostatných servisních centrech, vybavených potřebnou technikou (např. odlučovače lehkých kapalin, absorpce, deemulgační reaktory a pod.). Tyto by měly z leteckého provozu odebírat i další závadné látky, jakými jsou upotřebené oleje, zaolejované odpady apod.

Nebezpečí představují i vyřazené baterie. Ekologická závadnost primárních článků a baterií spočívá v obsahu toxických složek (Hg, Pb, Ni, Cd atd.). Primární články a baterie přispívají k celkovému obsahu Hg v komunálním odpadu z 80 – 90 %. Se všemi odpady musí být nakládáno v souladu se schválenými plány odpadového hospodářství (tj. plánem odpadového hospodářství ČR, plány krajů a plány obcí) a v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech.

V případě odpadů (odpadní oleje, baterie) je ale pozitivem vysoké procento jejich zpětného materiálového využití a to s očekávaným dalším nárůstem.

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V předchozím textu byly shrnuty zásady navrhované koncepce a jejího event. vlivu na některé oblasti životního prostředí. Odhad vlivu oznamované koncepce na vybrané referenční ukazatele životního prostředí, resp. veřejného zdraví je obsahem dalších kapitol.

Doplňující ukazatele v této fázi nejsou k dispozici.

E.1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vlivy, přesahující hranice ČR představuje vlastní letecký provoz, v případě mezinárodních letišť. Tento provoz však probíhá již v současnosti a hodnocená koncepce jeho zásadní změny neřeší. Problematika rozšiřování letišť a modernizace potřebné

infrastruktury, pokud ji koncepce výjimečně obsahuje, žádný mezistátní dopad mít nebude.

U vlastní koncepce se tudíž vlivy, přesahující hranice státu nepředpokládají.

Na druhé straně v následných krocích, rozpracovávajících jednotlivá opatření koncepce tento vliv zcela vyloučit nelze. Míra vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví bude také v dalších krocích záviset na konkrétní územní lokalizaci navržených opatření, případně na eventuelních změnách vedení letových koridorů.

V těchto následných krocích u jednotlivých navržených opatření koncepce nelze *a priori* vyloučit i možné přeshraniční vlivy.

E.2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce

Hodnocená koncepce neobsahuje žádné mapové přílohy.

Předložené oznámení obsahuje spíše z demonstrativních důvodů situování hlavních a globálních letišť dle TEN-T (12/2013) a přehlednou mapku rozmístění letišť v ČR.

E.3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví

Na základě předložené analýzy stavu životního prostředí v daném území a ve vztahu k platné legislativě, event. dalším koncepčním dokumentům (viz kapitola B.8.) byla snaha navrhnout několik zásadních referenčních cílů ochrany životního prostředí. Přitom bylo dbáno na to, aby byly navrženy pouze takové referenční cíle, které jsou pro dané území relevantní.

Jako referenční cíle ochrany životního prostředí byly po výběru navrženy ty cíle, které měly pokud možno silnou vazbu jak na cíle hodnocené koncepce (viz kapitola B.6.), tak na v této koncepci navržená opatření.

Po zvážení zaměření posuzované koncepce bylo navrženo celkem 10 referenčních cílů, jak jsou uvedeny v tabulce 11.

Stanovení indikátorů vlivů koncepce na životní prostředí a předprojektové hodnocení projektů bude předmětem následného kroku SEA, zpracování tzv. vyhodnocení vlivů koncepce.

Orientační hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí tak bylo provedeno pomocí uvedených referenčních cílů a sice jako soulad (nesoulad) cílů (resp. jejich opatření) hodnocené koncepce (kapitola B.6.) s těmito referenčními cíli.

Vzhledem ke struktuře vlastnictví jsou kontroverzní návrhy opatření podpory investiční výstavby navrženy v koncepci pouze pro Letiště Václava Havla Praha, kde je stát 100%- ním akcionářem, tedy vlastníkem letiště.

Tabulka 11- Referenční cíle ochrany životního prostředí

1	Zlepšovat kvalitu povrchových a podzemních vod
2	Minimalizovat odnímání ZPF I. a II. třídy ochrany
3	Minimalizovat zásahy do PUPFL
4	Zvláštní zřetel věnovat ochraně přírody
5	Zlepšovat kvalitu ovzduší
6	Snižovat hlukovou zátěž obyvatel
7	Zvyšovat akumulaci a retenční schopnost území, vč. revitalizace
8	Omezovat vznik odpadů
9	Snižovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie
10	Nezhoršovat stav a funkci ekosystémů v území

V následujícím byl kladný vliv hodnocen +1 až +2 body, záporný vliv -1 až -2 body. V případě, že priorita koncepce byla na referenční cíle ochrany životního prostředí bez vlivu, byl počet bodů označen 0.

Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 12.

Tabulka 12 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany životního prostředí a cíli hodnocené koncepce

Cíle (kapitoly) koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivých úsecích dle referenčních cílů ochrany ŽP 1 až 10									
	1 Voda	2 ZPF	3 PUPFL	4 OP	5 Ovzd.	6 Hluk	7 Revit.	8 Odpad	9 Energ.	10 Ekosys
Letiště Václava Havla Praha	0	-1	0	-1	-1	-2	0	-1	-2	0
Územní plánování	0	+2	+1	0	0	+1	0	0	0	+1
Hluk	0	0	0	+2	0	+2	0	0	0	0
Emise	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0
Shrnutí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

V tabulce 12 byly přitom hodnoceny pouze relevantní cíle koncepce, mající nenulový vliv na životní prostředí. Cíle technicko – organizační, obsažené v koncepci

a jejich opatření („Vytvářet právní prostředí...“, „Zajišťovat účast na práci...“, „Aktivně spolupracovat s EK...“) i když jsou nesporně důležité, mají na životní prostředí minimální přímý vliv a hodnoceny proto nebyly.

Z tabulky 12 vyplývá, že jednoznačně kladný vliv na životní prostředí (celkem +5 bodů) představuje cíl „Územní plánování“, zahrnující úpravu stavebních předpisů ve smyslu zákazu výstavby obytných objektů v místech překročení hygienických limitů hluku.

Tento zákaz bude mít dopady nejen na finanční náročnost staveb, ale i na ochranu půdy, ochranu obyvatel před hlukem či na ekosystémy v pásmu, vylučovaném z výstavby.

Naproti tomu nejhůře hodnoceným cílem koncepce ve vztahu k životnímu prostředí (celkem -8 bodů) je cíl „Letiště Václava Havla Praha“.

Tento cíl ve svých krocích, resp. opatřeních předpokládá m.j. vytváření podmínek, vedoucích k možnosti výstavby paralelní přistávací dráhy a navazující infrastruktury. I když se jedná o záměr, pro nějž již proběhl proces EIA s kladným výsledkem, negativní dopady záměru (hluk, spotřeba fosilních paliv aj.) jsou zjevné. Navíc je zde výhledově uvažováno s napojením na železnici.

U popsaného multikriteriálního hodnocení byl dle tabulky 12 nalezen celkový počet bodů +2, což představuje **mírně pozitivní** dopad hodnocené koncepce na ochranu životního prostředí.

Vliv hodnocené koncepce na **veřejné zdraví** byl hodnocen ve světle přijatých deklarací států Světové zdravotnické organizace (WHO), zahrnujících základní politické principy péče o zdraví v jeho nejširších společenských souvislostech. K signatářům těchto materiálů patřila také Česká republika.

Na základě uvedeného byl vládou ČR již v minulosti přijat dlouhodobý program „Zdraví pro všechny v 21. století“ (dále jen „ZDRAVÍ 21“), obsahující celkem 21 cílů. Jednotlivé cíle jsou rozděleny na dílčí úkoly, kterých je celkem 68.

Nově byl program Zdraví 21 aktualizován Ministerstvem zdravotnictví (2014) pod názvem „Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“. Tato aktualizovaná národní strategie zpracovává v celkem čtyřech prioritních oblastech zmíněné cíle dlouhodobého programu WHO „Zdraví 21“. Pro účely hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví bylo z těchto materiálů vybráno celkem 8 pro danou problematiku relevantních referenčních cílů ochrany veřejného zdraví. Jedná se o cíle, označené v programu Zdraví 21 čísly 3,4,5,7,8,10,11,13. V národním aktualizovaném programu Zdraví 2020 jsou tyto cíle obsaženy v prioritní oblasti 1 (cíle 3, 4 a 5), v oblasti 2 (cíle 7, 8, a 10) a v oblasti 4 (cíle 11 a 13).

Jedná se o referenční cíle ochrany veřejného zdraví, jak jsou uvedeny v tabulce 13.

Tabulka 13 - Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Číslo referenčního cíle	Název referenčního cíle ochrany veřejného zdraví, poznámka	Číslo dle programu „ZDRAVÍ 21“
1.	Zdravý start do života (zdravější stav narozených a předškolních dětí)	3
2.	Zdraví mladých (zlepšit do roku 2020 zdravotní stav mladých občanů)	4
3.	Zdravé stárnutí (zlepšit aktivitu a zdravotní stav populace nad 65 let)	5
4.	Prevence infekčních onemocnění (zvládnutí, event. vymýcení infekčních nemocí)	7
5.	Snížení výskytu neinfekčních nemocí (snížit do roku 2020 nemocnost a předčasnou úmrtnost)	8
6.	Zdravé a bezpečné životní prostředí (zajistit bezpečnější ŽP, nepřekračování limitů)	10
7.	Zdravější životní styl (zajistit, aby si lidé osvojili zdravější životní styl)	11
8.	Zdravé místní životní podmínky (aby lidé měli příležitost žít ve zdravých životních podmínkách)	13

Orientační hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví tak bylo provedeno pomocí vedených referenčních cílů a sice jako soulad (nesoulad) cílů (resp. jejich opatření) hodnocené koncepce (kapitola B.6.) s těmito referenčními cíli.

Kladný vliv byl hodnocen +1 až +2 body, záporný vliv -1 až -2 body. V případě, že priorita koncepce byla na referenční cíle ochrany veřejného zdraví bez vlivu, byl počet bodů označen 0. Výsledek multikriteriálního hodnocení (MCA) je v tabulce 14.

Tabulka 14 - Hodnocení vztahu mezi referenčními cíli ochrany veřejného zdraví a cíli hodnocené koncepce

Cíle (kapitoly) koncepce	Přidělené hodnocení na jednotlivé referenční cíle ochrany veřejného zdraví 1 až 8							
	1 Start	2 Mladí	3 Staří	4 Infekce	5 Nemoci	6 ŽP	7 Živ.styl	8 Podmínky
Letiště Václava Havla Praha	-1	0	-1	0	0	-1	0	-1
Územní plánování	+1	0	+1	0	0	+1	0	+1
Hluk	0	0	0	0	0	+1	0	+1
Emise	0	0	0	0	0	+1	0	0
Shrnutí	0	0	0	0	0	0	0	0

Z předloženého se jeví, že jednoznačně kladný vliv na veřejné zdraví (celkem +4 body) představuje, obdobně jako v případě vlivů na životní prostředí, cíl „Územní plánování“, zahrnující úpravu stavebních předpisů ve smyslu zákazu výstavby obytných objektů v místech překročení hygienických limitů hluku.

Tento zákaz bude mít pozitivní dopad na zdravé místní životní podmínky, na zdraví obyvatel a zdravé a bezpečné životní prostředí.

Naproti tomu nejhůře hodnoceným cílem koncepce ve vztahu k ochraně veřejného zdraví (celkem -4 body) je cíl „Letiště Václava Havla Praha“.

Tento cíl ve svých krocích, resp. opatřeních předpokládá m.j. vytváření podmínek, vedoucích k možnosti výstavby paralelní přistávací dráhy a navazující infrastruktury. I když se jedná o záměr, pro nějž již proběhl proces EIA s kladným výsledkem, negativní dopady záměru na veřejné zdraví (hluk, ovzduší, zdravé místní životní podmínky) jsou zjevné.

U popsaného multikriteriálního hodnocení (MCA) byl dle tabulky 14 nalezen celkový počet bodů +3, což představuje **mírně pozitivní dopad** hodnocené koncepce na ochranu veřejného zdraví.

Výše uvedené multikriteriální hodnocení tedy předběžně vyznívá pro oznamovanou koncepci relativně příznivě, z obou hodnocených hledisek.

Pro bodové hodnocení je příznačné, že jak u předpokládaných vlivů na životní prostředí, tak veřejné zdraví byl nejlepší i nejhorší výsledek dosažen u stejných cílů koncepce.

Z dalších, spíše nepřímých pozitivních vlivů koncepce lze uvést:

- ❑ Vliv na zaměstnanost v jednotlivých regionech v případě podpory leteckého provozu, snadnější přístup k mezistátnímu cestování, možný růst průměrných mezd v dotčených oblastech
- ❑ Snižování spotřeby neobnovitelných zdrojů (fosilních paliv) při modernizaci leteckých strojů, snížení prašnosti ovzduší
- ❑ Snížení hlukového zatížení okolí silnic při převodu dálkové osobní dopravy na dopravu leteckou
- ❑ Rozvoj ekonomického potenciálu dotčených oblastí, vč. podpory podnikatelských aktivit a investic (i zahraničních) v regionech
- ❑ Zvýšení cestovního ruchu, rozvoj turisticky atraktivních cílů, rozvoj volnočasových aktivit (napojení osobní letecké dopravy na MHD, železniční terminály apod.).
- ❑ Možná podpora koncepce z prostředků EU

E.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody pokud je vyžadováno

Hodnocená koncepce může nesporně mít přímý či zprostředkovaný vliv i na území soustavy NATURA 2000. Jedná-li se o „významný vliv“ (§45i zákona č. 114/1992 Sb.) je na zvážení místně a věcně příslušných orgánů státní správy.

Prostřednictvím zpracovatele předloženého hodnocení byly dopisem ze dne 25.6.2015 osloveny v uvedeném smyslu tyto orgány:

- Krajské úřady, hlavní město Praha (celkem 14 orgánů)
- AOPK Praha (1x)
- AOPK/SCHKO (celkem 25 orgánů)
- SNP (celkem 4 orgány)

Některé z uvedených orgánů vzhledem k obecnému charakteru koncepce a principu předběžné opatrnosti dle k dnešnímu dni došlých vyjádření významný vliv na území NATURA 2000 nevyloučily.

Z toho důvodu bude v dalším stupni, jako samostatná příloha Vyhodnocení SEA zpracováno hodnocení vlivu koncepce na území soustavy NATURA 2000.

PŘÍLOHY

- Příloha 1 Situování hlavních a globálních letišť dle TEN-T (12/2013)
- Příloha 2 Mapka letišť ČR

Seznam zkratek

CDV	Centrum dopravního výzkumu
EPN _{dB}	unit of effective perceived noise level, efektivní hladina vnímaného hluku
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
ICAO	International Civil Aviation Organization
LBC, LBK	lokální biocentrum, biokoridor
LPH	letecké pohonné hmoty
MD	Ministerstvo dopravy
MTOM	maximum takeoff mass
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPP, NPR	národní přírodní památka, rezervace
NRBC, NRBK	nadregionální biocentrum, biokoridor
OHP	ochranné hlukové pásmo
OPD	operační program doprava
PAH	polyaromatické uhlovodíky
PO	ptačí oblast
PP, PR	přírodní památka, rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RBC, RBK	regionální biocentrum, biokoridor
RWY	runway, vzletová a přistávací dráha
SLZ	sportovní létající zařízení
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

Seznam vybraných podkladových materiálů:

Projektová dokumentace, studie, ...

- Koncepce letecké dopravy pro období 2015-2020 (MD ČR, 2014)

- ❑ Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 (MD ČR, 2013)
- ❑ Dopravní sektorové strategie 2. fáze (MD ČR, 2013)
- ❑ Operační program doprava, MD ČR, 07/2014
- ❑ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Bílá kniha). EU, 03/2011
- ❑ Politika územního rozvoje ČR. MMR Praha, (schváleno 07/2009, 04/2015)
- ❑ Plán odpadového hospodářství ČR. MŽP 11/2014
- ❑ Státní energetická koncepce ČR. MPO, aktualizace 2010
- ❑ Koordinační studie VRT 2003. IKP s.r.o. Praha, 07/2004
- ❑ Zpráva o hlukové situaci na letišti Praha/Ruzyně za roky 2012 a 2013. Letiště Praha, a.s.
- ❑ Plán hlavních povodí ČR. MZe a MŽP, schváleno 23.5.2007.
- ❑ Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. Technické podmínky č. 180. MD, 2006.
- ❑ Zpráva o životním prostředí ČR. Cenia, 2013
- ❑ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení pro letiště určených letadel ke snížení hluku. EU, 03/2002
- ❑ A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes. EU, 08/1998
- ❑ TEN-T. Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. EU, 12/2013
- ❑ TEN-T. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (Zelená kniha). EU, 02/2009
- ❑ TEN-T-Revision of TEN-T Guidelines. EU, 10/2011
- ❑ Národní program snižování emisí ČR. MŽP, 06/2007
- ❑ Státní politika životního prostředí ČR, 2012-2020. MŽP, 09/2012.
- ❑ Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky. MŽP, 2005
- ❑ Urban sprawl in Europe. EU, 10/2006
- ❑ ESDP- Evropské perspektivy územního rozvoje. EU 05/1999
- ❑ Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- ❑ Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. MZdr, 2014

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- ❑ Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví

- ❑ Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- ❑ Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- ❑ Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ❑ Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- ❑ Vyhláška č. 108/1997 Sb. k provedení zákona o civilním letectví
- ❑ Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami
- ❑ Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- ❑ Metodika posuzování vlivů koncepcí podle zákona č. 100/2001 Sb., MŽP 05/2004

Mapové podklady

- ❑ Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993
- ❑ Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno
- ❑ Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ 1997
- ❑ Soubor geologických a účelových map ČR, Geologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1995
- ❑ Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa inženýrsko-geologického rajónování, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- ❑ Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa nerostných surovin, 1 : 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- ❑ Syntetická půdní mapa ČR, 1 : 20 000. MŽP a MZe, Praha, 1991
- ❑ Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha,
- ❑ Mapa seizmického rajónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987

Publikace

- BERAN L. (2002): Vodní měkkýši České republiky, rozšíření a jeho změny, stanoviště, šíření, ohrožení a ochrana, červený seznam. Sborník Přírodovědného klubu v Uherském Hradišti. Supplementum č. 10/2002. 258 pp.
- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění
- GRÚZ J. (2008) : Interní podklady společnosti pro šíření vibrací. Ecological Consulting a.s., nepublikováno.
- HLAVÁČ V., ANDĚL P. (2001): Metodická příručka pro zajištění průchodnosti dálničních staveb pro volně žijící živočichy. AOPK ČR, Praha.
- CHYTRÝ M., KUČERA T. & KOČÍ M. (eds) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- KONEČNÝ P. & MICHNA P. (eds) 1996: Seznam nemovitých kulturních památek Olomouce. Památkový ústav v Olomouci, Olomouc, 150 pp.
- KUKAČKA J. et al., 2004. Studium proudění a zranitelnosti podzemních vod v karbonátech skupiny Branné.
- Löw & spol., s.r.o. (2005): Typologie České krajiny. Brno.
- NAKAMICHI, HIGASHINARI-KU (2003): *Environmental technology information. Noise a. vibration*. Dostupné z:
www.menlh.go.id/apec_vc/osaka/eastjava/noise_en/index.html
- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.
- REIJNEN R., FOPPEN R., VEENBAAS G. & BUSSINK H. (2002): Disturbance by traffic as a threat to breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. In: Sherwood B., Cutler D. & Burton J.A. (eds.): Wildlife and Roads. The Ecological Impact. Imperial College Pres, London: 249 – 267.
- ZEMAN J., Energetická a environmentální náročnost jednotlivých druhů dopravy ČR v r. 2004. Vědeckotechnický sborník ČD 23, (2007)