

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

128 01 Praha 2, Palackého nám. 4, pošt. příhr. 81



MZDRP00JOTZ3

Ministerstvo životního prostředí
Ing. Jaroslava Honová
ředitelka odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Vaše zn.:	Naše zn.:	Vyřizuje:	V Praze dne:
97452/ENV/07	41806/2007-OVZ-32.1.2-18.12.07	MUDr. Peterková	1. 2. 2008

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. – zveřejnění dokumentace vlivu záměru na životní prostředí.

Obdrželi jsme od vás, v souladu s ustanovením § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentaci vlivu záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí.

Dokumentace, kterou zpracovala firma ECO-ENVI-CONSULT (Sladkovského 111, 506 01 Jičín, oprávněná osoba RNDr. Tomáš Bajer CSc. Dubinská 720, Pardubice, prosinec 2007) vyhodnocuje vliv záměru včetně návrhu opatření k ochraně veřejného zdraví. Součástí dokumentace je vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska hluku a imisí vybraných škodlivin z listopadu 2007 (zpracovatelé Ing. Dana Potužníková, Ústí nad Orlicí a doc. Ing. Zdeněk Fiala, CSc., Hradec Králové, držitelé osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví, udělené MZ pro účely zákona č. 100/2001 Sb.).

Po zhodnocení předložené dokumentace s požadavky na ochranu veřejného zdraví, uplatňuje orgán ochrany veřejného zdraví jako dotčený orgán dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. následující požadavky:

1. V rámci dokumentace k územnímu řízení bude předložena v souladu s § 31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění, žádost o stanovení ochranného hlukového pásma z provozu letiště Ruzyně v rozsahu platných hygienických limitů. Tato žádost bude obsahovat návrh protihlukových opatření na stávajících chráněných objektech tak, aby hluk z leteckého provozu nepřesáhl ve vnitřních chráněných prostorech staveb limity stanovené předpisy.
Protihluková opatření budou v dokumentaci navržena tak, aby mohla být realizována do zprovoznění plánované paralelní dráhy RWY 06R/24L. Objekty, které nebude možné tímto způsobem ochránit (Na Padesátníku) by měly být rekolaudovány pro jiný, než před hlukem chráněný účel využití. V rámci žádosti o stanovení ochranného hlukového pásma předložit návrh režimových opatření k regulaci nové obytné zástavby ve vymezeném území včetně návrhu stavební uzávěry.
Součástí žádosti bude detailní rozpracování návrhu monitoringu hluku z leteckého provozu, který bude zahrnovat i systém informování veřejnosti, dotčených orgánů samosprávy a státní správy. Bude navržen i rozsah poskytovaných informací pro účely výkonu kontroly orgánů ochrany veřejného zdraví.
2. V dokumentaci pro územní řízení výstavby nové paralelní dráhy bude zpracován Návrh opatření ke snížení hluku po realizaci RWY 06R/24L ze Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz (zpracovatel Ing. Jiří Šulc, CSc. – TECHSON,

duben 2007), v němž bude zejména dopracováno maximální omezení provozu letiště v noční době, procentuelní vyčíslení mimořádných situací/za rok, za kterých by se tato navrhovaná paralelní dráha využívala v noční době a bude vyhodnocovat situaci v hlukové oblasti z hlediska vlivů na veřejné zdraví.

V dokumentaci pro územní řízení budou vyhodnocena navrhovaná opatření k omezení zátěže obydlí na území i z provozu na stávajících drahách (např. omezení využívání stávajících drah v noční době, četnost a procentuelní vyčíslení mimořádných situací za rok, za kterých by se používala stávající letová a přistávací dráha č. 13/31). Součástí dokumentace všech dalších řízení musí být „Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha – Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L“ (písemná garance generálního ředitele Letiště Praha s.p. ze dne 20.11.2007, uvedena v příloze č. 3), do které je potřebné zapracovat doporučení z výše uvedeného návrhu protihlukových opatření.

3. Pro období let 2012 – 2020 dokumentace neobsahuje dostatečné podklady pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví a tudíž je třeba, aby pro toto období bylo dopracováno, nebo nově vypracováno, hodnocení vlivu navrhované stavby na životní prostředí z předpokládaného provozu letiště včetně dopravy silniční a železniční.

Odůvodnění:

Nová paralelní RWY 06R/24L je situována jižně od stávající RWY 06L/24R s osovou vzdáleností mezi drahami 1525 m.

Po realizaci záměru bude dráhový systém letiště Praha – Ruzyně představovat:

- stávající letovou a přistávací dráhu 06L/24R (3715 x 45 m), s možností prodloužení západním směrem až na délku 4000 m;
- novou paralelní přistávací dráhu 06R/24L (3660 x 45 m);
- stávající letovou a přistávací dráhu 13/31 (3250 x 45 m);
- systém pojezdnic drah, odbavovací plochy a přistávací plochy pro vrtulníky;
- stání pro motorové zkoušky letadel u hangáru E /vrtulové letouny/ a nově vybudované stání pro motorové zkoušky s protihlukovým vybavením pro proudové letouny, které ale není předmětem předložené dokumentace a bude posuzováno samostatně.

Obě paralelní vzletové a přistávací dráhy umožní plnohodnotný provoz letadel všech kategorií, dráha 13/31 bude provozně omezena pro využití při mimořádných situacích, (bezpečnostní důvody).

Předložená dokumentace vlivů na životní prostředí hodnotila celkem 7 různých variant, a to variantu tzv. nulovou, tzn. bez realizace nové vzletové a přistávací dráhy s výhledem navýšení provozu na stávajících drahách v roce 2012, dále situaci po realizaci navrhované paralelní dráhy s ohledem na navýšení kapacity provozu a současném utlumení provozu na dráze 13/31. Dá se tedy konstatovat, že pro letecký provoz byly hodnoceny pouze dvě varianty. Další, v dokumentaci uvedené varianty, se týkají vyhodnocení dalších zdrojů hluku souvisejících s provozem letiště, a to silniční doprava a železniční doprava včetně dobudování rychlodráhy (rekonstrukce části stávající dráhy a její nová výstavba v úseku Praha Ruzyně a Letiště Praha Ruzyně.)

Předpokládaná kapacita leteckého provozu s novou paralelní dráhou v r. 2012 je 216,5 tis. pohybů letadel za rok a charakteristický letový den je pro r. 2012 odhadován na hodnoty 647 pohybů za 24 hodin, z toho 595 pohybů v denní době a 52 pohybů v noční době. Bez realizace paralelní dráhy se předpokládá 190,6 tis. pohybů letadel za rok se stejným počtem přepravených osob a z toho v noční době 52 pohybů a v denní době 516 pohybů. Z dokumentace dále vyplývá, že k navýšení kapacity provozu by došlo i bez realizace předmětné paralelní dráhy s tím, že by byly využívány k zajištění provozu všechny stávající dráhy vč. 13/31 a 04/22. Z výše uvedeného je zřejmé, že ani po realizaci paralelní dráhy dle dokumentace nedojde ke snížení výhledových pohybů letadel v noční době proti situaci, kdy by paralelní dráha nebyla realizována. Lze ale důvodně předpokládat, že zatížení hlukem z leteckého provozu bude mít jinou distribuci vzhledem ke stávající i výhledové zátěži hlukem z leteckého provozu, byť tento podklad není plně obsažen v přeložené dokumentaci.

Vzhledem k výše uvedenému požaduje orgán ochrany veřejného zdraví předložit podklady uvedené v požadavku č. 1 tohoto vyjádření. Vzhledem k tomu, že dokumentace obsahuje rámcové odhady zatížení hlukem území z předpokládaného provozu v roce 2020, a to v četnosti pohybů letadel za rok 274 tis., ale bez hodnocení uvedené situace na veřejné zdraví, stanovil orgán ochrany veřejného zdraví požadavek č. 3, uvedený v tomto vyjádření. Charakteristický letový den je odhadován na hodnoty 820 pohybů za 24 hodin, z toho 768 pohybů v denní době a 53 pohybů v noční době. Doporučení dalšího posouzení vlivů zvýšených leteckých výkonů v r. 2020 vychází z důvodu možného maximálního využití dráhového systému letiště, které již neumožní v plném rozsahu aplikovat optimalizaci řízení leteckého provozu vedoucího k jistému snížení hladin hluku nad hustě osídlenými lokalitami hlavního města.

Nová paralelní dráha, včetně pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem, má umožnit nejen zvyšování výkonů letiště, ale i na nějakou dobu zkvalitnění řízení leteckého provozu tak, že dojde ke zmenšení hlukových zón o vyšších hodnotách hluku a budou eliminovány mimořádné situace, tj. přenášení provozu na RWY 13/31, které jsou příčinou největšího počtu stížností obyvatel. Negativním dopadem plánované výstavby RWY 06R/24L je významné zvýšení hlukové zátěže v lokalitách dosud jen málo ovlivněných leteckým provozem (Nebušice, Suchdol, Na Padesátníku), hodnocené jako silné obtěžování (v denní době) a silné rušení a mírné rušení (v noční době). Na druhé straně dojde ke snížení hladin hlukové zátěže a počtu obyvatel (několik desítek tisíc) vystavených hluku ve dne i v noci na území Prahy 6 (Ruzyně, Fialka, Bílá Hora), Prahy 17 (Řepy) a Prahy 5 (Motol).

Součástí dokumentace je Akustická studie hluku z pozemní dopravy (silniční a železniční) zpracována firmou EKOLA group (listopad 2007) a hlukové mapy v 6 variantách k výhledovému roku 2013. Tyto varianty dokumentují změny v intenzitě silniční dopravy se zprovozněním a bez zprovozněním pražského silničního okruhu za předpokladu realizace nové paralelní dráhy. Varianty pražského okruhu ovlivní dopravu a hluk z ní emitovaný vzhledem k obcím umístěným podél plánované trasy (a to jak na jedné straně – negativně: nárůst hluku v trase okruhu, tak pozitivně – snížení hluku při svedení dopravy na okruh z jiných obcí). Nicméně tento hluk nebude ovlivněn stejně jako intenzita silniční dopravy realizací nové paralelní dráhy.

V souvislosti s výstavbou rychlodráhy – provozně související s letištěm, lze konstatovat, že se bude jednat z větší části o rekonstrukci stávající dráhy, kdy v některých úsecích dojde k jejímu oddálení od stávající zástavby a tím snížení zatížení hlukem (Jeneč), nebo pouze k rekonstrukci a nezměnění stávajícího stavu případně ani nezlepšení (Hostivice). V případě lokality Na Padesátníku, bude realizována rychlodráha jako nový zdroj hluku, vedený v zářezu, a hluk emitovaný z rychlodráhy dle předložených podkladů v této lokalitě nepřekročí hygienické limity hluku stanovené zákonem o ochraně veřejného zdraví, vzhledem k zástavbě lokality Na Padesátníku. Obecně dle předložené dokumentace nebude mít rychlodráha vliv na intenzitu silniční dopravy stávající ani výhledové, ale bude pouze zvyšovat komfort přepravovaných cestujících.

Dále dokumentace obsahuje Hlukovou studii TECHSON Praha, včetně návrhu hlukového ochranného pásma, seznam obcí dotčených hlukem z leteckého provozu na letišti Praha Ruzyně. Dokumentace dokládá výpočet hodnoty hluku vnesené do území provozem letiště, včetně počtu obyvatel vystavených hluku leteckého provozu po výstavbě paralelní dráhy v r. 2012, zejména v lokalitách, které budou nově zasaženy hlukem na území hlavního města Prahy.

Hluková zátěž vymezeného území hl.m. Prahy naroste z důvodu zvyšování přepravních výkonů letiště a to i v případě, že paralelní dráha nebude realizována, viz výše. Zřízení RWY 06R/24L umožní uplatňovat moderní opatření k regulaci hlukové zátěže okolí letiště, která jsou cílená především na snížení hladin hluku v lokalitách s vysokou koncentrací obyvatel. Mezi tato moderní opatření patří i zavedení systému monitorování hluku z provozu letiště na náklady provozovatele letiště, kdy tento monitoring musí být jedním z hlavních podkladů pro

stanovení ochranného hlukového pásma a kontroly jeho dodržování, a proto orgán ochrany veřejného zdraví stanovil požadavek č. 1 tohoto vyjádření.

Hodnocení zdravotních rizik z hluku je provedeno pro 2 varianty (pro stav výchozí, tj. výchozí r. 2006, r. 2013 bez Pražského okruhu a bez rychlodráhy, r. 2013 bez PO s rychlodráhou, r. 2013 s variantou jižní trasy PO bez rychlodráhy, r. 2013 s variantou jižní trasy PO a s rychlodráhou, s variantou severní trasy PO bez rychlodráhy, s variantou severní trasy PO a s rychlodráhou, pro stav v r. 2012 při neprovedení záměru (varianta letecký bez BIS), stav v r. 2012 při realizaci záměru (varianta letecký BIS). Závěr studie deklaruje jako vhodnější realizaci nové paralelní dráhy za předpokladu dodržení všech provozních (technických i organizačních) opatření navrhaných v dokumentaci, z tohoto důvodu byl stanoven požadavek č. 2.

Ke snížení hlukové zátěže po realizaci RWY 06R/24L se navrhuje řada provozních opatření. Jsou to: omezení hluku z nočního provozu, preference drah pro vzlety a přistání, preference tratí pro přílety a odlety, postupy pro přílety a odlety, omezení pozemních operací letadel.

Dokumentace v příslušných studiích (přílohy č. 13, 14, 15) uvedené předpoklady podmiňuje:

- pravidelnou kontrolou rozsahu nově stanoveného hlukového pásma;
- realizací protihlukových opatření na objektech uvnitř ochranného pásma;
- omezením nové výstavby chráněných objektů uvnitř ochranného pásma s hodnotami $L_{A \max}$ 80 dB a výše;
- vyhlášením konkrétních provozních opatření leteckého provozu ke snížení hluku;
- důkladným vyhodnocením nezbytného rozsahu leteckého provozu v noční době.

Účinnost těchto opatření bude postupně zpřesňována monitorovacím systémem měření hluku. V r. 2007 byl zaveden nový monitorovací systém ANOMS 8 (výrobce LOCHARD), který bude provozovat tuzemská firma MaREXCOM. Systém monitorování hluku má 13 stacionárních stanic a 2 mobilní stanice. Monitorovací stanice jsou rozmístěny s ohledem na současný provoz, po zprovoznění paralelní dráhy budou některé stanice přemístěny, resp. bude dokoupen takový počet, aby zajistil ucelenou kontrolu provozu celého dráhového systému. Předběžně se navrhuje rozšíření o 4 – 6 monitorovacích stanic, tj. na celkový počet 17 – 19 stanovišť. Dokumentace rovněž konstatuje, že expozice hluku ze železniční přepravy je v posuzovaných lokalitách bezvýznamná a že vybudováním varianty „J“ Pražského okruhu (hluk z dopravy na pozemních komunikacích) dojde k významnému snížení počtu exponovaných obyvatel v posuzovaných lokalitách hl. m. Prahy.

Další přílohou dokumentace je Rozptylová studie (zpracovatel RNDr. Tomáš Bajer CSc., ECO-ENVI-CONSULT, Jičín, srpen 2007). Analýzou zdravotních rizik škodlivin emitovaných do ovzduší se v dokumentaci konstatuje, že emisní příspěvek v souvislosti s navrhovanou dráhou je zanedbatelný a na nárůstu zdravotních rizik pro obyvatele se neprojeví ani při konzervativním přístupu hodnocení, který situaci vědomě nadhodnocuje. Hodnocení bylo provedeno pro základní škodliviny NO_2 , VOC, PM_{10} , benzen a benzo a pyrenu v 7 variantách provozu letiště.

Předložená dokumentace v souhrnu navrhuje řadu opatření k omezení předpokládaného negativního účinku realizace nové paralelní dráhy a s tím spojeného očekávaného nárůstu leteckého provozu. Protože tato opatření nebyla zavzata jako vstupní údaje pro vyhodnocení zátěže zájmového území, byly stanoveny výše uvedené požadavky pro zpracování dokumentace pro územní řízení.



MUDr. Jaromír Hrubý
pověřený řízením odboru
ochrany veřejného zdraví