



Ministerstvo životního prostředí

Ing. Jaroslava Honová,
ředitelka odboru posuzování vlivu na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Datum dopř. 31-01-2008
čas příjez. 11:00
Průběh jednání

7/10

Číslo jednání 7434 ENVL 08

Praha, 31.1.2008

**Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně"
na životní prostředí (EIA)**

Vážená paní ředitelko,

My, níže podepsaní, se připojujeme ke svým spoluobčanům, kteří považují předloženou dokumentaci za účelově zpracovanou, zavádějící a odporující smyslu a poslání právního řádu ČR. Důvody pro toto tvrzení uvádíme následující:

1. Dokumentace je neúplná:

- 1a. Dokumentace neposuzuje provozní stavy včetně maximální kapacity po vybudování nové dráhy. Požadujeme, aby posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno minimálně ke stavu v roce 2020, tedy podle prognózy pro kapacitu 21,2 miliónů 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 posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06L/24R + 06R/24L + 13/31.
- 1b. Dokumentace neposuzuje maximální kapacitu bez vybudování nové dráhy. Požadujeme, aby byl posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO) a to v možných variantách: doklázky v poměru odpovídající poměru jako v 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.
- 1c. Příloha č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. požaduje, aby zpracovatel dokumentace sestavil charakteristiku opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Jelikož je tato neúplná, požadujeme její doplnění: Požadujeme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit a organizace provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech, a aby takto zjištěný stav byl uveden jako základní a nutné opatření k prevenci, vyloučení, snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí. (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)).

- 1d. Dle citace zákona v úvodu předchozího bodu nelze návrh kompenzačních opatření D.IV.4. (str. 218) odsouvat do fáze „další projektové přípravy“
- 1e. Ve zdůvodnění potřeby záměru věta „*Každá dopravní infrastruktura musí mít možnost rozšiřování, aby bylo možné zvyšování jejich výkonů v budoucnosti*“ byla v hodnocení pomínuta. K tomuto významnému demagogickému tvrzení by měly být nalezeny odpovídající dostatečně obecné důvody, nebo toto zdůvodnění záměru odmítnout jako irelevantní. Požadujeme doplnění dokumentace o posouzení tohoto výroku. (Jeho obhajobu považujeme za precedentský důvod ke stavbám jakkoli poškozujícím životní prostředí apod.)
- 1f. V hlukové studii Ing. Potužníkové je podrobně zhodnocena situace po vybudování paralelní dráhy, ale srovnávací varianta „*neprovedení záměru*“ je odbyta několika nepřesnými větami o „*redistribuci akustické zátěže s následnou novou expozicí několika desítek tisíc lidí*“. Požadujeme doplnění dokumentace o relevantní zdůvodnění citovaného výroku.

2. Dokumentace obsahuje protichůdné závěry, stanoviska:

- 2a. V textu dokumentace lze nalézt např. na straně 5 přílohy 15: „*Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není možné je používat obě souběžně.*“, podobně jako strana 222 dokumentace: „*Kapacita dráhového systému, jehož dráhy se kříží, je prakticky stejná jako kapacita dráhy jediné. Jinak řečeno, pokud probíhá operace na jedné dráze, není možné připustit pohyb na druhé nebo třeba třetí dráze.*“, naopak spodní tabulka na straně 65 dokumentace, stejně jako poznámka pod ní: „*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.*“ si současné využití obou dnes používaných drah z kapacitních důvodů přímo vynucují. Toto je zcela zásadní rozpor, který musí navrhovatel vysvětlit, protože rozložení provozu na dráhovém systému v různých obdobích a variantách je základní vstupní údaj do všech dalších dílčích hodnocení vlivů na životní prostředí (hluk, emise, zdraví, atd.). Bez vyjasnění dráhové kapacity ve všech variantách je dokumentace zavádějící.
- 2b. Na str. 137 dokumentace se uvádí: „*Uvedené závěry jsou zatíženy nejistotami....., zejména nejistotami v odhadu imisního pozadí. ...*“, o dva odstavce výše: „*Z výsledků kvantitativního hodnocení zdravotních rizik znečištěného ovzduší vyplývá dominantní vliv imisního pozadí s určitým přispěním provozu letiště....*“. Z uvedeného vyplývá, že závěr o dominantním vlivu imisního pozadí nelze brát vážně, a tudíž argumentace ve smyslu zanedbatelného imisního vlivu leteckého provozu je nepodložená a zavádějící. Požadujeme opravu dokumentace ve zmíněné oblasti tak, aby odpovídala stupni poznání a uváděla ověřené skutečnosti (jinými slovy, aby autor byl schopen v případě podobných zřejmých okolností připustit, že není v jeho silách danou problematiku posoudit).
- 2c. Na str. 184 dokumentace se uvádí: „*1. Zvyšování přepravních výkonů letiště....doprovází pozvolný růst hlukové zátěže... Výstavba paralelní RWY06R/24L tuto základní skutečnost neovlivní*“. Naproti tomu na str. 178 dokumentace se uvádí: „*přenesením části leteckého provozu na novou RWY06R/24L se v denní doběhlukem však bude zatíženo nyní relativně klidné území Nebušic a Suchdola.*“ Dokumentace zlehčuje hlukové zatížení oblastí s hustým a početným osídlením - v Suchdole není brána v potaz přítomnost cca 15.000 studentů a zaměstnanců České zemědělské univerzity v Praze, která leží přímo v ose nové RWY v oblasti nadlimitního hluku.
- 2c. Dokumentace uvádí, že „*Další provozní omezení vyplývá ze skutečnosti, že RWY 06/24 a RWY 13/31 se vzájemně kříží, jsou provozně závislé a není je možné používat obě souběžně.*“ - strana 5 hlukové studie Ing. Potužníkové je v příkrém rozporu s plánovaným

rozvržením provozu v roce 2012 "neprovedení záměru", kde se naopak souběžně používání obou provozně závislých drah předpokládá. Požadujeme odstranění zmíněného rozporu (souvisí s bodem 1b).

3. Dokumentace popírá účel, který jí přisuzuje zákon – podporuje budoucí soukromé ekonomické zájmy na úkor obrany přijatelného životního prostředí obyvatel okolí letiště:

- 3a. Zákon o ochraně veřejného zdraví č.258/2000 Sb. §31, odst. 2 uvádí, kdy je provozovatel letiště povinen navrhnout ochranné hlukové pásmo. Domníváme se, že jde o případy, kdy je v zájmu společnosti ekonomicky využít stávající stavby jejich vytížením na maximální kapacitu, při níž může dojít k nárůstu hlukové zátěže. Je proti smyslu zákonných předpisů stanovujících hlukové limity (v případě leteckého provozu vyšší než v běžných případech) a zároveň dovolujících jejich překročení, tj. aby takový stav byl plánován a legalizován do budoucna v souvislosti se stavbou, která nemusí být nutně realizována. Požadujeme, aby zpracovatel dokumentace přehodnotil výklad zákonných předpisů ve prospěch těch, kterým mají sloužit a nikoliv ku prospěchu byť i státních ryze ekonomických zájmů. Proto pokládáme za naprosto nepřijatelné, aby dokumentace schvalovala zavádění ochranných hlukových pásem pro budoucí stavby. Naopak žádáme o doplnění návrhu charakteristiky opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí o stanovení ochranného pásma oblastí potenciálně v budoucnu zasažených hlukem a emisemi z leteckého provozu tak, aby je letový provoz nemohl zatížit nad limity stanovené zák. 523/2006 Sb., resp. dalšími nadlimitními vlivy.

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 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 již připraven.

PUCHALA MARTIN
PUHALOVA OLGA



