



MIZPP00H1 IEN

Ministerstvo životního prostředí

Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Věc: Připomínky ke zprávě EIA "Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ"

V Praze 28.1.2008

Dobrý den,

zasílám Vám vyjádření a připomínky ke zprávě EIA "Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ".

S pozdravem

Pavel Kašpárek

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Došlo dne/ čas přijetí: 30 -01- 2008 počet listů/ příloh: 1
Číslo jednací: 4029 /ENV/ 02

710

Vyjádření a připomínky ke zprávě EIA "Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. v platném znění PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYŇĚ"

K bodu B.I.5. "Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění":

První odstavec:

"Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti. Zajištění dostatečné kapacity dráhového systému letiště Praha – Ruzyně je nutnou podmínkou rozvoje celého letiště. Vzhledem k tomu, že na tomto letišti je realizováno cca 90% výkonů letecké dopravy státu, je zřejmé, že zvýšením kapacity jeho dráhového systému bude v budoucích časových horizontech kvantitativně i kvalitativně zajištěna převážná část výkonů letecké dopravy v České republice."

- Toto "zdůvodnění" ve skutečnosti vůbec nezdůvodňuje potřebu rozšíření letiště. Zde se pouze konstatuje, že zvýšením jeho kapacity se zajistí převážná část výkonů letecké dopravy v ČR - to ale není zdůvodnění. To že pokrývá 90% výkonů přeci neznamená, že tomu tak musí být i nadále a není jiná možnost než jej rozšiřovat – existují samozřejmě i jiné varianty, např. převedení části narůstající kapacity jinam, oddělení nákladní dopravy a její převedení jinam apod, viz dále.

Základním problémem celé této EIA zprávy je to, že uvažuje narůstající objem přepravy a jeho pokrytí pouze letištěm Ruzyně jako výchozí předpoklad a pak srovnává dvě varianty – s výstavbou nové dráhy a nulovou bez ní. Přitom varianta s nárůstem provozu bez nové dráhy je pro srovnání nesmyslná a zjevně odporuje zákonným limitům, ať už co se hluku týče nebo omezení vzletů a přistání proudových letadel o MTOW větší jak 7000 kg.

Narůstající objem přepravy a jeho obslužení právě jen letištěm Ruzyně není možné uvažovat jako předem daný fakt, ze kterého pak jen vyplývá jak velké ochranné hlukové pásmo bude vyhlášeno. To je z hlediska životního prostředí naprosto chybný přístup. Požadujeme, aby hodnocení vlivu na životní prostředí vycházelo z předpokladu, že zákonné ochranné hygienické a jiné limity musí být dodržovány, a z toho pak musí vyplývat omezení jak velký provoz za různých podmínek (používané dráhy, specifická hlučnost různých letadel a td.) je možno na letišti provozovat. Další navyšování pak musí být možné jen v rámci limitů vyplývajících z ochrany životního prostředí a obyvatel, např. za pomoci uplatňování lepších technických parametrů nových letadel. Pokud pak ani takto stanovené limity pro narůstající objem přepravy nebudou dostatečné, je třeba hledat řešení, které nebude vyžadovat porušování hygienických limitů – např. přesunem části kapacity na jiné letiště, oddělením nákladní přepravy a jejím přesunem na jiné letiště, či vybudováním nového terminálu či celého letiště v jiné vhodné lokalitě. Z toho musí vycházet i srovnávací varianta.

Vzhledem k výše uvedenému požadujeme kompletní přepracování zprávy o hodnocení vlivu na životní prostředí s uvedením takové srovnávací varianty bez výstavby nové dráhy, která by v maximální míře dodržovala stanovené hygienické limity (a to i již v zástavbě v současnosti leteckým provozem zasažené), nikoli tedy varianty, která takzvaně „řeší“ nedodržování platných hygienických limitů prostě vyhlášením ochranného hlukového pásma. Pro tuto srovnávací variantu musí být vyhodnocen její vliv na životní prostředí při maximálním využití kapacity, které poskytne při dodržení platných limitů. Pro variantu s výstavbou nové dráhy musí být hodnocen její vliv na životní prostředí při maximální kapacitě, kterou dané řešení v rámci navrhovaného ochranného hlukového pásma umožní.

V rámci hodnocení vlivu na životní prostředí musí být stanoveny pro jednotlivé varianty limity provozu, které budou zaručovat dodržování limitů hluku. Ty musí být stanoveny pro všechny varianty a musí být garantováno, že budou dodržovány i po případné privatizaci letiště.

Pokud takto stanovené limity nebudou dostačovat pro potřebné navyšování kapacity, je třeba vypracovat i třetí srovnávací variantu, která by navyšování řešila při dodržení limitů např. přesunem části kapacity do jiné, vhodné lokality (ať už oddělením nákladní přepravy, nebo oddělením „městského“ a mezinárodního provozu a pod.).

Dále:

"Provoz na RWY 13/31 je výrazně omezen hlukovými opatřeními z titulu své orientace, neboť prodloužená osa VPD prochází nad hustě obydlenou městskou zástavbou."

- Zde se vůbec nebere zřetel na dva směry dráhy RWY 13/31, z nichž severní směr jde skoro 10km téměř zcela mimo hustě osídlené území a mohl by být používán. Je absurdní považovat dráhu RWY 13/31 jen jako celek a uvažovat o jejím vyřazení z běžného provozu jako celku.

A dále:

"RWY 06/24 a se vzájemně kříží a jsou tedy provozně závislé a není je možné používat obě současně"

- Toto jednak není pravda (důkazy lze nalézt na příkladech jiných světových letišť, např. letiště New York – LaGuardia, s dvěma kolmými protínajícími se drahami), a jednak si i přímo protičečí s dalšími místy dokumentace, např. str. 65: *„Negativní důsledky by pocítovaly zvláště hustě osídlené městské části Prahy 6, 5 a 17, neboť by bylo nutné plnohodnotně využívat RWY 13/31, především ve směru RWY 13.“*

Dále: *"K zvýšení hodinové špičky z původních 35 na současných 44 došlo po výstavbě a zprovoznění pojezdových drah pro rychlé odbočení u stávající RWY 06/24 a souboru nově přijatých provozních postupů."*

- Když bylo možné navýšit počet pohybů za hodinu o cca 25%, což není nikterak zanedbatelná hodnota, jak je možné že dokumentace vůbec nezahrnuje srovnání s variantou dalšího důsledného vylepšení všech stávajících drah pomocí dalších pojezdových drah, prodloužení drah a pod ?

Dále:

"I toto navýšení není dostatečné a dráhový systém letiště se tak po otevření Terminálu 2 stal nejslabším článkem kapacity letiště, přičemž poptávka po letecké dopravě neustále roste. Jediným řešením této situace je výstavba nové paralelní dráhy, která umožní nezávislý provoz (souběžný vzlet z jedné dráhy a přistání na druhé dráze)."

- S tímto odstavcem zásadně nesouhlasíme. Jediným řešením nemusí být samozřejmě jen výstavba nové dráhy. Kromě již zmíněné možnosti dalšího vylepšení stávajících drah, je zde samozřejmě také varianta dalšího nezvyšování kapacity stávajícího letiště a převedení části (narůstající) kapacity na jiné letiště - umístěné ve vhodném místě, nikoliv nesmyslně blízko hustě osídlených lokalit jak je tomu v případě letiště Ruzyně. Tato zásadní varianta, která by měla být základní srovnávací variantou k předkládanému návrhu, je zde zcela ignorována - což je naprosto nehorázné ! Místo toho jsou zde srovnávány dvě varianty - obě počítající s navýšením kapacity jen v rámci Ruzyně - a pak je pochopitelné, že zpráva vyznívá v tom smyslu, že z hlediska vlivu na životní prostředí jsou

obě varianty srovnatelné – tedy lidově řečeno „jedna horší než druhá“.

Hodnocení vlivu na zdraví je posuzováno v samostatných přílohách, v hlavním dokumentu jsou uvedena pouze shrnutí závěrů z těchto příloh.

Na základě těch je zde pak uvedeno:

"Po zhodnocení celkové situace je z hlediska posouzení vlivu na veřejné zdraví vhodnější realizace nové RWY 06R/24L za předpokladu dodržení všech provozních (technických a organizačních) opatření navrhovaných ve Studii hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha-Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, 3.verze, Techson Praha, 04/2007."

- Vzhledem k tomu, že celá zpráva vůbec nesrovnává dvě či více variant, které by srovnávat měla (viz výše), je toto hodnocení pouze konstatováním že v případě variant které srovnává jsou obě velmi špatné.

Navíc přílohy, které hodnotí vliv na zdraví (zejména hluk), ze kterých tyto závěry vychází, mají mnoho závažných nedostatků a jejich závěry vůbec nelze považovat za hodnověrné - viz následující.

Připomínky k příloze 15 "Posouzení vlivů na veřejné zdraví":

Část "Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví":

Naprosto zásadním problémem této přílohy je fakt, že vychází z výhledového stavu k roku 2012 (resp.2013). Přitom ale navrhované řešení rozšíření letiště a tomu odpovídající ochranné hlukové pásmo i prognózy zvyšování kapacity letiště počítají s údaji do roku 2020, kdy má být kapacita oproti současnému stavu téměř dvojnásobná. Je tedy naprosto nesmyslné posuzovat vliv na zdraví k roku 2012, když navrhované řešení umožní v dalších několika letech další obrovské navýšení kapacity a tedy i zásadní zhoršení vlivu zejména hluku na zdraví obyvatel. Argumentace ve smyslu, že pro případné navýšování v dalších letech po 2012 bude třeba nová EIA studie je silně zavádějící – jednak pak by nemělo smysl vyhlášovat ochranné hlukové pásmo dle předpokládaných hodnot k 2020, jednak to, že uvažované rozšíření letiště povede k zásadnímu nárůstu objemu přepravy je zcela zjevné. Již v současné době je tempo růstu rychlejší než byly předpoklady při zadání.

Dále tato studie při výpočtech počtu obtěžovaných osob uvažuje pouze vnitřní prostředí budov, a to při prakticky zavřených oknech (jen mikroventilace) - s hodnotou poklesu úrovně hluku o 15dB oproti venkovnímu prostředí. Zcela tedy:

- ignoruje fakt, že po zhruba polovinu roku je pro většinu obyvatel normální dlouhodoběji větrat nejen mikroventilací, ale otevřeným oknem, a to i v noční době, kterou studie z hlediska vlivu hluku považuje za nejdůležitější (v letním období dokonce zejména v noční době) - a v tom případě je pokles hluku uvnitř budov oproti venkovnímu prostředí pochopitelně podstatně nižší, než uvažovaných 15dB

- ignoruje skutečnost, že v novou dráhou exponovaném území významně převažuje zástavba rodinných domů se zahradami a nezanedbatelnou část roku se tedy její obyvatelé zdržují také ve venkovním prostředí, vystaveni plné úrovni hluku, navíc v denní době kdy se předpokládá zásadní navýšení množství letů

- ignoruje také maximální hodnoty hluku: zejména pro pro noční období uvažuje zprůměrovanou úroveň hluku, nikoli maximální úroveň hluku při jednotlivých přeletech – přitom dle dostupných zdravotních statistik je právě silný přerušovaný hluk mnohem nebezpečnější než slabší trvalý.

Poznámka k mikroventilaci: předpokládat, že obyvatelé exponovaného území budou větrat jen mikroventilací, je nesmyslné - jednak mikroventilace nezajišťuje dostatečnou výměnu vzduchu v místnosti (z hlediska obsahu CO₂), jednak je v topném období tou nejvíce energií plýtvající variantou větrání. (Viz např. publikace Jokl:Zdravé pracovní a obytné prostředí.)

V této příloze jsou navíc uváděna podezřele nízká čísla osob v jednotlivých lokalitách, kteří jsou exponováni hluku. Přitom způsob získání těchto počtů exponovaných osob není zde podrobně uveden, je pouze konstatováno "V této expertize již jsou uvažováni pouze obyvatelé skutečně exponovaní podle údajů ČSÚ, a proto je jejich počet významně nižší". Počet exponovaných osob by měl být přesně vypočten (a tento výpočet zdokumentován), neboť údaje ČSÚ mohou být v tomto směru pravděpodobně značně zkrácené. Oba údaje by měly být srovnány, včetně přesného popisu způsobu jejich získání a vysvětlení rozdílů.

Počty obyvatel také svými nízkými hodnotami jasně svědčí o tom, že zřejmě vůbec nejsou uvažováni např. zaměstnanci a studenti České zemědělské univerzity v Suchdole, kterých zde pobývá mnoho tisíc. Obdobně zjevně chybí počty lidí např. Mezinárodní školy v lokalitě Nebušice. Pro studium navíc platí dle nařízení vlády ze dne 15.března 2006 maximální úroveň hluku 50 dB, což nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP).

Počty obyvatel jsou navíc uvažovány pouze k současnosti. Pro srovnání je nutné i počty obyvatel uvažovat současné i predikované k roku 2020.

Posuzování vlivu hluku také vynechává hluk od tzv. motorových zkoušek. Tvzení že „*nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj limity pro letecký hluk*“ je sice pravdivé, to ale přeci neznamená že jejich hluk nemá být posuzován – obdobně jako je posuzován např. hluk od silniční a železniční dopravy, navíc zákon přímo vyžaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemné působení a souvislosti. Požadujeme tedy, aby tento hluk nebyl v žádné části hodnocení vynecháván a požadujeme přepracování všech částí, kterých se toto týká.

Vzhledem k výše uvedenému je třeba tuto přílohu a její závěry považovat za nepoužitelné a je nutno vyžadovat její kompletní přepracování, s uvažováním stavu k roku 2020 a se zohledněním výše uvedeného.

Krom toho je pochopitelně třeba doplnit tuto část i pro další varianty (viz výše), aby bylo možné srovnat účinky na zdraví nejen pro dvě varianty takzvané "jedna horší než druhá", které znamenají obě zásadní zvýšení počtu osob obtěžovaných hlukem.

Připomínky k hodnocení synergických účinků hluku z letecké a silniční dopravy:

V lokalitě Suchdol je pro hluk ze silniční dopravy uvažována pouze ulice Kamýcká a jsou zcela ignorovány např. ulice Internacionální a Suchdolská, které jsou přitom zatíženy hlukem od kloubových autobusů (ve špičce interval cca 3min!) a přitom jsou velmi blízko středu linie nové uvažované letové dráhy. Dále chybí posouzení synergického vlivu v oblasti případného přivaděče k okruhu „J“ SOKP v lokalitě Na rybářce. Další oblastí která chybí v posouzení je Dolní Sedlec, kde je hluk jednak od železniční dopravy (Praha – Děčín), jednak od automobilové (Kamýcká,

Podbabská, Roztocká) a navíc při realizaci varianty „J“ SOKP obří patrový most přes Vltavu.

K části týkající se analýzy rizik:

Chybí podrobná analýza rizik leteckých havárií při přistání či odletu letadel a analýza těchto rizik v souvislosti s hustě obydleným územím, kterého se tato rizika týkají. Přitom nejde o nic zanedbatelného, např. vzhledem k velkému zvýšení rizika teroristických útoků, ani o nic hypotetického – v lokalitě Suchdol již k jednomu pádu letadla došlo (v roce 1975, 75 mrtvých).

K části „Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky“:

Zde zcela chybí podrobná analýza dopadu na ceny nemovitostí. Je zde uvedeno „*Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.*“ - což je naprostý nesmysl.

Dále: „*zpracovatelům dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů.*“

Vzhledem k předchozímu požadujeme doplnění o podrobnou analýzu předpokladu vlivu na ceny hmotného majetku, provedenou nezávislou studií, založenou na reálných číslech získaných z jiných podobných situací v Evropě – a to pro celé území zasažené leteckou dopravou k výhledovému roku 2020.

Závěr – shrnutí vyjádření ke zprávě EIA

Vzhledem k zásadním nedostatkům předložené zprávy hodnotící vliv uvažované stavby PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ na životní prostředí ji považujeme za neobjektivní a **požadujeme její kompletní odmítnutí a vrácení ke kompletnímu přepracování a k opravě všech výše uvedených nedostatků.** Především požadujeme následující:

- Pro obě varianty musí být stanoveny limity provozu pro dodržení hlukových limitů, bez vyhlášení nových ochranných hlukových pásem, a teprve z nich pak musí vycházet údaje o maximálním možném provozu pro jednotlivé varianty. Není přijatelné vyhlášovat nové OHP v oblasti již existující zástavby, navíc tak obrovského rozsahu jak je předkládáno.
- Všechna hodnocení vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel pak musí být provedena pro maximální kapacitu, kterou daná varianta umožní při dodržení limitů, nikoliv tedy jen k roku 2012.
- Pokud nebude kapacita při dodržení předchozího dvou bodů dostačovat pro zajištění očekávaného zvyšování objemu přepravy, je třeba hledat jinou variantu a nikoli to takzvaně „řešit“ vyhlášením OHP. V tom případě **požadujeme vypracování i třetí srovnávací varianty s přesunem části kapacity letiště do vhodnější lokality.**
- Pro tzv. nulovou variantu (bez nové dráhy) je nutno uvažovat i možnost využití severního směru dráhy RWY 13/31 a uvažovat skutečnou kapacitu, kterou tato varianta při použití jednoho směru RWY 13/31 umožní.
- Počty obyvatel pro hlukové studie je třeba doložit a zejména uvažovat kompletní, tedy jednak včetně vynechaných škol (ČZÚ a jiné, cca 20 tisíc obyvatel) a jednak také uvažovat počty

obyvatel navýšené dle předpokládaného stavu k roku 2020. Pro lokality škol je třeba brát zřetel na hygienické limity stanovené pro studium.

- Pro posuzování synergického vlivu letecké, silniční a železniční dopravy je třeba **doplnit všechny chybně vynechané lokality.**
- Je nutno **uvažovat i hluk od tzv. motorových zkoušek.**
- Posuzování vliv hluku na zdraví musí **brát zřetel na charakter zástavby** (domky se zahradami apod.), počítat i s nutností větrání – nesmí tedy zjednodušeně počítat s hlukem jen uvnitř objektů v noci a se zavřenými okny, ze zdravotního hlediska nelze pro noční období uvažovat zprůměrované hodnoty hluku.
- Je nutno doplnit nezávislou analýzu vlivu na **vývoj cen hmotného majetku** a návrh kompenzace.
- Je nutno **doplnit podrobnou analýzu rizik** pro letecké havárie při přistání či odletu s uvažováním hustě obydlených exponovaných území.

V Praze dne 28.1.2008

Pavel a Hana Kašpárkovi

podpis



