

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

k zn. 91452/ENV/07



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
Dostlo dne/ čas příjmu: - 4 - 02 - 2008
Číslo jednání: 8711
ENV/08 2

Věc: Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí

Žádáme o vrácení předložené dokumentace oznamovateli k doplnění nebo přepracování, protože dokumentace vykazuje závažná věcná pochybení a její obsah a zpracování je v rozporu se zákonem č. 100/2001 Sb. (dále též jen zákon).

K předložené dokumentaci máme zejména následující námítky a připomínky:

1. Nesplnění náležitostí dokumentace

Předložená dokumentace nemá náležitosti striktně vymezené zákonem č.100/2001 Sb. ve znění platném k datu oznámení záměru. Na tuto skutečnost bylo již MŽP upozorněno - viz kopie dopisu v příloze č.1.

Dokumentace neobsahuje náležitosti dokumentace dle § 8 odst. 1 a části B čl. I. odst. 2 přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a to Kapacitu (rozsah) záměru. V dokumentaci je sice obsažen článek na str. 18 označený jako B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru s tímto textem:

„Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Praha – Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítě a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.“

Z výše uvedeného textu je zcela zřejmé, že označení článku je pouze účelové a v textu žádné údaje ohledně kapacity záměru uvedeny nejsou. Údaje o kapacitě záměru jsme nenalezli ani v dalším textu dokumentace. V celém textu dokumentace se slovo kapacita sice objevuje mnohokrát v různých podobách, nikdy však ve spojení s jakýmkoliv údajem o kapacitě záměru – viz příloha č.2.

Vzhledem k tomu, že v dokumentaci není vymezena kapacita záměru (zákonem požadovaná náležitost), dochází k řetězení všech dále uvedených chyb v posuzování vlivu na životní prostředí a je tak znemožněno relevantní posouzení dokumentace ze strany příslušných úřadů i veřejnosti. Závěry vyvozené v této dokumentaci nemohou sloužit pro posouzení vlivů na životní prostředí, oznamovatel a zpracovatel se vyhýbají povinnosti uvést kapacitu záměru, což by jim po roce 2012 umožnilo zcela nekontrolovatelný a neomezený rozvoj.

Degradaci problematiky EIA je pak označování např. mapových podkladů a tabulek u hlukové studie u území zasaženého hlukem v roce 2012 jako cílový stav. Toto označení v dokumentaci je hrubě zavádějící a nesprávné, rok 2012 nikdy nebyl a nebude cílovým stavem záměru, protože celý záměr oznamovatele by ztratil jakýkoliv smysl a navíc v samotné dokumentaci se předpokládá další nárůst přepravy!

V této souvislosti je třeba konstatovat, že neuvedení kapacity záměru je zcela účelové, protože zpracovatel dobře ví, jak se uvádí kapacita záměru v dokumentaci, což dokazuje jeho zpracování oznámení záměru z roku 2006 pro stejného oznamovatele Letiště Praha, s.p., závěrečné zjištění zn. S-MHMP 062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá (viz příloha č.9 dokumentace). Uvedené oznámení předpokládá stav produkce odpadních vod na letišti k roku 2020 (viz. např. str. 197 textu dokumentace) a na kapacitu k roku 2020 je i posuzován vliv na životní prostředí. Zpracovatel oznámení RNDr. Bajer v případě ČOV pro letiště v Ruzyni v plném rozsahu splnil požadované náležitosti oznámení v bodě „Kapacita (rozsah) záměru“ a věnuje tomuto bodu téměř 40 řádek textu, kde je kapacita ČOV podrobně definována. Rozdíl oproti dokumentaci k RWY, která rovněž posuzuje vliv na životní prostředí podle stejného zákona, je markantní, přičemž navíc je v rámci této dokumentace posuzován přímý vliv na zdraví obyvatel.

Vzhledem k výše uvedenému konstatujeme porušení zákona 100/2001 Sb.

2. Chybné posuzování záměru

a) Zákon požaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu přípravy, výstavby, provozu a ukončení záměru (§ 5). Předložený záměr jednoznačně nepředpokládá ukončení a je prokazatelně dlouhodobý. V tomto případě nebylo zcela nepochybně provedeno posouzení provozu ani posouzení po etapách. Dokumentace posuzuje vliv provozu pouze k datu uvedení nové dráhy do provozu (rok 2012!), což je naprosto nepřijatelný postup. Posuzovat vliv provozu dlouhodobého záměru se životností 50 a více let pouze k datu uvedení dráhy do provozu je naprosto absurdní a v rozporu se zákonem.

b) Zatímco hluková studie a větší část dokumentace posuzuje vliv na životní prostředí podle údajů Letiště Praha, s.p. o provozu v roce 2012 s komentářem, že delší výhled není možný a byl by spekulativní (toto je hodnocení zpracovatele v dokumentaci!), zpracovatel na základě „spekulativních“ odhadů provozu k roku 2020:

- navrhuje rozsáhlá ochranná hygienická hluková pásma,
- posuzuje vliv na životní prostředí z hlediska vypouštění odpadních vod s využitím oznámení záměru z roku 2006, které je opět posuzováno podle „spekulativních údajů Letiště Praha, s.p.“ k roku 2020. Obě zátěže pro životní prostředí mají přitom na počátku stejný rozhodující vstup – počet přepravených pasažérů, který se v případě posuzování dráhového systému promítne do počtu letadel a zátěže s tím související a u ČOV se pasažéři projeví v produkci odpadních vod,

Posuzování zátěže životního prostředí vlivem silniční dopravy je pro změnu uvažováno podle údajů roku 2013.

Vzhledem k tomu, že různé části dokumentace vlivů záměru na životní prostředí jsou posuzovány k jinému období, je celé posuzování vlivu záměru na životní prostředí zcela nevěrohodné.

c) Přestože je v dokumentaci uvedena celková kapacita stávajících terminálů (10,0 + 13,7 mil cestujících, str.13), oznamovatel i zpracovatel dokumentace přesto nesmyslně posuzují vliv provozu k roku 2012, i když je zřejmé, že reálná kapacita dráhového systému je dokonce vyšší než kapacita terminálů.

Tento výše uvedený „postup“ oznamovatele a zpracovatele (body a,b,c) odmítáme jako nezákonný, odporuje smyslu celého zákona i elementární logice a požadujeme, aby v rámci dokumentace byl vliv na životní prostředí posuzován alespoň stejně jako v případě vlivu záměru ČOV, tedy k roku 2020. Zřejmým důkazem, že hodnocení vlivu na životní prostředí lze k roku 2020 provést, je závěrečné zjištění zn. S-MHMP 062663/2007/OOP/VI/ELA/325-2/Ža (viz příloha 9 dokumentace), které je provedeno k roku 2020.

d) V dokumentaci se navíc neposuzuje vliv na životní prostředí po realizaci záměru vzhledem ke stavu v době oznámení záměru (rok 2005), ale svévolně je posunut srovnávací stav do roku 2006, přestože zákon 100/2001 Sb. výslovně požaduje v § 5 odst.2 vycházet ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru. Záměr byl oznámen v roce 2005, srovnávacím rokem tedy může být v nejlepším případě rok 2005. Důsledkem postupu zpracovatele je hrubé zkreslení celkového dopadu na životní prostředí, protože mezi roky 2005 a 2006 došlo k dalšímu nárůstu přepravy na letišti a tedy i srovnání s rokem 2012 vychází zpracovateli lépe. Zpracovatel uvádí v dokumentaci účelově pojem výchozí stav k roku 2004, ale srovnává vše k roku 2006, který nazývá srovnávacím rokem?!

Jedná se opět o porušení zákona, požadujeme nápravu.

e) Zpracovatel také většinou nehodnotí vliv záměru ve vztahu k výchozímu stavu, jak požaduje zákon, ale převážně k variantě nárůstu provozu na současném dráhovém systému k roku 2012. Při tom navíc srovnává plnou maximální kapacitu stávajících drah se stavem počátečním na rozšířeném dráhovém systému – je však evidentní, že s každým dalším rokem by se vliv realizovaného záměru na životní prostředí zvětšoval – viz též bod 5. Jedná se opět o porušení zákona, požadujeme nápravu.

f) O správnosti a kvalitě vyhodnocení údajů o počtu osob dotčených hlukem vzbuzuje důvodné pochybnosti kromě jiného i následující:

- studie hluku příloha 13 uvádí, že v roce 2012 by při realizaci záměru bylo v noci zasaženo 25% území Suchdola, bez realizace dráhy plných 80%, přičemž současně deklarují, že noční provoz by byl v podstatě stejný. Jen tento nesmysl představuje cca 3000 osob Suchdola!

- paní Ing. Potužníková v příloze 15 hrozí desítkami tisíc postižených obyvatel hlukem v Praze 6,5, dokonce to podtrhne a zvýrazní, ale pro toto tvrzení nemá v celé dokumentaci žádný podklad, Techson navíc jednoznačně uvádí, že maximální kapacita starého dráhového systému je necelých 200 000 pohybů za rok a počty osob vyčísluje s přesností na jednotky.

- Techson v příloze 13 a ing. Potužníková v příloze 15 pracují s odlišnými údaji o počtu osob na dotčeném území. Tento fakt je již sám o sobě absolutně nepřijatelný, ale je nutné dále konstatovat, že ani jeden údaj není prokazatelně správný ve vztahu k roku 2012 a k údajům za rok 2006 lze mít rovněž vážné výhrady, protože se vztahují k počátku roku 2006. V případě minimálního průzkumu na místě by oba autoři zjistili, že počet osob se na posuzovaném území zvýšil již během roku 2006 a že tento trend pokračoval i v roce 2007 díky rozsáhlé výstavbě bytových domů. Vzhledem k tomu, že v obcích není stavební uzávěra, nelze předpokládat stejný počet obyvatel jako k 1.1.2006 i pro rok 2012, což oba zpracovatelé provedli.

Údaje Techson i Ing. Potužníkové o počtu dotčených osob jsou tedy zkreslené a nadále nepoužitelné.

3. Pracovní návrh ochranného hlukového pásma

Přílohou dokumentace je i pracovní návrh ochranného hygienického hlukového pásma v okolí letiště Praha – Ruzyně (termín „pracovní“ uvádí zpracovatel v dokumentaci), které prokazatelně není navrženo na stav záměru posuzovaný v dokumentaci ani v oznámení záměru. Ochranné pásmo, ve formě pracovního návrhu, je navrženo na spekulativní (slovy zpracovatele) odhad provozu drah k roku 2020 (?), přestože k tomuto datu není v dokumentaci provedeno vyhodnocení vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel?! K tomuto uvádíme:

- a) Odmítáme rozšiřování ochranného hlukového pásma na území určené k trvalému bydlení.
- b) Provoz záměru oznamovatele k roku 2020, na který je navrženo OHP v příloze dokumentace č.14, není v dokumentaci posuzován z hlediska vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 100/2001 Sb.
- c) Upozorňujeme na to, že závěrečné stanovisko k nyní projednávané dokumentaci nemůže být podkladem pro případné správní řízení oznamovatele na jakémkoliv územní řízení ohledně zřízení OHP (nebude splněn požadavek § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb.).
- d) Pracovní návrh OHP k roku 2020 byl do dokumentace vložen zjevně zcela účelově. Jestliže nedojde k celkovému přepracování dokumentace, žádáme příslušný úřad, aby ve stanovisku k dokumentaci dle § 10 zákona bylo jednoznačně uvedeno, že se návrhu OHP dle přílohy 14 netýká.
- e) V dokumentaci se zcela zjevně účelově uvádí, že pracovní návrh OHP byl „předjednán“?! s dotčenými obcemi. To je zcela nepravdivé tvrzení, osobně jsme se v prosinci 2007 zúčastnili prezentace OHP pro občany Suchdola pracovníky letiště, kde byl tento nehorázný návrh představen veřejnosti. Návrh byl zcela jednoznačně odmítnut všemi přítomnými občany, s vedením obce v této záležitosti nebylo jednáno a deklarovat představení pracovního návrhu OHP jako předjednání je neuvěřitelné tvrzení a matení úřadů i veřejnosti. Podle výsledků jednání zastupitelstva MČ Praha Suchdol v této věci v průběhu ledna lze konstatovat, že návrh OHP byl zcela jednoznačně odmítnut.

4. Nesplnění závěrů zjišťovacího řízení

Oznamovatel a zpracovatel nerespektovali závěry zjišťovacího řízení a to i relevantní požadavky státních úřadů odpovědných za veřejné zdraví na zasaženém území. Ministerstvo životního prostředí požadovalo v závěrech zjišťovacího řízení zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle zák. 100/2001 Sb., příl. 4 především s důrazem na následující oblasti (citujeme): „- dále je třeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních (viz přílohy)“

Zákon požaduje po dokumentaci, kromě jiného, aby byla vypracována v souladu se závěry zjišťovacího řízení. V tomto směru jsme nuceni konstatovat, že dokumentace byla zpracována v rozporu se zákonem, a to zejména z těchto důvodů:

a) nebyl zohledněn ani vypořádán požadavek Krajské hygienické stanice Středočeského kraje, která v bodě 1/ uvádí:

„ Hluková studie a celá dokumentace je zpracována ve výhledu pouze k roku 2010, je nutné hodnotit výhledové období do r. 2015 až 2020 a prognosu vývoje leteckého provozu k tomuto časovému horizontu odhadnout včetně všech souvisejících opatření v území. “

Musíme jednoznačně konstatovat, že dokumentace tuto připomínku, která byla podána ze strany úřadu odpovědného za ochranu veřejného zdraví v části území dotčeného provozem letiště a měla by být tedy připomínkou a požadavkem relevantním, zcela ignoruje. Uvedený požadavek je volně citován v příloze dokumentace č.16, ale ve stanovisku se zpracovatel k tomuto požadavku žádným způsobem nevyjadřuje, zcela jej opomíjí a bez jakékoliv argumentace či vyvrácení tohoto požadavku pokračuje i v dokumentaci v hodnocení vlivů k datu uvedení záměru do provozu.

b) nebyl zohledněn požadavek na stanovení dlouhodobě nepřekročitelných limitů pro provoz drah zejména v nočních hodinách ve vyjádření občanů Suchdola, ve kterém bylo současně poukazováno na nesmyslnost posuzování vlivů pouze podle stavu v roce 2010 (str. 34 přílohy 16) č. 8602/ENV/710/05

Zpracovatel ve svém stanovisku k tomuto vyjádření nehodnotí, zda je požadavek relevantní nebo ne, pouze v něm zcela nesprávně a od věci:

- uvádí , že „Zpracovatelský tým dokumentace zastává názor, že aktuálnost údajů o kapacitě a vyřízení letiště je prvořadě věcí oznamovatele“,
- upozorňuje na návrh OHP v příloze 14. Tento však naprosto nestanovuje limity pro provoz letiště, ba právě naopak,
- uvádí, že „lze konstatovat, že 15,4 mil cestujících ročně bude odbaveno, ať dojde nebo nedojde k realizaci paralelní RWY“. Vzhledem k tomu, že dokumentace sama uvádí určité počty osob zasažené již nyní nadlimitním hlukem mimo OHP, je tvrzení zpracovatele velmi zarážející a znepokojivé,
- uvádí, že záměr bude projednán pouze na stav provozu k roku 2012, sám však jednoznačně předpokládá v dalších letech zvýšení provozu i zátěže pro životní prostředí?!

c) Vyjádření Ing. Václava Vika a JUDr. Andrey Vikové, ze dne 11.10.2005 nebylo vůbec vypořádáno (doručeno 17.10.2005 Ministerstvu životního prostředí - součást závěrů zjišťovacího řízení pod č. 8601/ENV/710/05)

- zpracovatel při zpracování dokumentace zcela ignoroval toto vyjádření i připomínky a požadavky ve vyjádření uvedené,
- v rámci přílohy dokumentace č. 16 Závěr zjišťovacího řízení a vypořádání připomínek není výše uvedené vyjádření uvedeno, chybí jakékoliv stanovisko zpracovatele k podstatě vyjádření, zpracovatel se vyjádřením vůbec nezabýval a zcela ho ignoroval.

Na příkladu výše uvedených „vypořádání“ vyjádření ze zjišťovacího řízení je zcela zřejmé porušení zákona ze strany zpracovatele, je patrná jeho snaha se zcela vyhnout závažným připomínkám a další obdobná „opomenutí“ lze nalézt i ve vztahu k dalším vyjádřením.

Zpracovatel dále v příloze 16 dokumentace v úvodu účelově zkresluje a přeformulovává závěr zjišťovacího řízení – závěr zjišťovacího řízení je doslovně citován až do posledního bodu – odrážky,

kde je náhle text výrazně zkrácen a přeformulován, zpracovatel dokumentace omezuje požadavek úřadu (MŽP) pouze na „*zohlednění a vypořádání všech relevantních požadavků na doplnění*“. V rozporu s tvrzením v úvodu přílohy č.16 není plný text původních vyjádření přiložen, což znemožňuje srovnání textu zkráceného zpracovatelem v příloze 16 se skutečným textem vyjádření.

Dále konstatujeme, že v rámci zjišťovacího řízení nebylo k dispozici vyjádření úřadu odpovědného za ochranu zdraví na území nejvíce zasaženém zdraví poškozujícími vlivy, nestalo se součástí závěrů zjišťovacího řízení, přestože bylo přímo osloveno Ministerstvem životního prostředí, které uvedlo v omyl ostatní účastníky i veřejnost jednoznačně nesprávným tvrzením v závěrečném zjištění, že vyjádření Hygienika hlavního města Prahy je součástí vyjádření Ministerstva zdravotnictví ČR – viz závěry zjišťovacího řízení.

5. Změna a podhodnocení vstupních údajů

a) Zpracovatel vůbec nezdůvodňuje, proč z hlediska vlivu na životní prostředí posuzuje právě údaje o provozu pro rok 2012 – jedná se o vůbec nejmenší možné číslo v celém průběhu provozování navrženého dráhového systému?!. Přestože reálná kapacita záměru daleko přesahuje údaje pro rok 2012, v celé dokumentaci chybí jakékoliv rozumné zdůvodnění tohoto nesmyslného a z hlediska posuzování vlivu záměru na životní prostředí zcela nepřijatelného a neobjektivního postupu.

Dokázat, že předkládaný záměr umožňuje provoz nesrovnatelně vyšší než je posuzovaný, je vcelku snadné i pro naprostého laika:

Maximální počet pohybů na současných drahách - (dle dokumentace, rok 2012)	44 pohybů/hod cca 216 500 pohybů/rok
Maximální počet předp. pohybů s novou drahou- (předpoklad dle dokumentace, max. možnosti jsou nepochybně ještě vyšší)	75 pohybů/hod
Minimální (velmi skromný) odhad roční kapacity	cca 341 000 pohybů/rok i více

Vzhledem k tomu, že tyto výpočty jsou zjednodušené a vycházejí z trojčlenky, uvádíme konkrétní snadno ověřitelný případ, jak lze využít dráhový systém dokonce s horší konfigurací drah oproti navrhovanému stavu - letiště New York – La Guardia (LGA), které má dvě kolmé protínající se dráhy. V roce 2006 toto letiště odbavilo 26,6 mil. cestujících při 399 800 pohybech s dráhovou kapacitou v rozmezí 69-85 pohybů za hodinu při vyrovnaném počtu startů a přistání. Je evidentní, že náš odhad je hluboce podhodnocen a příslušné úřady by si měly uvědomit, jaké obrovské potenciální kapacity pro letiště v Ruzyni se nyní posuzují. Obrovská kapacita drah je tím pravým důvodem, proč se o kapacitě drah v celé dokumentaci zcela prokazatelně mlčí.

b) V oznámení a v dokumentaci jsou uvedeny naprosto rozdílné předpokládané údaje, v dokumentaci došlo ke snížení počtu letadel a pasažérů oproti oznámení záměru. Oznamovatel toto prezentuje jako zpřesnění vstupních údajů a jako posun na stranu bezpečnosti (!) při posuzování vlivů. K tomu je možné uvést následující:

Dokumentace obsahuje dopis Letiště Praha, s.p. z 31.10.2007, „vysvětlující“ změny v předpokládaných počtech pasažérů a letadel oproti stavu předpokládanému v roce 2005 v rámci oznámení záměru. Na závěr dopisu je konstatováno „*Použití vyšších odhadů cestujících bude na straně bezpečnosti výpočtu skutečná zátěž bude nižší.*“

Tato věta naprosto neodpovídá skutečnosti. Pro toto tvrzení jsou následující důvody:

V dokumentaci prokazatelně nejsou používány vyšší odhady než v oznámení, ale naopak nižší, jak je zřejmé z porovnání dokumentace a oznámení. Tvrzení, že výpočty na základě nových nižších odhadů přepravy na letišti budou na straně bezpečnosti, je tak zcela nesmyslné a uvádí dotčené osoby v omyl.

Zpracovatel se v dokumentaci odvolává jeho slovy na „*kvalifikovaný odhad vývoje*“, předaný oznamovatelem. Příloha s autentickým materiálem Letiště Praha, s.p. se v dokumentaci nenalézá, odkazů na parametry zadané oznamovatelem je však mnoho.

Porovnání tzv. kvalifikovaných a upřesněných údajů o provozu dodaných Letištěm Praha, s.p. a použitých v dokumentaci pro rok 2007 se skutečným stavem roku 2007 na základě nejnovějších podkladů na stránkách Letiště Praha, s.p. z ledna 2008:

Zdroj	Rok	Počet pasažérů
Skutečnost	2006	11,580 mil
Skutečnost	2007	12,436 mil.
Meziroční nárůst 2006 - 2007		7,4%
Dokumentace	2007	12,10 mil
Meziroční nárůst 2006 - 2007		4,49%
Dokumentace	2012	15,4 mil.
Propočet	2012	16,02 mil
(při použití meziročních procentních nárůstů z dokumentace, evidentně podhodnocených!)		
Propočet	2012	17,77 mil
(při použití meziročních procentních nárůstů roku 2007)		

Z porovnání vyplývá:

- zpracovatel v dokumentaci posuzuje absolutně nejmenší možný provoz na novém dráhovém systému k roku 2012 !! a přesto je i počet pasažérů pro rok 2012 podhodnocen !! až o 2,37 mil. Tento rozdíl představuje při cca 72 osob/pohyb nárůst o 32 900 pohybů za rok, tj. o 15 % více oproti stavu předpokládanému v dokumentaci.
- pracovníci Letiště Praha, s.p., který je garantem vstupních podkladů (uvedeno na řadě míst v dokumentaci), nebyli schopni odhadnout počet cestujících ani na rok 2007 (místo nárůstu 4.49% byl nárůst 7,4%!), dokumentace přitom nese datum zpracování prosinec 2007,
- výpočet je již v prvním odhadovaném roce prokazatelně podceněn, zátěž pro dotčená území je větší a chyba se samozřejmě dále promítá i do dalších let.

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace, která je postavena na takto zcela nesprávných vstupních podkladech a tvrzeních, je zcela nepoužitelná.

c) Změna zásadních a rozhodujících vstupních údajů v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí (rozdíl mezi dokumentací a oznámením) je z pohledu zákona nepřipustná.

6. Neomezený noční provoz

Dotčený úřad z hlediska ochrany veřejného zdraví tedy Ministerstvo zdravotnictví, dále Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, dotčené obce a mnoho občanů požadovali ve svých vyjádřeních k oznámení záměru omezení nočních letů. Soudíme, že nemůže být pochyb o tom, že se jedná o požadavek relevantní. Současně byly v různých vyjádřeních oprávněně požadovány garance za toto omezení provozu, a to jistě i vzhledem k tomu, že z dokumentace k oznámení nikdo nemohl vyčíst kapacitní možnosti dráhového systému a také s ohledem na avizovanou změnu majitele letiště Praha.

Zpracovatel a oznamovatel zcela evidentně nerespektují tento relevantní požadavek (v EU běžný), což postupně vyplývá z následujícího:

- zpracovatel přílohy 15 – vliv na zdraví obyvatel, Ing. Potužníková uvádí v příloze 15 na str. 11 doporučení WHO ve směru k omezení nočního provozu letiště (10 – 15 letů za noc, omezení letů na počátku noci, ... více pod bodem 7). V závěru ale od těchto doporučení WHO překvapivě ustupuje a svoje požadavky z hlediska ochrany zdraví obyvatel omezuje pouze na realizaci opatření navržených spol. Techson,
- zpracovatel hlukové studie firma Techson žádné limity provozu nestanovuje, navrhuje pouze soubor protihlukových opatření formulovaných jako doporučení provozovateli do budoucnosti. Směrem k omezení nočního provozu jsou opatření zcela nedostatečná a navíc je zpracovatel ani

sám nerespektuje - např. se doporučuje omezit počet nočních letů pod 5%, v dokumentaci však zpracovatel noční provoz ani na 5% neomezujel, ...,

- toto zcela nedostatečné omezení nočního provozu RNDr. Bajer, (osoba odpovědná za zpracování dokumentace), sice cituje v hlavní části dokumentace, nicméně navrhuje zahrnout do závazných podmínek v rámci územního řízení o výstavbě dráhy pouze ještě více redukováná protihluková opatření uvedená v garancích generálního ředitele (příloha 3 dokumentace),
- Generální ředitel Letiště Praha, s.p. ale ve vztahu k omezení nočního provozu již ve své tzv. garanci nepřebírá ani 5 % omezení Techson (natož doporučení WHO z přílohy 15), ale navrhuje jiná protihluková opatření letišť. Ve vztahu k nočnímu provozu uvádí:
*„rozsah leteckého provozu v noční době bude vývojem nadále omezen v rozsahu již zavedené hlukové kvóty
letecký provoz v noční době bude naplánován tak, aby nedošlo k překročení hlukové kvóty“*

K této tzv. garanci je nutné uvést, že:

- pojem zavedená hluková kvóta není vztažen k žádnému konkrétnímu roku, např. 2005, tedy k době oznámení záměru,
- původní omezení nočního provozu systémem 3(vzlety) + 3 (přistání) za hodinu, tedy celkem 48 pohybů za noc, bylo ze strany letiště zrušeno na počátku roku 2007, což potvrzuje i zpracovatel na str. 18 a 19 přílohy č.16. Nyní je „vypublikována“ tzv. hluková kvóta, což v praxi znamená, že „počet (letadel) může kollsat, musí však platit, že na hranici OHP bude noční hlukový limit pro letecký hluk dodržen“.
- letiště tedy prokazatelně přešlo na systém zavedené hlukové kvóty, což pro letiště představuje neomezený počet letů s tím, že pouze nesmí být překročeny hygienické limity vně OHP,
- letiště nyní příkládá k dokumentaci pracovní návrh na zcela zásadní rozšíření OHP až na břeh Vltavy,
- pojem „*aby nedošlo k překročení hlukové kvóty*“ v současném pojetí významu slov hluková kvóta a přístupu ze strany vedení letiště by tedy v praxi představoval možnost enormního nárůstu nočních letů, protože jejich počet by byl omezen pouze **limitem hluku za hranici navrženého OHP,**
- v souladu s novým pojetím pojmu „omezení nočního provozu“ připravuje letiště navíc nový způsob organizování nočního provozu a to směrem ke koncentraci pohybů mezi 22. a 24. hod a dále mezi 5. a 6.hod s tím, že hluková kvóta, zprůměrovaná za 8 hodin nočního provozu, bude dodržena,
- všemi směry avizovaný velkolepý monitoring hluku na hranici OHP nepřinese z hlediska omezení nočního hluku obyvatelům na území OHP naprosto nic,

Garance generálního ředitele ani opatření navržená Techson tedy jednoznačně nezajišťují omezení provozu dráhového systému v noční době nad obydleným územím. Navrhované převzetí garance do závazných podmínek územního řízení by obyvatelům v OHP negarantovalo z hlediska nočního provozu vůbec nic.

Pro omezení nočního provozu požadujeme respektovat minimálně doporučení WHO. I současný přístup letiště v roce 2008 k nočnímu provozu jde proti doporučením WHO – zvyšuje počet letů v noci a přesunuje je do období kritického z hlediska rušení spánku.

7. Neúplné posuzování vlivu na zdraví

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje požaduje ve svém vyjádření k oznámení záměru uvést v dokumentaci „*předpokládané maximální hodnoty hluku, včetně nejistot výpočtů, zejména v noční době. Bližší odhad počtu obyvatel v jednotlivých hlukových zónách je nutný v zájmu bližší specifikace zdravotních rizik kvalitativně i kvantitativně.*“

Hodnotit u leteckého provozu s ohledem na specifika provozu i L_{max} nebo hladinu hlukové expozice je v souladu se směrnici EU 2002/49/ES příloha I – Hlukové indikátory, článek 3 - Doplnkové hlukové indikátory, kde se s těmito indikátory uvažuje právě pro hodnocení nočního období.

Zpracovatel ve vypořádání vyjádření na str.52 přílohy 16 uvádí „Akustický deskriptor L_{Amax} byl již v roce 2000 vyjmut ze seznamu povinných deskriptorů pro hodnocení hluku z leteckého provozu a proto se v hlukových studiích, vzniklých po roce 2000, již nepoužívá. Nicméně při posouzení hlukových událostí v noční době může mít své opodstatnění“.

V tabulce 18 str. 56 přílohy 13 zpracovatel uvádí hodnoty L_{Amax} k roku 2012 i s údaji o počtu osob zatížených tímto hlukem.

V příloze 15 paní Ing. Potužníkové je při popisu hodnocení vlivu hluku na zdraví zcela jednoznačně a s odkazy na další literaturu a doporučení WHO uvedeno:

„Při přerušovaném hluku roste rušení spánku s maximální hladinou akustického tlaku A (dále jen „ L_{Amax} “), resp. při nízké ekvivalentní hladině akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) ovlivňuje negativně spánek už malý počet hlukových událostí s vyšší hladinou akustického tlaku. Význam má zřejmě i rozdíl mezi hlukem pozadí a vlastní hlukové události, přičemž je důležitá i délka intervalu mezi dvěma po sobě jdoucími hlukovými událostmi. Proto je třeba v případě leteckého hluku, hodnotit i L_{Amax} nebo hladinu hlukové expozice (dále jen „SEL“) nejhluchnější hlukové události a zároveň počet těchto událostí.

Pravděpodobnost probuzení osob roste s počtem hlukových událostí, přičemž největší pravděpodobnost probuzení je při intervalu 40 minut [7]. Podle doporučení WHO by $L_{Aeq,T}$ v noční době neměla v chráněném venkovním prostoru staveb, tj. v okolí staveb, přesáhnout 45 dB. Tato hodnota vychází z předpokladu, že hladina hluku při průniku přes obvodový plášť budovy částečně otevřeným oknem (tzv. mikroventilace) poklesne v interiéru budovy o cca 15 dB. V interiérech budov by hodnoty L_{Amax} neměly přesáhnout hodnoty 45dB, resp. 60 dB v exteriéru. Počet těchto událostí by neměl být větší než 10-15 za noc, tj. 8 hodin. [2]. Nejvyšší stupeň rušivosti mají zřejmě hlukové události situované v první až druhé třetině noci. Za účinné opatření ke snížení expozice v noční době s pozitivním efektem na lepší usínání obyvatel v oblasti zasazené hlukem z letecké dopravy se proto považuje utlumení leteckého provozu během první části noci. V hlučných lokalitách nedochází k adaptaci (přizpůsobení se) obyvatel na rušení spánku ani po víceleté expozici.“

Přes výše zdůrazněný vliv a důležitost hodnot L_{Amax} pro posuzování vlivu na zdraví ze strany zpracovatelů dokumentace, WHO, směrnice ES i požadavku hygienika nebyl však tento důležitý faktor ovlivňující zdraví v dokumentaci posouzen z hlediska vlivu na zdraví, i když se dle podkladů ve studii předpokládá, že k roku 2012 bude cca 10 000 obyvatel okolí letiště zatíženo v noční (!) době hlukem v rozsahu 70 – 80 dB. Noční provoz se i ve studii předpokládá v 3 – 5 násobně větším rozsahu než doporučuje WHO!

8. Omezování základních lidských práv

Důsledky provozu realizovaného záměru omezují základní lidská práva garantovaná Ústavou České republiky. Z dokumentace vyplývá, že si zpracovatel i oznamovatel jsou vědomi nezvratného faktu, že realizace záměru by znamenala ohrožení zdraví obyvatel nad rámec stanovený zákonem a nezpochybnitelný zásah do vlastnických práv občanů.

Přesto v této skutečnosti nevidí žádný problém a představují nadále záměr na rozšíření letiště jako kdyby provozovatel letiště měl právo na prakticky neomezený provoz za všech okolností bez ohledu na životní prostředí a zdraví obyvatel. Záměr předkládaný v dokumentaci odmítáme jako zcela nepřipustný zásah do našich základních lidských práv.

9. Rozpor se zákonem č. 17/1992 Sb.

Z dokumentace záměru i z výše uvedených připomínek je zcela zřejmé, že záměr je v naprostém rozporu s následujícími ustanoveními zákona č. 17/1992 Sb. v platném znění:

§ 5 Únosné zatížení území

Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.

§ 11 Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení

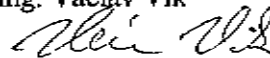
§ 12 (1) Přípustnou míru znečištění životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zcela jednoznačně i při všech výše uvedených pochybeních a při zpracování dokumentace v rozporu se zákonem nezvratně dokladuje, že by v případě realizace záměru byla překročena přípustná míra znečištění životního prostředí dle § 12 uvedeného zákona. Realizací záměru by došlo k překročení mezních hodnot stanovených zvláštním předpisem, a to zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, který ve smyslu § 12 jako zvláštní předpis stanovuje spolu s nařízením vlády ČR č.148/2006 Sb. limity pro ochranu veřejného zdraví. Zpracovatel toto překročení stanovených hlukových limitů jednoznačně uvádí v dokumentaci a to zejména v příloze č. 13 a v příloze č. 15 dokumentace. Rozsah překročení uvedených limitů by se navíc po roce 2012 každoročně zvětšoval, což dokazuje mimo jiné i příloha č. 14 dokumentace.

Z pohledu tohoto zákona je realizace předloženého záměru nepřijatelná, žádáme o vrácení dokumentace a o uvedení záměru do souladu s tímto zákonem.

V Praze dne 2.února 2008

Ing. Václav Vik



JUDr. Andrea Viková



oba bytem

Přílohy: dle textu (1,2)

(1)

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

k zn. 91452/ENV/07

Věc: *Upozornění a výzva ke konání*

Dokumentace vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí neobsahuje náležitost dokumentace dle § 8 odst. 1 a části B čl. I. odst. 2 přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a to Kapacitu (rozsah) záměru.

V dokumentaci je sice obsažen článek na str. 18 označený jako B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru s tímto textem:

„Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24I na mezinárodním letišti Praha – Ruzyně včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem.

Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Součástí stavby je rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.“

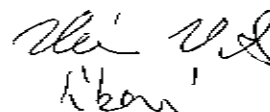
Z výše uvedeného textu je zcela zřejmé, že označení článku je pouze účelové a v textu žádné údaje ohledně kapacity záměru uvedeny nejsou. Údaje o kapacitě záměru jsme nenalezli ani v dalším textu dokumentace.

Vzhledem k výše uvedenému Vás vyzýváme k neprodlenému postupu dle § 8 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. tedy k vrácení dokumentace oznamovateli k doplnění případně k přepracování.

V úctě,

V Praze, dne 30.12.2007

Ing. Václav Vik



Na vědomí:
Ministr životního prostředí
Ministerstvo zdravotnictví – hlavní hygienik ČR, náměstek
Hygienická stanice hl. m. Prahy
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
Ombudsman ČR

Příloha č. 2

„Příručka pro hledání kapacity záměru“

V textu dokumentace se slova kapacita, kapacitní apod. vyskytují na těchto stránkách dokumentace a v těchto souvislostech:

Text dokumentace:

- Str. 1 - - obsah
- Str. 5 - - vysvětlivky
- Str. 8 - - velkokapacitní letadla, odbavovací kapacity, zajištění kapacit
- Str. 9 - - odbavovací kapacity, kapacitní potřeby
- Str. 12 - - stáv. hodinová kapacita, nedostatek kapacit
- Str. 13 - - kapacita odbavovacích ploch, kapacita terminálu 2x,
- Str. 14 - - kapacita Cargo 2x, kapacita hangárů,
- Str. 15 - - kapacita křižovatky
- Str. 18 - - kapacita – název kap., parkovací kapacity
- Str. 20 - - potřeba zvýšit kapacitu, nedostatek kapacity, limitující článek
- Str. 21 - - dostačující kapacita, nárůst kapacity, význam kapacity, sladění kapacity, hodinové kapacity, vyrovnání kapacit,
- Str. 27, 71 - - kapacita ČOV 2x
- Str. 29, 30, 31 - - kapacita stok
- Str. 37 - - kapacita vodovodu
- Str. 62 - - kapacita zdrojů vody
- Str. 63 - - kapacita návozu
- Str. 73 - - rozvojové= kapacity letiště
- Str. 78 - - zvýšení kapacity
- Str. 95 - - vodní kapacita
- Str. 151, 152 - - odbavovací kapacita
- Str. 157 - - kapacita parkoviště
- Str. 170 - - omezené kapacitní možnosti
- Str. 176 - - naplnění hodinové kapacity, nedostatečná kapacita, kapacitní problémy, kapacita odbavovacího prostoru,
- Str. 176 - - nasycení kapacity
- Str. 178 - - zvýšení kapacity
- Str. 181 - - kapacitní důvody, kapacitní problémy
- Str. 184 - - zvýšení dráhové kapacity,
- Str. 193 - - kapacita poldru, koryta, ČOV
- Str. 194 - - retenční kapacita
- Str. 195 - - kapacita stoky
- Str. 196 - - kapacita nádrže, kapacita odlučovače
- Str. 197, 198 - - kapacita ČKV, ČOV 10x
- Str. 198 - - odbavovací kapacita letiště
- Str. 221 - - odbavovací kapacity, zkapacitnění
- Str. 222 - - zkapacitnění, kapacita systému,, kapacita jedné dráhy, vliv na kapacitu,
- Str. 225 - - velkokapacitní letadla, nedostatek kapacity, zajištění kapacit
- Str. 226 - - odbavovací kapacity, kapacitní potřeby, dostatečná kapacita, zvýšení kapacity,
- Str. 227 - - nárůst kapacity, význam kapacity, sladění kapacit
- Str. 228 - - potřebné kapacity

Příloha 13:

- Str.9 - ve spojitosti s nedostatečnou kapacitou současných drah, kapacitní problémy, kapacita parkoviště, zvýšení kapacity, omezení kapacity, kapacita ve vztahu ke směrnicím,
- Str. 12 - konstatují se kapacitní problémy a omezené kapacitní možnosti vlivem protihlukových opatření, potřeba zvýšit dráhovou kapacitu, kapacitní důvody, zaplněná hodinová kapacita,
- Str. 26 - omezené kapacitní možnosti,
- Str. 30 - zmiňována stávající hodinová kapacita drah
- Str. 39 - ve spojitosti s nedostatečnou kapacitou současných drah, kapacitní problémy
- Str. 40 - vyvolané kapacitní problémy, kapacita odbavovacího prostoru,
- Str. 41 - odstraní se kapacitní problémy,
- Str. 59 - nasycení kapacity
- Str. 61 - zvýšení kapacity
- Str. 64 - kapacitní důvody
- Str. 65 - kapacitní problémy
- Str. 67 - zmínka o tom, že se zvýší dráhová kapacita
- nerespektování požadavků
-
- **příloha 14 - pracovní návrh ochranného pásma:**
-
- slovo kapacita se nevyskytuje
-
- **příloha 15 – posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví**
-
- Str.4 - konstatuje se zvyšování kapacity drah a parkovacích kapacit