



MIZPP00H0N70

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 00 Praha 10

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Došlo dne/ čas přijetí: - 5 -02- 2008
Číslo listů:
příloh:

410
7

V Praze, dne 2. února 2008

Číslo jednací: 1933 /ENV/ 08

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

Sdělujeme, že nesouhlasíme s rozšiřováním leteckého provozu na letišti v Praze Ruzyni. Už současná situace znamená výraznou hlukovou zátěž, zejména v noci a při startu letadel. Neumíme si představit, že by se množství letů mělo téměř zdvojnásobit, navíc z velké části v koridoru, který by měl být ještě blíže k nám než je teď. Obáváme se rovněž plánovaného nárůstu nákladní dopravy. Jsme si vědomi toho, že nárůst letecké dopravy je nevyhnutelný, ale nesouhlasíme s tím, aby se zamýšlených téměř 300 000 pohybů letadel ročně uskutečnilo na letišti vzdáleném jen 8 km od areálu Pražského hradu. Cestu vidíme v realizaci druhého letiště pro charterové lety a nákladní dopravu v místě s menší hustotou osídlení než okraj hlavního města. Stejný názor prosazuje i Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2, písm. b). Za vhodnou lokalitu považujeme např. prostor bývalého ruského vojenského letiště u Mimoně.

Jsme přesvědčeni, že žádná objektivní studie nemůže prokázat oprávněnost dalšího výrazného rozšiřování leteckého provozu v tak těsné blízkosti Prahy. I výše uvedená dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí manipuluje s fakty s jediným účelem, aby to „takzvaně vyšlo“.

Uvádíme několik zásadních výhrad k výše uvedené dokumentaci.

1)

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónu cestujících, tj. 216 500 pohybů letadel. Jenže nová dráha by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě by byla snaha využít co nejvíce již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících a již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty a nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. 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 a který právě výstavba posuzované stavby RWY umožňuje.

2)

Návrh ochranného hlukového pásma je koncipován k roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. 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. Požadujeme, aby MŽP nyní předloženou dokumentaci 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.

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. 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)

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 rovinatých nebo údolních. Žádáme, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. Žádáme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

5)

Nevěříme vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson. Studie zde záměrně manipuluje 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 co nejvíce projevil ve směru dráhy 13/31. 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. Požadujeme celkové 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.

6)

Nesouhlasíme 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? Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským 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.

7)

Již dne je velmi nepříjemným aspektem je provádění motorových zkoušek. Nesouhlasíme proto s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA s odůvodněním, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk a že budou posuzovány jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA. Požadujeme, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

8)

Dokumentace byla zpracována zřejmě velmi urychleně. Obsahuje velké množství základních aritmetických chyb, což nesevředly o velké profesionalitě tvůrců dokumentace. Pro příklad uvádím tvrzení, že během charakteristického letového dne, se uskuteční celkem 502 pohybů letadel, z toho 456 ve dne a 45 v noci. Autoři tvrdí, že při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 bude při provedení paralelní RWY 216 500 pohybů letadel, ale při neprovedení jen 190 600 pohybů za rok? Znamená rozdíl nákladní speciály pro zboží? Nebo jde opět jen o číselné chyby?

9)

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. Stejně tak je zavádějící a neobjektivní vyjádření na stejné straně: „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 zcela zrušit tuto rozvojovou plochu z důvodu očekávaného vlivu hluku provozu nové paralelní RWY.

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 Hostivice a 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 navrhovaného 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.

10)

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. 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.

11)

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. Již dnes jsme denně svědky, že piloti letadel nedodržují koridory zejména při stratu a létají si doslova, jak chtějí. Pochybujeme, že je za to Letiště nebo Řízení letového provozu nějak postihuje.

12)

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.

13)

V popisu skladebních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) (str. 118) je sice zmíněn např. biokoridor podél Litovickošáreckého potoka, ale je označen jako regionální. Šáreckým údolím však 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.

14)

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.

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. Žije zde 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...“

16)

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 částech Prahy. 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 např. Zemědělská univerzita v Suchdole, jakož i na další školy a předškolní zařízení v postiženém území. V tomto směru žádáme o dopracování dokumentace.

17)

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 tak byl oddálen doporučením, aby po vypracování POV stavby byla provedena akustická studie.

18)

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). 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.

19)

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 derealizace záměru“.

20)

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....“

21)

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“.

Jsme si vědomi toho, že jsme nezmínili všechny nedostatky a sporné momenty ve výše uvedené dokumentaci. Přesto jsme našli tolik rozporů, že to svědčí buď o neprofesionalitě tvůrců dokumentace nebo o skutečnosti, že tvůrci pracovali se zadáním, aby výsledkem byla naprostá nezbytnost stavby další vzletové dráhy.

Z uvedených důvodů žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí ČR závěry dokumentace odmítlo.

Děkujeme

S pozdravem



Ing. Vladimír Bošek

Ing. Zuzana Bošková

