

Odesílá:
Ing. Karel Vykusa



MIZPP00H0BV0

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Číslo w
Číslo p
6 02 2008

Číslo listu
9644 08

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

V Praze dne 04. února 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č.100/01 Sb. Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně (dále jen dokumentace)

K výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni se vyjadřuji takto:

- 1) Již v současné době mne hluk z provozu letiště zásadním způsobem obtěžuje. Zejména noční provoz mně činí značné problémy. Noční hluk by měl být posuzován maximální dosaženou hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování lživě překrývá. **Žádám, aby pro Letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. To by zřejmě vedlo k přeměně tohoto letiště na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm. b). Žádám, aby MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha. Je samozřejmě zapotřebí, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového, vhodněji situovaného mezinárodního letiště byl potřebný časový prostor – např. do roku 2020.** Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku na celém postiženém území a v jednotlivých sídelních útvarech, a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. V místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinnatých nebo údolních. To platí zejména pro oblasti, jako je např. Hanspaulka, Baba (a i další podobně situovaná místa), kde již nyní je hluk z leteckého provozu dosti citelný a obtěžující. **Žádám, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jedině může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádám, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.**
- 2) Nevěřím dokumentaci vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson. Podle

mne to je hra s čísly a s grafikou znázornění. Například na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 (den) jsou pro směr RWY 06L/24R (hlavní dráha) vyznačeny izofony výrazně menšího rozsahu než na mapě současného stavu – rok 2006 – a i na mapě pro výchozí stav – rok 2004!! Přitom se má jednat o provoz podstatně vyšší (v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících oproti roku 2006 = 11,6 mil., resp. roku 2004 = 9,6 mil.). Není k tomu žádný logický důvod, aby na hlavní dráze byl provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek). Jediné možné vysvětlení takového znázornění je účelová manipulace, aby se zvýšený provoz výrazně projevil ve směru dráhy 13/31!! Věc byla zřejmě namodelována tak, že kapacita provozu cílového stavu byla rozložena na uspořádání tří drah, tedy s paralelní RWY – viz mapa po realizaci RWY 06R/24L – rok 2012. Využití nové dráhy umožnilo zmenšení izofon ve směru RWY 06L/24R a z této mapy byla vygenerována mapa neprovedení záměru tak, že zátěž z paralelní dráhy byla přenesena na RWY 13/31. Takový postup a znázornění ale nepodává pravdivou informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY. Z takto zmanipulovaného účelového modelování vychází navazující hodnocení EIA, co se týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývajících zdravotních rizik. Protože je toto modelování nevěrohodné, jsou nevěrohodná i všechna hodnocení na něm založená. **Žádám celkově vypracování oponentní hlukové studie. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.**

- 3) Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace) je koncipován k roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. Upozorňuji na to, že závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA nebude použitelné pro uvedené správní řízení (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.), protože posouzení vlivů je hodnoceno pro stav k roku 2012. Bez stanoviska EIA není možné vydat rozhodnutí ve správním ani jiném řízení. Případný pokus použít stanovisko hodnocení stavu k roku 2012 pro řízení týkající se stavu k roku 2020 by byl pokusem o podvod a obcházení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. **Žádám, aby MŽP nyní předloženou dokumentací vrátilo k přepracování a doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020, neboť již nyní je evidentní, že návrh pro správní řízení na vyhlášení OHP je již připraven.**
- 4) Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 (to je rok, kdy investor plánuje paralelní RWY zprovoznit) se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónu cestujících (216 500 pohybů letadel). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) je k roku 2013. Jenže nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíce již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok) a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012 by podléhalo novému posouzení EIA, je poťouchlé. (Podle zákona to musí být provedeno při zvýšení kapacity o 25 %. Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště hlásit meziroční nárůsty do 10 % a tak postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA. **Žádám, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónu cestujících, resp. 275 000 pohybů letadel za rok, pro stav, který je zcela reálně uvažován (přičemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje. Žádám, aby byl také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště**

(terminály a CARGO), a to v možných variantách: dokládka nákladu do osobních letadel v poměru odpovídajícím současné době (90 %), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů. Žádám, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná. Žádám, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.

- 5) Nesouhlasím s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt, a z toho vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. Jak by se urbanisticky rozvíjelo území, kdyby nebylo provozem letiště omezováno? Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště, nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace pro ni působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí. Tvrzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu, neplatí v případě tranzitu a transferu (kolik je to nyní a kolik by to bylo v budoucnu?) a v případě zamýšlené velké kapacity nákladové dopravy (jaký objem je – byl by v budoucnu – pro Prahu?). Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží? **Žádám, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé životní prostředí území jako omezující faktor pro letecký provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zlepšování technických parametrů letadel (snížení specifické hlučnosti).**
- 6) Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy. To nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí. Jednak proto, že nikdo nemůže do budoucna garantovat, že bude zaručeno rozložení provozu jedině takto – je zapotřebí posoudit možné provozní varianty. A také proto, že takto postavené srovnání realizace stejného provozu ve variantě s novou RWY a bez ní odporuje základnímu smyslu záměru realizace paralelní RWY – umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje. **Žádám, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s provozem, jež by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.**
- 7) Redukce výčtu obcí a m.č. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B) vychází z „předpokládaného využití jednotlivých RWY pro odlety a přílety a z předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno, a tím se významně zmenší rozptyly trajektorií“ (str. 46). **Žádám, aby hodnocení EIA uvažovalo možný kritický stav, že předpokládané poměry využití a trajektorie nebudou v budoucnu ideální – tak, jako ani dnes není realizován jen ideálně možný provoz a trajektorie.**
- 8) Je otázka, jaký smysl má posuzování předložené nulové varianty? Asi jen pro to, aby nějaká varianta byla posuzována, a také jako propagandistické „strašení“ nárůstem provozu na trase RWY 13/31. Byl by takový provoz vůbec možný? Jednalo by se o porušování limitů – tedy zákonných norem. Viz str. 12 dokumentace: Podle „Letecké informační příručky (AIP) ČR“ musejí být vzlety a přistání proudových letadel o

maximální vzletové hmotnosti větší než 7000 kg prováděny z RWY 06/24. Znamená to, že by se v případě nulové varianty pokyny příručky nedodržovaly, nebo by se příručka změnila? Požadujeme posouzení zvažované varianty ve smyslu přílohy 4 části B čl. I č. 5 zákona č. 100/2001 Sb., která by neodporovala platným právním předpisům.

- 9) Nesouhlasím s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA – odůvodnění, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk a že bude posuzováno jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažuji za přijatelné. Nikde není dáno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký hluk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení a souvislosti (synergie). Žádám, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.
- 10) Tabulka počtu příletů a odletů ve srovnávacím roce 2006 (str. 64) uvádí v některých sloupcích podivné údaje nebo součty: $37 + 3$ není 39, $18 + 2$ není 21, $1 + 2$ není 20, $7 + 1$ není 28 (těsně vedle se nepovedl ani součet pohybů za charakteristický letový den, celkem 502, z toho 456 ve dne + 45 v noci). Zřejmě to není významné, ale svědčí to o „pečlivosti“ vypracování dokumentace – jak věřit ostatním údajům? Stejně tak tabulka pro rok 2012 (str. 65): $27 + 18$ není 44, $199 + 118$ není 217, $6 + 1$ není 6, $9 + 1$ není 9, $18 + 1$ není 18. Také v tabulce pro neprovedení v roce 2012 chyba: $80 + 2$ není 2. Jaké úvahy a posouzení na tato čísla navazují? (Stejně chyby také na str. 175.) Taková dokumentace nemůže budít důvěru ani u žáka základní školy. Žádám, aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.
- 11) Jak je možné, že při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 je při provedení paralelní RWY 216,5 tis. pohybů letadel, ale při neprovedení 190,6 tisíc pohybů za rok? Znamená rozdíl nákladní speciály pro zboží? Nebo vyšší objem doklázky, nebo jde jen opět o číselné chyby?
- 12) Ke kapitole D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (str. 211). Dokumentace neuvažuje nemovité kulturní památky v širším zájmovém území. Např. kostel sv. Matěje v Horní Šárce není sice v území navrženého OHP, ale hluk z leteckého provozu nové RWY by zde byl nepochybně významně pociťován. To by jistě negativně ovlivnilo památkovou a pietní atmosféru místa (přilehlý hřbitov). Byla by také na kostel osazena trojitá plastová okna, aby letecký hluk nerušil? Zřejmě ne, neboť by nedosahoval nadlimitní hodnoty, ale jistě by dosahoval úrovně obtěžování. Na str. 211 je uvedeno, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Co se týká staveb pro bydlení, je to tvrzení hrubě neodpovídající realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Není jasné, co je myšleno pojmem „před znalostí o možném rozšiřování letiště“? O jaký rok, o jaký úřední akt by se mělo jednat? Existence letiště jako takového je jistě známa již dlouho, ale neregulovaná, resp. nelimitovaná kapacita provozu (která si vynucuje realizaci paralelní RWY) narůstá tempem, které i v současné době není přesně odhadováno. Např. v roce 1999 při zahrnutí paralelní RWY do směrné části ÚP Prahy, tedy pro výhled po roce 2010, ale i při projednávání změny Z 939/05, byla uvažována kapacita

provozu k roku 2010 = 10 mil. Cestujících (aniž ovšem byly při schvalování ÚP ani při projednávání změny Z 939/05 vůbec uvažovány hlukové zóny nebo vůbec dopady leteckého i generovaného silničního provozu na území!). Přitom již v roce 2005 počet cestujících přesáhl 10 miliónů, v roce 2006 přesáhl 11,5 mil. a pro rok 2010 je nyní uváděn odhad 14 mil. O jakou „znalost“ o rozšiřování letiště by se mělo jednat? Stejně tak je zavádějící a neobjektivní vyjádření na straně 211: „Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.“ Příkladem může být rozsáhlé rozvojové území západně od Nebušic, které je regulérně schváleno v platném územním plánu Prahy. Až v současné době je odborem územního plánu Magistrátu hlavního města Prahy zadávána urbanistická studie, která má za úkol redukovat (zcela zrušit) tuto rozvojovou plochu z důvodu očekávaného vlivu hluku provozu nové paralelní RWY. Dalším příkladem, jak nejasný je pojem „znalost o možném rozšiřování letiště“, je, že ještě v roce 2004, 2005 (a později) při územním řízení na výstavbu areálu „Bytové domy Lysolaje“ na severozápadním okraji Lysolajů stavební úřad Prahy 6 odmítl (v zájmu městského investora) argumentaci, že území je výhledově v ploše nadlimitního hluku. (Jedná se o území prakticky přímo pod osou paralelní dráhy, ve výrazně nadlimitní izofoně.) Odmítám tvrzení, že „zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů“. (str. 211). Také upozorňuji na to, že mapové podklady jsou zjevně zastaralé, neboť neznázorňují již nyní existující rozvojové plochy bydlení (viz např. na okraji Hostivic, Jenče). **Žádám o vysvětlení, co je myšleno pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“.** **Žádám o vyhodnocení snížení hodnoty nemovitostí určených k bydlení v celé oblasti dotčené uvažovaným výhledovým leteckým provozem.** **Žádám o vyhodnocení snížení hodnoty pozemků rozvojových ploch již určených pro bytovou výstavbu, a i odhad dalších pozemků (zejména v ploše navrhovaného OHP), které mají potenciál území pro bydlení a v případě nerealizace paralelní RWY by vysoce pravděpodobně byly jako plochy hodnotného příměstského bydlení využity.** **Žádám o posouzení znehodnocení zabrané zemědělské půdy I. kategorie – nejen z hlediska povinných odvodů za odnětí ZPF, ale z širšího hlediska jako zmaření neobnovitelného přírodního zdroje a zemědělské produkční plochy.**

- 13) Kapitola D.III. „Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována naprosto nedostatečně. Uvedením názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu, resp. pouze uvedením lokalit možných úniků ropných látek, přece nejsou environmentální rizika při možných haváriích vůbec vyhodnocena. Není vyhodnoceno riziko – zkrácení dráhy (dráha pro přistání). **Žádám vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu.** **Žádám vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz.** **Žádám vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních.** **Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s mimoúrovňovou křižovatkou plánovaného silničního okruhu – přes navržená technická opatření pro běžný provoz nejsou vyhodnoceny možné havarijní a kolizní stavy.** **Žádám o vyhodnocení rizika při zkrácení dráhy (dráhy pro přistání).**

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví a je zpracována v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb.



