



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Martin Langmajer
Radní hlavního města Prahy

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

1410
Odbor pro
- 6 -02- 2008
1

MIZPP00GGZMMW



10291 08

V Praze dne 4. února 2008
Č.j. MHMP 75579/2008
Vaše č.j. 91452/ENV/07

Vážená paní ředitelko,

v příloze Vám zasíláme vyjádření územního samosprávného celku ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro dokumentaci záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ a současně přikládáme vyjádření hlavního města Prahy k uvedenému záměru.

Hlavní město Praha **žádá** dopracování dokumentace EIA tak, aby byly stanoveny limity růstu dopravní kapacity letiště s ohledem na ostatní funkce v území. Dále doporučujeme, aby byly sladěny časové horizonty vlastní dokumentace a návrhu ochranného hlukového pásma, a aby pro výpočet území zasaženého hlukem z provozu mezinárodního letiště Praha – Ruzyně byly zohledněny reálné přistávací a vzletové trajektorie letadel, které by byly určeny na základě reprezentativního sledování. Také doporučujeme rozšíření ochranného hlukového pásma na celé území zasažené nadměrným hlukem.

Dále v dokumentaci nebyla vyčerpávajícím způsobem vyřešena problematika odvádění dešťových vod, doporučujeme také její dopracování.

S ohledem na současnou kritickou situaci na komunikační síti v Praze by bylo vhodné, aby rozvoji letiště z hlediska dopravy předcházela výstavba a zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu a realizace rychlého, kapacitního kolejového propojení mezi letištěm a centrální oblastí hl. města.

Veškeré připomínky a doporučení jsou rozvedeny ve vyjádření hlavního města Prahy.

S pozdravem

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vážená paní
Ing. Kateřina Špačková
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Dokumentace záměru podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., **„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“**

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie I, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.2 – Letiště se vzletovou nebo přistávací dráhou nad 2 100 m. Záměr byl zařazen do kategorie I, záměry vždy podléhající posouzení. Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětem záměru je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha – Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Rovněž je součástí stavby i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

Vyjádření hlavního města Prahy k dokumentaci záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.,
„Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“

K posuzované dokumentaci máme některé připomínky, které považujeme za zásadní:

Historickým vývojem došlo k situaci, kdy se letiště Praha – Ruzyně dostalo do bezprostředního kontaktu s ostatními městotvornými funkcemi severozápadního sektoru hlavního města. Realizací nové vzletové a přistávací dráhy se jeho kapacita dále zvětší a letecký provoz bude významně determinovat ostatní aktivity v území. V posuzované dokumentaci proto postrádáme jednoznačné stanovení mantinelů pro růst kapacity letiště, aby byl umožněn proporcionální rozvoj hlavního města i v tomto území.

Upozorňujeme, že dle našeho názoru nebude na základě předložené dokumentace možné vyhlásit územním rozhodnutím ochranné hlukové pásmo pro připravovanou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 6R – 24L. Důvodem je ta skutečnost, že dokumentace EIA byla celá zpracována pro stav po dobudování paralelní dráhy v roce 2012, zatímco návrh ochranného hlukového pásma byl zpracován pro dopravní zatížení letiště vztahené k roku 2020.

K návrhu ochranného hlukového pásma dále upozorňujeme, že limitní izofony hlukového zatížení, zejména pak u vzletové a přistávací dráhy 06L – 24R, pro denní i noční provoz zasahují i na pravý břeh Vltavy, kde bude nadlimitním hlukem zasažena stávající obytná zástavba. Ochranné hlukové pásmo by mělo být rozšířeno na všechna dotčená území.

Upozorňujeme také, že výpočet rozložení hlukové zátěže v území byl proveden pro ideální podmínky, kdy zpracovatel uvažuje pohyby letadel po optimálních příletových i odletových trajektoriích. V praxi se bohužel ukazuje, že skutečnost je jiná a přibližovací trajektorie, třeba i vlivem povětrnostních podmínek, vytvářejí široký příletový a odletový koridor, kterému také odpovídá území skutečně zasažené hlukem z leteckého provozu. V posouzení proto doporučujeme pro výpočet území zasaženého hlukem z provozu mezinárodního letiště Praha – Ruzyně zohlednit reálné přistávací a vzletové trajektorie letadel, které by byly určeny na základě reprezentativního sledování, a to třeba i za různých povětrnostních podmínek.

Z hlediska urbanistické koncepce máme k předložené dokumentaci tyto připomínky:

V dokumentaci není jednoznačně řečeno, co je považováno za výhled rozvoje letiště, na str. 12 se píše že, cit.: „Dlouhodobý rozvoj letiště může podpořit pouze zvýšení reálné hodinové kapacity dráhového systému, odhadem asi na cca 75 pohybů/hodinu“. Taková kapacita resp. frekvence, by představovala cca 657 000 pohybů/rok, ale na str. 39 se píše, že v roce 2020 se očekává 274 000 pohybů/rok. Není tedy zcela jasné, k jaké kapacitě se vztahuje celé posouzení.

Upozorňujeme, že údaje o frekvenci budoucího provozu jsou značně nepřehledné, resp. uváděné v různých jednotkách, někde za hodinu, jinde za rok, takže orientace je značně obtížná.

Dokumentaci není uveden podíl, který představuje nákladová doprava (tab. na str. 32 uvádí dopravní a obchodní letouny dohromady); sama existence nákladové dopravy a její rozvoj je u „městského letiště“ problematická.

Z hlediska územního plánu konstatujeme, že navržené ochranné hlukové pásmo letiště by výrazně omezilo předpokládaný rozvoj Nebušic, Lysolaj a Suchdole, protihluková opatření na objektech nelze považovat za dostatečná, území se užívá jako rezidenční převážně s rodinnou zástavbou a dále také jako území rekreační. Došlo by k výraznému znehodnocení rekreačního potenciálu území Šárky, resp. přírodní rezervace Divoká Šárka, která má celoměstský význam. Dále konstatujeme, že hlukové pásmo nemá pokračování na pravém břehu, tzn. nad Bohnicemi, Chabry atd.; pásmo je náhle ukončeno na levém břehu Vltavy.

Z akustického hlediska nemáme k předloženému materiálu z hlediska podrobnosti zpracování a dokumentace stavu připomínek.

Z hlediska dlouhodobé koncepce doporučujeme stále vysoce rostoucí zatížení letiště se strmě se zvyšujícími počty pasažérů kompenzovat přesunutím letů s nákladní dopravou (KARGO) na jiné letiště mimo aglomeraci Praha, jelikož nákladní letecká doprava není nutně územně svázaná s letištěm Ruzyně, ale lze ji realizovat i v jiné lokalitě s podstatně menším vlivem na obyvatele (s nižším počtem zasažených osob než v Praze) s následnou vazbou na dostatečně dimenzovanou logistiku. Uvedeným opatřením by bylo dosaženo alespoň částečné kompenzace rostoucího zatížení letiště zvyšujícím se počtem přepravených pasažérů.

Z hlediska ochrany ovzduší v předložené dokumentaci je rozptylová studie, která je vypracována metodikou SYMOS pro Varianty 1 až 7. Varianty zahrnují výchozí stav v r. 2006, stavy v roce 2013 s variantami J a Ss Pražského okruhu, s železničním napojením letiště a provedením záměru paralelní RWY.

Do výpočtů byly zahrnuty emise z letecké dopravy, obslužné automobilové dopravy, pohybu letadel a automobilů na ploše letiště a energetických a technologických zdrojů. Vyhodnocení imisní situace se opírá o výsledky měření koncentrací škodlivin v monitorovací síti AIM a výsledky modelování kvality ovzduší ATEM 2006.

Studie konstatuje, že předpokládané přírůstky emisí škodlivin do ovzduší související s provozem RWY nezpůsobí v sousedním území s trvale obydlenou zástavbou významné změny v imisní zátěži, a že pro žádnou z variant nebude docházet k překračování krátkodobých a ročních koncentrací NO₂.

Koncentrace PM₁₀, podle modelu ATEM 2006, mohou dosahovat limitní hodnoty 40 µg·m⁻³. Vypočtené přírůstky koncentrací PM₁₀ poukazují na překračování limitních hodnot pro maximální denní koncentrace, ke kterému bude docházet v nejbližším okolí letiště.

Přírůstky škodlivin CO a benzenu nebudou po součtu s pozadovými koncentracemi způsobovat překračování imisních limitů.

Koncentrace benzo(a)pyrenu překračují limit pro r. 2012 již v současnosti a příspěvky benzo(a)pyrenu z provozu jsou odhadovány jako malé.

Celková imisní situace v území bude záviset na řešení dopravního napojení letiště

Z dopravního hlediska k předloženému oznámení uvádíme:

Navrhovaná nová vzletová a přistávací dráha zvýší kapacitu letiště Praha - Ruzyně a vytvoří tak podmínky k dalšímu rozvoji leteckého provozu. Spolu s nárůstem leteckého provozu a rozvojem letiště dojde však zároveň k nárůstu individuální automobilové dopravy na území hlavního města. Problematiku rozvoje letiště Ruzyně nelze oddělit od problémů souvisejících s nárůstem IAD (individuální automobilové dopravy) na dotčeném území hlavního města zejména v jeho severozápadním sektoru.

S ohledem na současnou kritickou situaci na komunikační síti v Praze by bylo vhodné, aby rozvoji letiště z hlediska dopravy předcházela výstavba a zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu a realizace rychlého, kapacitního kolejového propojení mezi letištěm a centrální oblastí hl. města. Absence severozápadní části Pražského okruhu a absence rychlého kolejového spojení letiště s centrem Prahy při uvedeném rozvoji letiště Praha-Ruzyně by znamenala významné přetížení stávající komunikační sítě v přilehlém sektoru hl. města (např. v ulici Evropské), což by znamenalo další kongesce dopravy v dopravních špičkách zejména v některých oblastech MČ Praha 6.

V dokumentaci (respektive jejích přílohách) je vliv nárůstu automobilové dopravy dokladován v různých variantách např. ve vztahu k variantě Pražského okruhu v trase dle ÚPn hl. m. Prahy a ve vztahu k variantě okruhu v trase od Prahy oddálené. Z doložených analýz vyplývá, že poloha Pražského okruhu dle platného ÚPn hl. m. Prahy má ve vztahu k rozvoji letiště příznivější efekt na ul. Evropskou. Přínos kolejového spojení mezi letištěm a centrální oblastí Prahy je z doložených analýz zřejmý.

V dokumentaci (viz str. 65) je uveden názor provozovatele letiště, že neprovedení záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L by vedlo k plnohodnotnému využívání RWY 13/31, především ve směru RWY 13. K tomu uvádíme, že využití RWY 13/31 je třeba minimalizovat s ohledem na negativní dopady jejího provozu na urbanizované části hl. města.

Rozvoj letiště není možné hodnotit jednostranně z pohledu stálého nárůstu leteckého provozu. Je třeba stanovit míru možného rozsahu letecké dopravy se zřetelem na specifiku pražského prostředí zasazeného značně negativními vlivy dopravy, omezenou kapacitu komunikační sítě hl. města, vysokou koncentraci obyvatel v poškozeném životním prostředí města. Tyto skutečnosti je třeba brát do hodnocení možností rozvoje letiště Ruzyně respektive jeho leteckého provozu jako významný faktor, který celkový výhledový rozsah letecké dopravy v Praze ovlivní.

Podíl tranzitu v rozvoji letecké dopravy v Praze by měl být velmi omezený.

Připomínáme nutnou průběžnou koordinaci posuzované stavby s dalšími připravovanými či již realizovanými dopravními stavbami ve spádovém území letiště Praha - Ruzyně (např. Pražský okruh, rychlostní silnice R6, modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště).

Z hlediska zásobování vodou má areál ruzyňského letiště svůj vlastní areálový rozvod vody. Nemáme k dispozici zákresy rozvodů vodovodní sítě ani jakákoliv jiná vodárenská zařízení, která jsou v areálu, proto se nemůže k dokumentaci vyjádřit.

Na ploše letištního areálu se nacházejí dvě studny. Do dalšího stupně posuzování vlivu na životní prostředí je třeba doplnit údaje o studnách – pasport studny, odběr vody (m^3/hod , m^3/rok), voda pitná, voda pro provozní účely, provádění rozborů vody a jejich četnost.

Z hlediska odkanalizování a vodních toků slouží k odvodnění letiště Praha - Ruzyně dvě čistírnami odpadních a kontaminovaných vod. Nemáme žádné informace o uspořádání stokové sítě v areálu vlastního letiště a proto se nemůžeme k předloženému záměru vyjádřit.

Navrhovaná stavba se nachází v povodí Unětického, Kopaninského a Nebušického potoka. Z dokumentace nevyplývá, jakým podílem přívalových dešťových vod budou jednotlivá povodí zatěžována. Průměrný odtok odvozený z celoročního úhrnu srážek je statistický údaj, na který se žádná vodohospodářská zařízení nenavrhují. Kanalizační systémy pro odvodnění areálu se navrhnou přibližně na jednoletý déšť, jak je v dokumentaci uvedeno. Vliv na povrchové vody, zejména vodní toky, je ale třeba posuzovat na odtoky n-letých srážek. Jen tak je možné spočítat ovlivnění jednotlivých vodních toků a posoudit, zda nárůst zpevněných ploch nezpůsobí při těchto srážkách ve výše uvedených povodích vodních toků lokální záplavy, a to zejména ve stávající zástavbě. Touto problematikou se dokumentace vůbec nezabývala.

V dokumentaci je uvedený termín „Zatrubnění stávajícího otevřeného odpadu dešťových vod před retencí u ČOV + ČKV JIH“. Nejedná se pouze o otevřený odpad dešťových vod, ale o pramennou část Kopaninského potoka a jako s vodním tokem by se s touto vodotečí mělo zacházet. Pokud to nebude možné z hlediska krajinnotvorného, tak je to nezbytné z hlediska kvality vypouštěných vod v souladu s nařízením vlády č. 61/2003 Sb., ve smyslu pozdějších změn a souvisejících předpisů.

Na základě dokumentace firmy K+K Průzkum „Hydrogeologické a inženýrsko-geologické podklady pro retenční srážkových vod na území hl. m. Prahy“ se v okolí Ruzyně nacházejí „eolické sedimenty – spraše a sprašové hlíny, velmi málo propustné až nepropustné zeminy, na bázi zvodnělé“. Z tohoto vyplývá, že zasakování dešťových vod ze zpevněných ploch do ploch zelených nebude pro přívalové srážky a srážky n-leté dostatečné a bude docházet k povrchovému odtoku dešťových vod do jednotlivých povodí drobných vodních toků se všemi následky z toho vyplývajícími (lokální záplavy). Otázky související s odvodněním by měly být v dokumentaci vlivů na životní prostředí doplněny.

Z hlediska zásobování teplem, zemním plynem a elektrickou energií je nutno stavbu koordinovat s stávajícími vysokotlakými plynovody a jejich plánovanými přeložkami vyvolanými projektem silničního okruhu SOKP, zejména stavbou č. 518 Ruzyně - Suchdol.