

Ministerstvo životního prostředí
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Dotazy
čas přání: - 5 - 02 - 2008

Číslo jednací: 9291 /ENV/08

DORUČENKOU !

Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně

Vážení,

zasíláme Vám tímto nesouhlasné stanovisko k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně.

Náš rodinný domek v ul. Austova 112 se nachází ve staré zástavbě v Praze 6 – Nebušicích. Při rekonstrukci RD byla provedena i výměna starých dřevěných oken za speciální plastová. Byly zvýšeny vrstvy všech meziprostorových izolací a objekt byl zateplen. Všechny tyto kroky byly by měly mimo zlepšení tepelných vlastností objektu výrazně přispět i k odhlučnění vnitřních obytných prostor. Bohužel i STÁVAJÍCÍ PROVOZ LETIŠTĚ ČASTO SVÝM HLUKEM ZÁSADNĚ PRONIKÁ DO OBYTNÝCH ČÁSTÍ DOMU. Často v závislosti na povětrnostních podmínkách je stávající hladina hluku neúnosná.

Z uvedených důvodů ZÁSADNĚ NESOUHLASÍME s výstavbou nové vzletové dráhy RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně a nesouhlasíme s předloženou dokumentací o hodnocení vlivů na životní prostředí této plánované dráhy. Žádáme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

1) Žádáme, 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. Žádáme, 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.

2) 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 falešné. 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. Požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónu cestujících, resp. 275 000 pohybů letadel za rok, tedy pro stav, který je zcela reálně uvažován (přičemž může být docílen i dříve) a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje. Požadujeme, 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. Požadujeme, 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. Požadujeme, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.

3) 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 jediné 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. Žádáme, 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.

4) Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace) je koncipován k roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. Upozorňujeme 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. Upozorňujeme předem, že 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. I to je důvod, proč je nezbytné, 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 už připraven.

5) Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfi gurace 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 rovinatých 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. Žádáme, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfi gurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jediné může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádáme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

Další výhrady k dokumentaci:

1) Nevěřím vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson. Je to podle mě hra s čísly a s grafí kou 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. Požadují 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.

2) 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 intenzí kace proti tu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí. Tvzení, 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 staloevropským překladištěm zboží? Navrhujeme, 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).

3) 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.

4) 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, nepovažují 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). Požadují, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

5) Tabulka počtu přiletů 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. Žádáme, aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.

6) 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 doklady, nebo jde jen opět o číselné chyby?

7) 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 pocíťován. To by jistě negativně ovlivnilo památkovou a pietní atmosféru místa (přílehlý 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.) Odmítáme tvrzení, že „zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů“. (str. 211) Také upozorňujeme na to, že mapové podklady jsou zjevně zastaralé, neboť neznázorňují již nyní existující rozvojové plochy bydlení (viz např. na okraji Hostivíc, Jenče). Žádáme o vysvětlení, co je myšleno pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“. Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty nemovitostí určených k bydlení v celé oblasti dotčené uvažovaným výhledovým leteckým provozem. Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty pozemků rozvojových ploch již určených pro bytovou výstavbu, a i odhad dalších pozemků (zejména v ploše navrženého OHP), které mají potenciál území pro bydlení a v případě nerealizace paralelní RWY by vysoce pravděpodobně byly jako plochy hodnotného příměstského bydlení využity. Žádáme 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.

8) 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 uvedení lokalit možných úniků ropných látek, přece nejsou environmentální rizika při možných haváriích vůbec vyhodnocena. Žádáme vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu. Žádáme vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz. Žádáme 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.

9) Není vyhodnoceno riziko – zkrácení dráhy (dráha pro přistání). „Zkrácení (...) by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné.“ (str. 23) Takto nelze hodnotit a kvalitu kovat bezpečnostní rizika.

10) 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) Hodnocení EIA musí uvažovat spíše 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.

11) Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šáreckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka–Lysolaje, jako je lesní území Hlásek severně od Nebušic (téměř pod osou RWY) nebo zvláště chráněné území PP Housle západně od Lysolaj (prakticky pod osou RWY), ale i PP Baba a PP Podbabské skály. Nezmiňuje ani přírodní území pod osou RWY na levém břehu Vltavy – PP Sedlecké skály, a na pravém břehu – PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí a PR Podhoří včetně území přírodního parku Draháň–Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY. Byly uvažovány i živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území, které by mohly být budoucím provozem ovlivněny? Z nedostatečného výčtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkrácený (nedostatečný) výčet druhů. Některé z chybějících maloplošných ZCHÚ jsou zmíněny v části C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání, ale ani zde není výčet úplný (např. kromě zmíněných PP Divoká Šárka a Housle chybí všechna další ZCHÚ v území přírodního parku Šárka–Lysolaje).

12) V popisu skladebních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) (str. 118) je sice zmíněn např. biokoridor podél Litovickošáreckého potoka, ale je označen jako regionální. Popis zřejmě vychází z vadných nebo neaktuálních podkladů? Šáreckým údolím prochází nadregionální biokoridor funkční. Také výčet biocenter a interakčních prvků v širším zájmovém území (zejména na území hl. m. Prahy) není úplný. Hodnocení, že „žádný z výše uvedených skladebních a podpůrných prvků ÚSES nezasahuje do prostoru navrhované dráhy RWY 06R/24L“, je z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí naprosto nedostatečné. Otázka přece nezní jen, zda přímo plocha stavby by zasahovala do plochy ÚSES, ale které prvky a jak by mohly být dotčeny provozem na RWY? Požadujeme dokumentaci v tomto smyslu dopracovat.

13) Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str. 210 a dále) se omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY. To je naprosto nedostačující. Krajinný ráz není jen problém podoby stavby. Je to i kulturní a historická charakteristika území. Jsou to vedle hodnot přírodních i hodnoty estetické. A jak známo, i provoz je estetická kategorie. Není možné souhlasit s hodnocením, že území přírodních parků nejsou dotčena (str. 122). Nejsou dotčena samotnou stavbou dráhy, ale značně by byla dotčena

provozem. Přírodní parky jsou vyhlášeny k ochraně dochovaného významně hodnotného krajinného rázu. A hluk hustého leteckého provozu nejen není pro ráz přírodního parku charakteristický, ale naopak je v naprostém rozporu s ním a hrubě jej degraduje. Pro příklad:

podle vyhlášky č. 8/1990 Sb., o přírodním parku Šárka–Lysolaje, čl. 4 odst. 2: „mimo souvisle zastavěné části ve volné přírodě je zakázáno: ...

c) rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů...“ Soustavný intenzivní letecký hluk by oproti tomu nevalil?

14) Problematika zásahu záměru do ptačích oblastí je redukována na posouzení zásahu do evropsky významných lokalit a bylo provedeno „na základě prověření územního dosahu izofon hlukové zátěže stanovených pro jednotlivé varianty záměru pro denní a noční dobu...“ (str. 120) Jaké izofony byly uvažovány? Jaký limit již ovlivňuje ptačí populace (vyšší citlivost k hluku)? Jediná zmíněná evropsky významná lokalita v severní části obory Hvězda je vzdálená cca 1400 m od osy dráhy 13/31, takže je diskutabilní hodnocení, že záměr do jejího území nezasahuje „ani nepřímými vlivy“ (str. 121).

15) Z hlediska vlivů na přírodní prostředí – chráněná území, druhy flóry a fauny, ÚSES atd., hodnocení uvažuje jen lokalitu vlastní stavby dráhy – nejsou řádně vyhodnoceny možné vlivy na přírodní prostředí v širším zájmovém území, kde vlivy provozu (hluk, znečištění ovzduší a změna imisí) mohou být pro přírodní společenstva významné. Např. Šárecké údolí je známým refugiem ptačích druhů. Tento význam je pravidelně zmiňován v literatuře. Např. v publikaci „Chráněná území ČR 2“ je uvedeno jen v PP Divoká Šárka „80 druhů ptáků, z toho polovina hnízdících“. Toto území, jako i řada dalších obdobně významných, by bylo nepochybně hlukem a znečištěním ovzduší z provozu navrhované RWY citelně dotčeno. Dokumentace vůbec nehodnotí, jaký dlouhodobý vliv letecký provoz může mít na vyskytující se druhy? Proto není možný souhlas s hodnocením na str. 204

a dále: „Záměr neznamená ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor...“ Není možné ani souhlasit s hodnocením, že by záměrem vůbec nebyl ovlivněn ÚSES a další ekosystémy (str. 209 a dále).

16) Nebyl vyhodnocen možný vliv (zejména hluku) na zoologickou zahradu.

17) V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických nejsou vůbec vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (i další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu s cennými přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hlukového pásma, ovlivnil sociální aspekty. Území by se (zvláště pokud by zde byl realizován i silniční okruh ve variantě J) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména skladových areálů, podobně jak se to stalo v jiných územích. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny. V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány významné školní komplexy, jako je Mezinárodní škola v Nebušicích nebo Zemědělská univerzita v Suchdole, jakož i na další školy a předškolní zařízení v postiženém území.

18) Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě není vlastně vůbec provedeno. Dokumentace (str. 63) se toho zbavuje konstatováním, že trasy teprve budou předmětem Plánu organizace výstavby (po výběru zhotovitele stavby), a odkazuje na doporučení EIA. Možných přepravních tras není nekonečně mnoho, měly by být stanoveny již v základním projektu a jako podmínka již před výběrem zhotovitele.

Také viz str. 74: nebyl vyhodnocen hluk z etapy výstavby, s odůvodněním, že nejsou k dispozici potřebné údaje..., není možné odhadnout směry a přepravní trasy..., s dosud

navrženými trasami nebyl ze strany obcí vysloven souhlas. Problém oddálen doporučením, aby po vypracování POV stavby byla provedena akustická studie.

19) Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012 je nejistý. Podle podmíněnosti výstavby: „je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) silničního okruhu (SO) předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy, nebo alespoň výstavbě mimoúrovňové křižovatky Ruzyně...“ (str. 18, 19 dokumentace) Jenže zprovoznění SO zřejmě nebude v posuzovaném roce 2012 – viz harmonogram výstavby a nynější skluz. Není dosud také jisté, která z variant bude realizována. Varianta Ss doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8 se jeví oproti variantě J výrazně výhodnější z hlediska investičních nákladů, při stejné, resp. lepší dopravní funkci a z dlouhodobého hlediska významně vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, dotčení krajiny a přírodních území. Vláda proto přijala v říjnu 2007 usnesení, jímž ukládá ustavení skupiny odborníků, kteří posoudí uvedené varianty. V případě, že bude k realizaci zvolena varianta Ss, komplikovaná mimoúrovňová křižovatka v konfliktu s východním koncem paralelní RWY odpadá a problém kontaktu RWY se silnicí R7 by byl řešen úpravou silnice R7 (např. v rámci jejího každopádně plánovaného zkapacitňování), obdobně jako u přeložky silnice R6. Vzhledem k tomu, že v roce 2012 pravděpodobně nebude ukončena a zprovozněna stavba SO, nebo alespoň mimoúrovňové křižovatky Ruzyně, která dle dokumentace má předcházet výstavbě RWY, požadujeme posouzení RWY k roku 2020, a nikoliv 2012.

20) Nesouhlasíme s tím, že návrh kompenzačních opatření D.IV.4. (str. 218) je odsouván do fáze „další projektové přípravy“ (?? není jasné co je myšleno pojmem „pomoc při rozvoji občanské společnosti“).

21) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212), že „nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, resp. která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě nerealizace záměru“.

22) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str.212), že „krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou PM10 a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí“.

23) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212), že „z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším impaktem kácení prvků dřevin (v areálu stavby)...“, a nesouhlasíme se závěrem, že „z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí (...) lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný“.

V Praze dne 1. února 2008

Ing. Radomíra Wagnerová,
Wagner Hanuš,
spolumajitelé ob

