



Ministerstvo životního prostředí
Vršovického 63

100 10 Praha 10 P

Došlo dne/
čas přijetí:

01-02-2008

Číslo jednací:

8219

JENVL

Praha, 28. ledna 2008

Věc:

Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, kód záměru MZP090 (dále jen dokumentace)

Vyjadřuji se k výše uvedené dokumentaci vlivů výstavby a provozu nové přistávací dráhy na letišti v Ruzyni na životní prostředí takto:

1) Kapacita dráhového systému – paralelní dráha se má stavět kvůli zvýšení kapacity dráhového systému. Dokumentace bez dalších podrobností uvádí současnou kapacitu 44-45 pohybů za hodinu a výhledovou s paralelní dráhou 75 pohybů za hodinu (strana 12 dokumentace). Z předložené dokumentace však není vůbec zřejmé, jaké hodinové kapacity je možno na Letišti Ruzyně dosáhnout:

- dalším vylepšením provozu na jediné dráze (např. dostavbou nového rychlého výjezdu z RWY 24 mezi pojezdovými drahami C a D)
- současným provozem na dvou různoběžných drahách (např. při vzletech na dráze 24 a přistání na dráze 13, který navrhuje varianta „neprovedení záměru rok 2012“ na straně 65 dokumentace)
- současným provozem na dvou různoběžných drahách – přistání převážně na dráze 13 a vzlety na dráze 24, resp. 06 (v závislosti na směru větru) po plánované dostavbě RWY 06/24 západním směrem na celkovou délku 4000 m a vzletu středních proudových letadel ve směru 24 z křižovatky s pojezdovou drahou B, resp. ve směru 06 z křižovatky s pojezdovou drahou E.

V textu dokumentace lze nalézt k této věci naprosto protichůdná stanoviska, 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 je možné 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 návrhové 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 snad ani nemá cenu dílčí hodnocení podrobně posuzovat. Od tohoto bodu se totiž odvíjí mimo jiné i značně diskutabilní srovnávací varianta „neprovedení záměru rok 2012“.

Přitom ze světa jsou známy příklady, kdy i letiště se skromným dráhovým systémem dosahují vyšších výkonů, než je v dokumentaci předpokládáno pro Ruzyni v roce 2020. Jen namátkou zmíním letiště London – Gatwick (GTW), které při současném provozu na jedné dráze v roce 2007 odbavilo 35 mil.

cestujících při 258 800 pohybech letadel a jehož deklarovaná kapacita je 50 pohybů za hodinu. Druhým příkladem budiž letiště New York – La Guardia (LGA), které má dvě kolmé protínající se dráhy, z nichž na jednu se obvykle přistává a z druhé vzlétá. V roce 2006 toto letiště odbavilo 26,6 mil. cestujících při neuvěřitelných 399 800 pohybech. Jeho dráhová kapacita je přitom v závislosti na počasí v rozmezí 69-85 pohybů za hodinu při vyrovnaném počtu startů a přistání.

Detaily o hodinové kapacitě viz „Capacity benchmark 2004“ vydaný FAA:

http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/publications/bench/DOWNLOAD/pdf/LGA_2004.pdf

2) Navrhovaný počet nočních letů – v dokumentaci se doporučuje snížit počet nočních letů, ovšem dopravní prognózy, které dodalo Letiště Praha, naopak předpokládají nárůst počtu nočních letů z 45 v roce 2006 na 52 v roce 2012 (str. 64-65 dokumentace). To je naprosto nehorázné! Zatím každé evropské letiště, které výrazně expandovalo, omezilo noční lety jako kompenzaci větší frekvence letů přes den. V dokumentaci se uvádí doporučení, že počet nočních letů by neměl přesáhnout 5% všech letů (strana 19 přílohy 14), aby území zasažené nadlimitním hlukem v noci nebylo větší než území zasažené ve dne. Ovšem v Ruzyni činil podíl nočních letů v roce 2006 celých 9%, k roku 2012 se nemá výrazně změnit a pro rok 2020 se má podíl nočních letů jen mírně snížit na 7%. K tomu dva citáty z dokumentace, strana 9: „Obecně platí, že se zvyšováním leteckého provozu je žádoucí spíše zpříšňovat protihluková opatření a pravidla. Pokud je v okolí letiště dostatek prostoru pro směřování přírůstků akustické energie do vhodného území s řídkým osídlením (preferencí drah, soustředění pohybů do předepsaných trajektorií) nebo do příznivých úseků dne (omezení provozu v kritických nočních a večerních hodinách), lze vyhovět i tak protichůdným ekonomickým a ekologickým zájmům.“ A dále pak strana 184 dokumentace: „Pro zmírnění dopadů hlukové zátěže, vyvolané výhledovým leteckým provozem na letišti PRAHA RUZYNĚ po výstavbě paralelní RWY 06R/24L, se doporučují tato opatření: a) **Důkladně prověřit nezbytný rozsah výhledového leteckého provozu v noční době jako kritického prvku v hlukové zátěži širšího okolí LKPR...**“

3) Rozložení nočního provozu na jednotlivé dráhy – ve všech uvažovaných variantách se navrhuje noční provoz téměř výhradně na současné dráze 06/24, což je v rozporu s deklarovaným „rozložení provozu na více drah“. V „garanci ředitele“ (příloha 3) se dokonce takové rozložení v noci přímo vylučuje!!!

Provoz na RWY 13/31 se v celé dokumentaci hodnotí pouze paušálními větami typu „provozem je zatěžováno území s vysokou hustotou osídlení a desítkami tisíc obyvatel“, vůbec se nebere v potaz, že provoz na RWY 13/31 se skládá ze čtyř komponent, které je nutno posuzovat samostatně a vždy s ohledem na území v koridorech ostatních drah, které nebude zasažené leteckým provozem. Přistání letadel na dráhu 31 (v dokumentaci označováno ARR RWY 31) mají nepochybně silně negativní vliv na obyvatele hustě osídleného území Ruzyně, Bílé Hory a Řep), podobně i vzlety letadel z dráhy 13 (označované jako DEP RWY 13), které jsou směřovány nad stejné území - s výjimkou vzletů menších vrtulových letadel s časným točením doprava jižním směrem nad průmyslovou a obchodní oblast Zličín, které se obydleným oblastem vyhýbají. Tady je třeba souhlasit s naprostým omezením provozu s výjimkou silného severního a severozápadního větru.

Naprosto odlišná je ale situace při přistání letadel ze severozápadního směru (ARR RWY 13), jejíž osa se důsledně vyhýbá jakékoli obytné zástavbě až do vzdálenosti 9 km od prahu dráhy (Kladno-Dubí). V příloze 7 přílohy 13 (mapa izofon pro den roku 2012 bez provedení záměru) je vidět, že i tak mohutný provoz, jaký se v tomto modelu předpokládá (18 vzletů a 137 přistání za charakteristický den), by nadlimitně zasáhl pouze okraj obce Dobrovíz. Při nočním provozu by stejné ploše zasažené nadlimitním hlukem odpovídal 1 vzlet a 7 přistání, čímž by se zmenšilo území zasažené nočním hlukem v příletovém koridoru dráhy 24R (Starý Suchdol, Přední Kopanina) a v nejhůře zasažené obytné lokalitě z celého okolí letiště (Horoměřice) by se úroveň hluku alespoň snížila. Dle větrné růžice letiště Ruzyně (příloha č. 10, str. 47) jsou vhodné meteorologické podmínky pro přistání na dráze 13 (bezvětří nebo jižní až jihovýchodní vítr libovolné rychlosti) zhruba třetinu roku. Jinými slovy řečeno, 4 měsíce v roce by dokonce i v Horoměřicích mohli mít klidné spaní. Ovšem podle současného návrhu provozu se v obou variantách (s paralelní dráhou i bez) má pro noční provoz využívat téměř exkluzivně dráha 24R, což bude naprosto zbytečně rušit ze spánku tisíce lidí. Přitom systém pro přístrojové přistání (ILS cat. I) byl na dráhu RWY 13 instalován během roku 2007 a od března 2008 má být v běžném provozu, takže kromě letů za nízké dohlednosti (což nastává méně než

400 hodin za rok), kdy je potřeba použít ILS cat. III na RWY 24, nebrání navrhovateli ve využití této dráhy vůbec nic, a to dokonce ani v období před realizací posuzovaného záměru.

K citátu na straně 78 dole: „Z hlediska vývoje akustické situace lze dle výše citované studie přínos nové RWY 06R/24L spatřovat v tom, že rozšíření dráhového systému letiště PRAHA - RUZYNĚ a zvýšení dráhové kapacity umožní uplatňovat v širší míře moderní opatření ke snížení hluku, především preference drah, úpravu provozu v noci, zpřísnění podmínek pro provádění letů apod. Rozložením provozu do více drah se zmenší dosah hlukových zón o vyšších hodnotách hluku od letišť. Vybudováním paralelní RWY se zcela eliminují důsledky krátkodobých mimořádných provozních situací (uzávěra hlavní RWY 06/24 v důsledku oprav a přenesení provozu na RWY 13/31), které jsou nyní hlavním předmětem stížností občanů.“ bych jen dodal, že praktická opatření Letiště Praha jdou právě opačným směrem. Snaží se totiž dnes i v budoucnu koncentrovat hlukovou zátěž na několik vybraných obcí, ovšem za cenu výrazného překročení hygienických limitů o 5 dB a více s perspektivou dalšího zvyšování hladiny hluku do budoucna.

4) Hluk z automobilové dopravy - Suchdol – v příloze 12, která se zabývá hlukem ze silniční dopravy jsou jako vstupní parametry akustické studie pro Suchdol zvoleny intenzity dopravy na ulici Kamýcké pro rok 2006: **17 500 vozidel za 24 hodin**, z toho **2000 nákladních** a pro rok 2013 s okruhem ve variantě J pak: **4 200 vozidel za 24 hodin**, z toho **600 nákladních**. Má se jednat o údaje poskytnuté ÚDI, ovšem ten stejný ÚDI v roce 2003 vypracoval analýzu intenzit automobilové dopravy na křižovatce Kamýcká-Suchdolská (dopis značka 130/1353/03-Ka/083), kde intenzitu automobilové dopravy na ulici Kamýcké mezi Suchdolskou a Internacionální v roce 2003 uvádí **10 300 vozidel** z toho 580 pomalých bez MHD, pro rok 2010 s okruhem ve variantě J předpokládají **6 800 vozidel**, z toho 430 pomalých. Co to znamená? V roce 2003 ÚDI předpokládal snížení provozu na Kamýcké v intravilánu zhruba o **třetinu** po zprovoznění Pražského okruhu, dnes předpokládá **zázračné snížení o tři čtvrtiny** díky nadhodnocení současné intenzity a podhodnocení výhledové. To vyústilo ve fantastické snížení hluku na Kamýcké zhruba o 8 dB, které je samozřejmě zcela nereálné (viz mapové přílohy 15391 a 15393, které jsou součástí přílohy 12 dokumentace). Obzvláště pikantní v této souvislosti je, že „Protokol o zkoušce č. 070648VP“ (taktéž příloha přílohy 12) na stranách 8 a 9 v tabulkách 5 a 6 uvádí zcela jiné intenzity provozu, konkrétně pro Kamýckou mezi Suchdolskou a Brandejsovým náměstím **13 023 vozidel za 24 hodin**, z toho **1062 nákladních** a pro Kamýckou mezi Brandejsovým náměstím a Dvorskou pak **10 384 vozidel**, z toho **919 nákladních**. Tyto naměřené hodnoty jsou v dobré shodě se všemi dalšími sčítáními dopravy, která byla na Suchdole v roce 2007 prováděna, například se záznamem z radaru, jehož výsledky jsou uvedeny zde na straně 4:

http://www.praha-suchdol.cz/files/informace_06_07_web.pdf

Hluková studie vůbec nezohledňuje automobilovou dopravu na dalších páteřní komunikacích v Suchdole, konkrétně na ulici Suchdolské (dle ÚDI 3000 vozidel/24 hodin z toho 200 pomalých bez MHD a 140 autobusů MHD) a na ulici Internacionální (odhadem >4000 vozidel/24 hodin, z toho 550 autobusů MHD). V obou zmíněných ulicích lze přitom důvodně očekávat silný synergický efekt s hlukem z letecké dopravy, neboť Suchdolská přímo kříží osu RWY 06R/24L a Internacionální je jen o pár set metrů dál. Účelová manipulace se vstupními parametry činí přílohu 12 v části týkající se městské části Suchdol zcela nepoužitelnou.

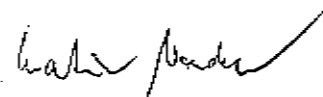
5) Počet osob zasažených leteckým hlukem - Suchdol – v příloze 13, která se zabývá leteckým hlukem a následně v příloze 15, která řeší synergii, se uvádějí počty osob zasažených hlukem o různé intenzitě. Potíž je ale v tom, že evidentně počítá jen osoby s trvalým pobytem na zasaženém území. Přitom přímo v ose RWY 06R/24L se nachází Česká zemědělská univerzita (ČZU), kde na kolejích dlouhodobě bydlí asi 2 200 studentů a celkem bude hlukem zasaženo kolem 16 000 studentů a zaměstnanců školy. Toto číslo je zhruba **trojnásobné** ve srovnání s počtem obyvatel městské části Suchdol, přitom v dokumentaci o nich není jediná zmínka. Podle zákona 258/2000 Sb. se přitom „chráněný venkovní prostor staveb“ týká jak funkčně obdobných staveb k bytovým domům (zde vysokoškolské koleje), tak i všech dalších univerzitních budov určených pro výuku (jakožto „staveb pro školní výchovu“). Zohledněním existence ČZU se počet osob zasažených hlukem v městské části Suchdol **zněkolikanásobí**.

6) **Nesmyslné údaje o rozložení provozu** – v tabulkách s rozložením leteckého provozu na jednotlivé dráhy (str. 64-65 dokumentace), stejně jako v tabulkách 8-11 přílohy 13, jsou nesmyslné údaje, kdy nesouhlasí ani jednoduché kontrolní součty $DEN + NOC = CELKEM$. Tím nemám na mysli zaokrouhlovací chyby, ale **rozdíly v řádu desítek** či v jednom případě dokonce stovek. Pokud je pravdou, že toto jsou „základní údaje pro výpočet izofon“, je nutné izofony od začátku přepočítat.

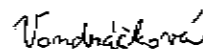
Závěr

Vzhledem k výše zmíněným a podrobně rozebraným závažným nesrovnalostem je dokumentace v předložené podobě zcela **nepoužitelná pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí**. Nezpochybňuji postupy a modely, které byly v dokumentaci použity, ale především **vstupní údaje těchto modelů**, ať už jsou poskytnuty zadavatelem, či samostatně vyhledány zpracovatelem. Pokud jsou do fyzikálního modelu (zde například **hlukové studie**) vložena hrubě zkršená vstupní data, nelze očekávat nic jiného než nepravdivé výsledky. Proto navrhuji **vrátit dokumentaci zpracovateli k odstranění závad a doplnění chybějících údajů**.

S pozdravem



Mgr. Martin Vondráček



Mgr. Eva Vondráčková

Adresa: