



Ing Pavel Verner,

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65  
K rukám Ing Špačkové

100 10 Praha 10 – Vršovice

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ  
31.01.2008  
4347  
ENVV

Praha 20.1.2008

Věc: Vyjádření k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně", dopis MŽP čj. 91452/ENV/07.

- A) **Zásadně nesouhlasím s návrhem**  
a požaduji výstavbu nové vzletové a přistávací dráhy ( dále VPD) **nerealizovat.**

Záměr obsahuje dle mého názoru celou řadu nepřesných, zavádějících a realitu zkreslujících skutečností a formulací na jejichž základě požaduji předložený záměr zamítnout. Jedná se zejména o:

- 1) Pro stavbu dráhy v současné době neexistuje platný územní plán. Účelově použité číslo územního plánu v příloze č. 1 fixuje pouze územní rezervu. Na závaznou změnu ÚP Z 939/05 byla podána k Nejvyššímu správnímu soudu správní žaloba o které nebylo dosud rozhodnuto.
- 2) Vláda České republiky svým usnesením č.145 ze dne 14. února 2001 vzala na vědomí; „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice“, ale v tomto materiálu ani v jeho příloze není ani slovo o výstavbě nové VPD.
- 3) Proto tvrzení, že toto „usnesení je možno považovat za strategický materiál pro rozšíření dráhového systému na letišti Praha – Ruzyně“ je tedy ve vztahu k výstavbě nové VPD nepravdivé - viz usnesení vlády ČR č.145, část III.
- 4) Neřešený zvláštní rizikový faktor směrového souběhu VPD a silničního okruhu tzv. varianta J (záměna SO s VPD), narušení činnosti zabezpečovacího zařízení v kritické fázi letu – přistání, komínový výdech u Suchdola s proudem vzdušnin 20m.s.-1, klamavá světla, zvýšený výskyt mlh atd.
- 5) Neřešené bezpečnostní riziko pro případy teroristických útoků a hlediska vojenského, kdy nejslabším místem obrany jsou významné komunikační uzly a tunely, příp. mosty pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a bezprostřední ohrožení civilního obyvatelstva.
- 6) Zrušení části R7 (před prahem VPD24) a převedení provozu na málo kapacitní větve mimoúrovňové křižovatky SO – J, vytvoří nepochybně předpoklady pro nehody u kterých nebude možno použít záchranných vrtulníků (vzhledem k přistávajícím letadlům).
- 7) **Návrh není v souladu s předpisem MD/RLP L 14 Letiště.** V návrhu se mimo jiné tvrdí, že tento předpis stanoví vzdálenost os VPD 1 525metrů. Minimální osová vzdálenost pro nezávislé paralelní přiblížení je podle tohoto předpisu 1035 metrů. Práh VPD není určen zeměpisnými souřadnicemi s přesností vteřin stupňů, jak L 14 vyžaduje ani zeměpisným směrem osy VPD (kde v terénu vlastně bude?); z dostupné PD plyne, že VPD 24P a 24L nemají rovnoběžné osy. Osa VPD 24L je o cca 3° vychýlena směrem ku Praze. Návrh má trvale posunout práh VPD o 150 m, přesto, že předpis L14 toto vylučuje. Ve výčtu by bylo možno pokračovat např. chybí studie rozložení směru větru atd. atd.
- 8) Hlukové křivky (izofony) jsou v novém návrhu naprosto odlišné od návrhů minulých. Autor se neobtěžoval tento rozpor kvalifikovaně vysvětlit. Stanovení hlukové zátěže se opírá o matematické modely při absenci dlouhodobého měření v širším prostoru a čase okolo jednotlivých obcí resp. i tam, kde dojde ke kumulaci hluku způsobeného provozem na pozemních komunikacích a hlukem leteckým; pikantní je například „zjištění“, že se hluk v Nebušicích snížil.
- 9) Záměr a jeho jednotlivé části (zejména hluková problematika) není v souladu se směrnicemi Rady (EHS), Komise (ES), Evropského parlamentu a příslušného vládního usnesení.
- 10) Za nedostatečně analyzovaný považují vliv prašných částic a působení aerosolů.
- 11) Letiště je ze všech stran obklopeno menšími či většími sídelními celky a je proti zásadám urbanismu a ochrany životního prostředí zvětšovat počet VPD, které zásadním způsobem nevratně znemožní, případně zásadně omezí rozvoj území a trvale zhorší životní prostředí. Obdobná problematika se v civilizovaném zahraničí řeší přesunem letiště, přesunem části jeho provozu na letiště jiné (zpravidla na opačnou stranu města), nebo omezením jeho provozu případně kapacity.

- 12) Upřednostňování zájmu jednoho soukromého subjektu před zájmy subjektů jiných, není v souladu s ústavním pořádkem ČR.
- 13) V plném rozsahu by měly být respektovány výsledky referenda, které se v Nebušicích a Přední Kopanině uskutečnilo v listopadu roku 2004 a ve kterém občané vyslovili jasné ne výtavbě nové dráhy na letišti Praha – Ruzyně. Rovněž občané jiných městských částí (Praha 6, 5, 8, 13, 17) a dalších obcí vyjádřili v peticích a protestech svůj nesouhlas se zátěží, vznikající provozem letiště Ruzyně.

#### Zdůvodnění:

Letiště Praha – Ruzyně má v současné době tři VPD, z nichž jedna je hlavní (24/06, délka 3715m) a druhá vedlejší a plnohodnotná (13/31 délka 3250m); VPD 04/22 o délce 2120m se nepoužívá. Zdůrazňuji, že letiště Manchester (Velká Británie) na jedné jediné dráze o délce 3048 m odbavovalo již před několika roky ročně 14,8 mil. cest./rok cestujících při 170 tisících pohybech. Letiště Milano Linata (Itálie) na jediné VPD o délce 2440m dosahovalo již před lety při "jednosměrném provozu" výkonu nad 10mil.cest./rok a cca 140 tis. pohybů.

Na letišti Ruzyně bylo v roce 2006 odbaveno cca 11,5 mil. cestujících, z toho cca 65% tvoří tranzitní cestující. Lze tedy dovodit, že pro pokrytí letecké dopravní obslužnosti České republiky - cca 4 mil. cestujících - je současný dráhový systém plně dostatečný i pro příští desítky let.

Jsem toho názoru, že problém kapacity letiště není v počtu drah, ale v jejich zanedbané technické a stavební vybavenosti, zabezpečovacích a naváděcích systémech, využívání a nepochybně i v postupech (rozestupech) služeb řízení letového provozu. Kromě směru 24 nejsou ostatní směry vybaveny naváděcí, zabezpečovací a světelnou technikou pro III. kategorii ICAO (případně II.). Žádná dráha (krom dráhy 24) nemá tzv. rychlá odbočení. Letiště je zahlceno uživateli, kteří používají malá letadla a kteří představují cca 25% počtu pohybů. Na letišti Ruzyně byly postaveny dva velkokapacitní sklady zboží, ale žádný tuzemský dopravce žádné nákladové letadlo nemá. Nabízí se otázka proč nebyla pro přepravu zboží využita na příklad bývalá vojenská letiště v Mladé, Žatci, nebo v Hradčanech, případně jiná. Pozemní doprava na příjezdových komunikacích často kolabuje. Letiště nemá vyhovující silniční ani jiné spojení k centru města Prahy, ani k dalším směrům, což je důsledek neexistujícího okruhu kolem Prahy.

Na základě příslušných materiálů o některých s Prahou srovnatelných evropských letišť – velikosti, počtu drah a jejich uspořádání a směrů, počtu pohybů, velikosti měst a navazující infrastruktury, HDP ale i z hledem k tomu, že maxima v tempech meziročních přírůstků bylo před lety dosaženo, jsem před lety došel k závěru, že meziroční procenta nárůstu cestujících a počtu pohybů se budou výrazně snižovat. Vyjádřeno v absolutních číslech předpokládám v roce 2015 cca 12,9 mil. cestujících. Činím závěr, že i po roce 2015 letiště vystačí s jednou dráhou. Vzhledem k tomu, že letiště má dráhy tři je jeho kapacita plně dostatečná. Lze předpokládat že do počtu cestujících a počtu pohybů letiště Ruzyně se promítnou i vlivy zvýšeného provozu zejména na letištích v Brně, Ostravě, Pardubicích, K.Varech, Vodochodech, Lipsku, Drážďanech, Berlíně, Mnichově, Vídní, Katovicích, Budapešti, a Varšavě, jakož i dobudování hlavních dálničních tahů a železničních koridorů.

Jsem hluboce přesvědčen o tom, že finanční prostředky, pokud by dráha měla být financována za st. rozpočtu, je potřebné věnovat na mnohem potřebnější projekty a stavby než na vybudování cca 4 km betonu další VPD pro soukromý subjekt.

S politováním konstatuji, že zpracovatelé záměru v řadě případů používají zavádějící formulace - nedůstojné profesionálů - s účelovým popisem a s průhledným cílem obhájit jakoby jediné správné prosazované řešení.

Za nemravné považuji, že pro klíčový prostor, ve kterém se výstavba VPD a stavby související předpokládá a kde se uvažuje i se stavbami silničního okruhu, rychlostní komunikací, mimoúrovňových křižovatek, rychlodráhy, další výstavby na letišti např. multifunkční objekt, nový hangár G, stojánka pro motorové zkoušky, atd., velkoprodejna u Tuchoměřic (výstavba objektu Hypemova 6 byla dokončena), se nezpracovává jedna sumární EIA.

Způsob, kterým je nová VPD navržena a prosazována připomíná megalomanské programy z doby komunistické éry. Je v podstatě shodná s návrhem, který byl v 70letech min. století tehdy prosazován stavebním loby, byl ale vedením státu zamítnut a vyřazen i z územního plánu hl.m.Prahy, kam se ale v podobě územní rezervy před několika lety vrátil. Stavba VPD byla zamítnuta podruhé v konci 90let min. století. Jedná se tedy o třetí pokus stejně megalomanské dráhy, která by se dala jistě postavit na Sahaře, ale 6km od Pražského hradu, 10 km od centra Prahy a v centru zastavěného území? Stavíme ať to stojí co to stojí. A občané, příroda,?

Vzhledem k tomu, že na mé návrhy přednesené v rámci zjišťovacího řízení nebylo reagováno, jejich znění opakuji:

- a) Provoz malých sportovních (soukromých) letadel a případně i nízko nákladových dopravců, kteří představují cca 25% provozu, přesunout na jiná letiště v okolí Prahy např. Pardubice, Vodochody, Kbely, Mladá, Žatec, Hradčany aj.
- b) Prodloužení současné dráhy 04/22 o cca 200 - 300m, vybudovat rychlá odbočení ze směru 22, vybavit ji špičkovou technikou (III.kat. ICAO), včetně systémů navádění a zabezpečení. Souběžně s tím přijmout odpovídající opatření v řízení toku leteckého provozu, zejména při přibližovacích, přistávacích a startovacích postupech (např. rozestup pro přistání Smíli). VPD 22/04 by sloužila pouze pro přistání.
- c) VPD 13 a 06 vybavit špičkovou technikou, vybudovat rychlá odbočení. Přistávání ze směrů 13 a 06 by tak v plné míře nahradilo omezená přistávání ze směru 31 (hluk nad zastavěnou zónou) a bylo by využíváno návazně na vanoucí směry větrů.
- d) Zcela dostatečné pro budoucí období by bylo jenom dovybavení současné dráhy 22 naváděcí a zabezpečovací technikou a její použití pro přistání těch typů letadel, kterým její současné parametry vyhovují.
- e) Komplexní posouzení cenové politiky za přistávací, parkovací a přeletové poplatky.

B) V případě, že by EIA měla být akceptována požadují, aby ministerstvo životního prostředí stanovilo pro Letiště Praha tyto další podmínky:

1) Zpracuje srovnávací analýzu za období let 2002-2007 na minimálně 12ti významných (srovnatelných s Ruzyní počtem obyvatelstva v aglomeraci případně HDP/obyv.) evropských letištích o provozu a organizaci toku leteckého provozu, objemů přepravy osob a zboží za rok, přehledu intervalů mezi jednotlivými vzlety a přistáními, počtu pohybů v denní a noční době za rok v průměru a ve „špičkovém“ dni a hodině, počtu a směrů VPD a jejich délek, včetně způsobů řešení ochrany obyvatelstva a přírody před hlukem a škodlivinami, používaných kompenzací a provozních omezení ve vztahu k ochraně zdraví obyvatelstva. Část sledovaných letišť bude s křížujícími se VPD, část s paralelními a část s jednou VPD. Zjištěné údaje budou použity pro stanovení dalšího postupu stran výstavby dráhy.

2) Doplní záměr o závazná ustanovení:

- VPD 24L bude používána pouze pro přistání v době od 06.00hod do 19.00hod (pro vzlety pouze starty pro záchranu lidského života a mimořádných událostí); v sobotu a neděli pouze od 08.00 do 18.00.
- Noční provoz bude v době od 19.00 do 06.00 kategoricky zakázán (krom letů pro záchranu lidského života a mimořádných událostí).
- Přiletové (odletové) tratě budou stanoveny tak, že nezasáhnou hlukem ani dalšími škodlivinami (aerosoly) sídelní celky na východě a severovýchodě Prahy.

Tyto podmínky (včetně významných finančních postihů pro provozovatele letiště za jejich porušení) bude garantovat příslušný orgán státní správy před vydáním stavebního povolení.

3) Dráha 24L bude mít stejný zeměpisný směr, jako dráha 24R. Po splnění této podmínky lze akceptovat použití nové VPD pro přistání do 22.00hod. Osová vzdálenost VPD 24L od VPD 24R bude dle předpisu L14 v rozmezí od 1035 do 1250 metrů.

4) Zajistí postavení a uvedení do provozu stání pro motorové zkoušky ještě před zahájením prací na výstavbě nové VPD a bez ohledu na to, zda nová VPD se bude stavět nebo ne. Bude stanoven jeho provozní řád, bude podrobeno samostatnému posouzení EIA. Následně bude posouzen skutečný vliv hluku ve vztahu k předpokládané hlukové zátěži i nové VPD a přijata vhodná opatření.

5) Maximální délka nové VPD bude 2600 metrů (s posunutím prahu VPD dále od obce). Za tohoto předpokladu odpadne složitá výstavba tunelů a mostů zejména na východním konci VPD, nebude nutno trvale posunovat práh dráhy tak jak záměr navrhuje a i část západní bude stavebně značně zjednodušena o snížení hluku nemluvě.

6) Do severního prostoru obce Nebušice umístí dvě monitorovací čidla pro měření hluku, která budou součástí monitorovacího systému letiště zajišťovaná provozovatelem letiště. Požadují abych byl min. 1x měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha – Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha – Nebušice s tím, že tyto prostředky budou použity vhodným způsobem ve prospěch občanů.

7) Do severního prostoru obce umístí automatický imisní monitoring jehož provozování bude provozováno v režimu státního systému. Požadují abych byl min. 1x měsíčně o naměřených hodnotách informován. Informaci provést např. prostřednictvím úřední desky MČ Praha – Nebušice. Údaje budou sloužit i k sankcím, které budou hrazeny do rozpočtu MČ Praha – Nebušice.

8) Ověří vliv hluku uvažované nové VPD a dalších staveb nezávislou zahraniční laboratoří za předpokladu použití všech směrnic Rady (EHS), Komise (ES) a Evropského parlamentu, které se vztahují k výstavbě a provozování letišť. Investor výstavby nové VPD bude realizovat závěry a doporučení této studie, kterou s jednotlivými obcemi dotčených provozem letiště Ruzyně projedná.

9) Autorizované a nezávislé lékařské instituci zadá zpracování studie přímých, nepřímých, kumulativních a synergických vlivů na zdraví obyvatel současným provozem letiště a výstavbou nové VPD dalších staveb, ve vztahu k: imisím, hluku, možným haváriím, vodohospodářské situaci, aerosolům vznikajícím provozem letadel atd. Investor výstavby nové VPD bude realizovat závěry a doporučení a studii předloží obcím dotčeným provozem letiště Ruzyně.

10) Navrhne optimální způsob, kterým jednotlivá provozní omezení využitelnosti dráhy budou garantována, včetně realizace oprávněných požadavků obcí, organizací, zájmových sdružení a jednotlivců, jakož i způsoby pro kompenzace vlivů na zdraví a majetky obyvatelstva.

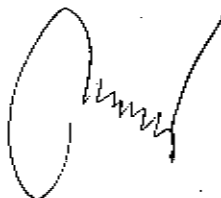
11) Zajistí, aby smlouva o prodeji (nebo jiný vládní či ministerský dokument), kterým se Letiště Praha bude privatizovat (prodávat) bude obsahovat závazky kompenzací dále uvedené.

- a. Občané s trvalým bydlištěm v hlukem dotčených lokalitách budou při svých cestách osvobozeni od placení letištních poplatků;
- b. Zajistí, aby každý majitel nemovitosti, jehož stavba se nachází v ochranném hlukovém pásmu a byla kolaudována právoplatným kolaudačním rozhodnutím do dne právoplatné kolaudace nové dráhy obdrží jednorázovou kompenzaci ve výši 10mil Kč. Stejnou částku obdrží každý majitel pozemku za každý hektar pozemku, případně alikvotní částku, dle skutečné rozlohy. Další variantou kompenzací je stanovení koeficientu, na základě kterého se majitelům dotčených nemovitostí a pozemků bude každé tři roky vyplácet dorovnání ztráty hodnoty majetku (zisku);
- c. Zajistí, aby v novém hlukovém pásmu nebyla vyhlášována stavební uzávěra a neplatila žádná omezení pro majitele pozemků a nemovitostí (krom respektování překážkových rovin). V takovém případě by veškeré náklady na zabezpečení nemovitostí proti hluku nesl vlastník stavby, případně investor.

Teprve potom, jak tyto podmínky budou Letištěm Praha, případně novým soukromým vlastníkem splněny provést nové posouzení záměru.

Souhlasím, že letiště je významným zaměstnavatelem i zdrojem značných příjmů ale tyto faktory by neměly být znehodnocovány megalomanskými projekty v jednom prostoru, zejména když jiná blízká letiště mohou část provozu převzít, vytvořit pracovní místa, snížit nezaměstnanost v daném regionu a letiště Ruzyně se nebude muset rozšiřovat směrem k hlavnímu městu.

S pozdravem



Na vědomí:  
Dle rozdělovníku tisku MŽP 91452