



MIZPP00H0Z1 I

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

4/10

Průběh řízení  
čas řízení

4.02.2008

Z

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivu na životní  
prostředí a IPPC  
Vršovická 65  
101 00 Praha 10

Praha, 30. leden 2008

Věc:

Číslo jednací

8440

OP

Vyjádření k hodnocení vlivů nové letové dráhy na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.100/01 Sb.  
Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně.

Již samotný nápad rozšiřovat letiště směrem do hlavního města považují za stejně zničující, jako stavbu dálniční přípojky vedoucí dnes kolem Národního muzea. A to vše proto, že několik bezohledných jedinců, kteří nikdy nebudou mít svá sídla v blízkosti letiště, má podnikatelský záměr. K nim se ještě připojí skupina spekulantů s pozemky a neštěstí je hotovo. Desetitisíce lidí bude kvůli nim denně trpět každou minutu po desítky let... Člověku nezbývá než doufat, že snad alespoň na Ministerstvu životního prostředí ještě zbývá skupina nepodplatitelných a myslících lidí. Nebo je to již i tam čistá utopie?

Nemohu souhlasit s tím, aby se rozšiřovalo letiště směrem do městské zástavby. V civilizovaném světě se staví v případě potřeby nová letiště, vzdálená i desítky kilometrů od města. Převedení nákladní přepravy na vzdálenější letiště (třeba Milovice?) by dostatečně uvolnilo prostor pro civilní dopravu. Zároveň by odlehčilo městu od neúměrně narůstající nákladní dopravy. Je prokázáno, že stavba nového letiště pro nákladovou dopravu mimo město by byla výrazně levnější nežli rozšiřování stávajícího. Může si Ministerstvo životního prostředí dovolit nechat zničit jednu z posledních rekreačních zón pro Pražany - Tichou a Divokou Šárku a Kozi hřbety? Může dovolit zničení stávajících lukrativních pozemků Na Babě, Hanspaulce, v Tichém údolí, Lysolajích atd. a nutit lidi opustit jejich zahrady a uzavřít se neprodyšně v jejich bytech?. Musí přeci vědět i o obrovském nárůstu oxidu uhličitého, jiných spalin a prachu, které se požene na město při startu více jak 600 letadel denně. Může kvůli pár jedincům bránit přirozenému rozrůstání města?.... Tak by se dalo ještě dlouho pokračovat ... A to vše kvůli hrstce bezohledných, hamižných lidí. Nezbyvá mi, než se ztotožnit s názorem lidí zasvěcených a připojit se k jejich protestu. Považuji totiž za porušení mých občanských a lidských práv to, že podnikatelský subjekt Letiště Praha, s.p. vyhláší "násilně" omezující pravidla pro můj soukromý život, vyplývající z jeho podnikatelských záměrů. Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie překračující zdravotní rizika pro trvale obydlenou oblast. Chráněni by měli být lidé, ne letiště!!

Vzhledem k našemu nezadatelnému právu na ochranu zdraví před škodlivými účinky, zejména provozu nové přistávací dráhy, žádám o posouzení vlivů provozu na životní prostředí a zdraví obyvatel při stavu provozu k roku 2020. Považuji za zcela zásadní, aby minimálně k tomuto roku byl posouzen i vliv na životní prostředí v zasažené oblasti. Dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení dráhy do provozu a na tomto základě nelze kvalifikovaně posoudit vliv na zdraví obyvatel u tohoto prokazatelně dlouhodobého záměru.

Akustická studie je vypracována pro rok 2012 – 2013, tj. nezohledňuje skutečné budoucí zátěže při plně rozvinutém režimu. Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což jednoznačně průměrná hodnota zakrývá.

Předkládaná čísla o předpokládaném počtu odbavených cestujících se značně liší. V dokumentaci je prezentován údaj pro rok 2012 – 15,4 mil. odbavených cestujících a pro rok 2020 – 21,2 mil.(str.

9). Zcela jasně jde o zavádějící údaje. Jednou z příloh dokumentace je „Vysvětlení rozdílů v uváděných statistikách očekávaného počtu cestujících“ ze dne 31.10.2007, jehož závěrečná věta zní: „ Použití vyšších odhadů cestujících bude na straně bezpečnosti výpočtu, skutečná zátěž bude nižší“.

Co je to za nesmysl ?

Provoz letiště negativně ovlivní vedle hodnoty života i hodnotu nemovitostí. Také významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Zadavatel ani zpracovatel nevyčíslil tento

fakt a neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv. Obyvatelům Hanspaulky a Baby je doporučeno poříditi si ve vlastní režii protihluková okna, přitom v případě Baby se jedná o památkově chráněnou oblast, kde památkáři nedovolí ani plastová okna. Kdo bude financovat složitá protihluková okna do funkcionalistických staveb, jimiž je Baba ve světě vyhlášená?

Vzhledem k tomu, že hluk je bezprahová noxa (též str.145 dokumentace), ohrazují se proti zvýšení hlukové zátěže na relativně klidné území, které slouží k bydlení, studiu a rekreaci a dokonce vytvoření ochranného hlukového pásma (OHP), které má zajistit podnikatelskému subjektu (letišti) nedodržovat hygienické limity schválené nařízením vlády ze dne 15. března 2006 (výpočtem zprůměrovaný limit  $L_{Aeq} 60$  dB ve dne a  $50$  dB v noci).. Hluková studie v dokumentaci se vztahuje k výchozímu roku zprovoznění nové dráhy RWY 06R/24L, tj. v roce 2012, ačkoliv každoročně roste počet letadel více než je předpoklad a tedy bude např. v roce 2020 podstatně větší hluková zátěž nejen v uvažované oblasti ale i v blízkém okolí. V celé dokumentaci chybí uvedení maximální kapacity letiště a tedy maximální počet vzletů a přistání. Již nyní je roční růst vyšší, než byly odhady v předkládané i minulé studii. Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště. Pokud se zachová růst cestujících  $7,42\%$  ročně (mezi roky 2005-6 a 2006-7), pak v roce 2012 to bude již  $17,79$  mil., v roce 2020  $31,54$  mil. V roce 2007 to bylo  $12,44$  mil. Navýšení počtu pohybu letadel bude v roce 2012 o  $7\%$  vyšší a v roce 2020 o  $49\%$  vyšší než je odhad v předkládané dokumentaci (příloha 13 str.39). Tedy i nárůst hluku bude vyšší než dokumentace předkládá, i když budou v provozu méně hlučná letadla.

V dokumentaci není uvažován stav, kdy stávající RWY 06L/24R bude vyřazena z provozu a kdy nová dráha převezme její funkci.

Např. příloha č.12 obrázek *lkpr-eia-ldvn\_2012bis.pdf* ukazuje stav, kdy plánovaná RWY06R/24L, je určena jen na přistání a tedy šířka pásu hluku kolem ní je užší než v případě, kdy dráha RWY06R/24L převezme funkci pro start i přistání. Pak hlukem zasažené území a počet obyvatel bude mnohem větší než jak je nám ve studii předkládáno. Reálně to nastává dle přílohy 13 str.32 cca 1 měsíc v rámci pravidelné údržby dráhy.

Přírodní rezervace (PR) Divoká Šárka a Přírodní památka (PP) Obora Hvězda patří mezi často využívané rekreační a relaxační místa nejen obyvatel Prahy 6. Pokud dojde k realizaci nové dráhy (jak vyplývá z kontrolních měření Přílohy 13 Dodatek A), pak bude nejen ovlivněna přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale i jejich rekreační hodnota častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací.

V současném ochranném hlukovém pásmu jsou již PP Kněžívka a PP Opukový lom.

V navrženém ochranném hlukovém pásmu budou PR Roztocký háj-Tiché údolí, PR Údolí Únětického potoka, PP Housle, PP Sedlecké skály, PP Vizerka.

V bezprostřední blízkosti budou PR Divoká Šárka, PP Obora Hvězda (Natura 2000), PP Hostivické rybníky. Nejen člověk ale i příroda sama trpí hlukem, protože se nemůže bránit. Dokumentace vliv hluku na chráněná území vůbec neuvažuje.

V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři ale vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759) pro denní dobu a (cca 2200 studentů na koleji) pro noční dobu. Tyto osoby je nutno považovat za stálé obyvatele dané délkou studia. Navíc pro studium dle nařízení vlády ze dne 15. března 2006 je ekvivalentní hluk  $50$  dB, což nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP).

Jak je vidět z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument *prilohab3.pdf*, je nejvíce zasažena právě oblast, kde univerzita má pokusná pole, koleje a budovy a dle předložené studie je oblast zasažena hlukem nad  $60$  dB v ekvivalentní denní době. To ovšem nic nevypovídá o tom, jaká je maximální úroveň hluku. Tato maximální hodnota bude jistě rušit výuku nejen na pokusných polích a sklenících ale i uvnitř v budovách.

V dokumentaci se na str.211 tvrdí, že ceny nemovitostí se po výstavbě nezmění, což dokládá autor situací obce Hostivice. Nyní ale tato obec není v OHP. Po rozšíření OHP se situace rapidně změní a dojde k poklesu ceny, protože v OHP je zakázána nová výstavba a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště. Je navíc absurdní, aby obyvatelé v navrženém OHP a Česká zemědělská

univerzita byli omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem nadlimitní hlukové zátěže po plánované výstavbě dráhy.

Podle doporučení na str.189 pro OHP nelze provést rozsáhlou rekonstrukci České zemědělské univerzity, což v budoucnu znamená nemožnost rozšíření studijních a kolejních prostor. Taktéž zemědělské plochy a práce při nich v rámci výuky budou ovlivněny hlukem, což nelze akceptovat. V dokumentaci chybí riziko havárií letadel na území kolem letiště při přistání a odletu a jejich řešení. Na Suchdole již k podobné havárii došlo.

Chybí časová provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letiště (železnice, metro). Bez ní se více zatíží již tak hustý provoz na ulici Evropská, protože avizované řešení (str.223) zvýšit kapacitu autobusů do stanice Zličín vede ke stanici metra, které je mnohem dále od centra než stanice Dejvická, kam ale většina návštěvníků směřuje.

Dokumentace obsahuje řadu následujících nepřesností a chybných a zkreslených interpretací:

A.

V příloze 13 str.42 tab.6 není řečeno, jaká je kontrolní součtová hodnota (zda je součet pro noc 100 a den 100 či pro DEP 100 a ARR 100), protože všechny řádky mají součty 50(%). To je velmi podezřelé a vypadá to, že tyto hodnoty jsou zadány tak, aby výpočet oblastí zasažených hlukem (tedy počet obyvatel obtěžovaných hlukem), byl pro případ vybudování zamýšlené dráhy výhodnější, než pro případ nerealizace. Tato tabulka totiž obsahuje

*Průměrné využití směrů vzletových a přistávacích drah (v %) LKPR pro vzlety (DEP) a přistání (ARR) po realizaci paralelní RWY 06R/24L v denní a noční době.*

B.

Příloha 13, str.30 Tabulka 2 obsahuje příliš hrubé nepřesnosti, protože součet řádků musí být 100(%), ale v roce 2003 je to 97,6%, v roce 2004 dokonce 93,3%, v roce 2005 je to 98%, což činí pochyby o správných vstupních údajích.

C.

Odstavec B.I.5, str.20:

*Toto řešení tak umožní rozložení provozu na větší plochu a tím snížení hlukové zátěže u stávající zástavby, hlavně pak na západní straně Prahy, neboť dojde k výraznému snížení provozu na RWY 13/31.*

To platí pouze pro současný stav, díky zvýšené kapacitě a jejímu naplnění v budoucnu se naopak hluková zátěž znásobí (již nyní je plánovaná kapacita překračována), viz následující odstavec o počtu pohybů 75/hod

D.

Str.175:

*Tab.: Počty příletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012*

Ve sloupci RWY 24R řádek NOČNÍ DOBA místo 118 má být 18.

E.

str.179:

*To by mohlo podstatně zmírnit dopady stavby a přinést ve všech uvedených lokalitách snížení hlukové zátěže v noční době oproti současnému stavu.*

Již nyní je omezen provoz v noci, vybudováním další dráhy bude zatížena nová oblast (Suchdol, Nebušice) případným nočním provozem, takže to není snížení !

*Tab.: Porovnání variant leteckého provozu na letišti PRAHA RUZYNĚ s ohledem na počty obyvatel trvale žijících v hlukových zónách*

Jak může dojít ke zvýšení počtu osob při neprovedení záměru v noční době, když v tabulce na str. 176 (neprovedení záměru) je minimální noční provoz na všech RWY, tj. i na RWY13/31?

Tím pádem i graf na str.180 je zkreslen !

F.

Str.175 a tabulka str.176

počet pohybů 570 se nerovná den (516) a noc (52)

v tabulce je součet pro den 516, v noci 54, chyba v součtu RWY31 ARR

str.175:

*Tab.: Počty přiletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2012*

rozdíl v součtu v tabulce den (594) vůči řádku nahoře (595)

rozdíl v součtu v tabulce noc (56) vůči řádku nahoře (52), kromě chyby 118 místo 18

chyby v sumách celkem: 45 místo 44, 7 místo 6, 10 místo 9, 19 místo 18

rozdíl v součtu v tabulce celkem (646) vůči řádku nahoře (647)

*Tab.: Počty přiletů (ARR) a odletů (DEP) letadel na letišti PRAHA RUZYNĚ v roce 2006*

rozdíl v součtu v tabulce den (419) vůči řádku nahoře (456)

chyby v sumách celkem: 40 místo 39, 20 místo 21, 3 místo 20, 8 místo 28,

rozdíly v součtu v tabulce celkem (501) nejsou, tedy jsou chybné hodnoty ve vlastní tabulce (den)

Tytéž chyby jsou ve zdrojových tabulkách v příloze 13 na str.47-49.

G.

Na str.181 tabulka zachycuje:

*Tab.: Změny hlukové zátěže v citlivých lokalitách v okolí LKPR v roce 2012, vyvolané po realizaci výstavby paralelní RWY 06R/24L oproti stavu při neprovedení záměru*

Ale legenda pro Charakter změny hlukové zátěže je OPAČNÁ !

Tatáž chybná legenda je u přílohy 13, str.64 tab.23.

H.

V příloze 13 str.62 tab.22 je v části neprovedení záměru noční doba v rozporu s předchozí tabulkou 11 str.49, kde je dráha RWY 13/31 téměř pro noc nepoužívaná bez výstavby RWY 06R/24L, stejně jako s výstavbou (tab.10 str.48). Tedy čísla ve výchozí tabulce 20 pro lokalitu Praha 6, Praha 5 hluk noční (1500 + 350 obyvatel) jsou minimálně pochybná. Navíc v tabulce 20 není do trvale bydlících osob zahrnuto významné množství studentů a zaměstnanců České zemědělské univerzity (20tis.) a bydlících na koleji (2200). Tím jsou závěry o počtu osob zasažených hlukem ve variantě bez a s výstavbou RWY (kapitola 9 přílohy 13) zkreslené.

I.

Příloha 14:

Při nepominutí reliéfu poklesu a stoupání u koryta Vltavy je chybně zahrnuta do OHP celá část Suchdola až k Vltavě a ne i druhý břeh, který je nad horizontem (Trója a Bohnice) a tedy zvláště v nočních hodinách je zasažen nadměrným hlukem (> 50 dB pro noční provoz letadel).

Takže hlukem negativně zasažená oblast Prahy se po realizaci dráhy ještě zvyšuje o mnoho tisíců obyvatel sídliště Trója a Bohnice, zvláště pokud budeme počítat maximální kapacitu RWY a ne odhad pro rok 2020.

Tím je vidět, že vlivu hluku je ve zprávě neúplný.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, je zpracována v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb. a z tohoto důvodu požadují její vrácení předkladateli k přepracování. Zároveň požadují, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již současnosti osídlených oblastech - přeměně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm.b).

Jméno a příjmení

Ing Jiří Strohalm

Adresa

Podpis

Celkem 4 strany textu

