



# MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA – NEBUŠICE

## STAROSTA

MIZP00H0LDK



D o p o r u č e n ě

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
PDošlo dne/  
čas přijetí: - 4 - 02 - 2008  
Počet listů  
příloh: 6  
Číslo jednání: 8845 /ENV/ 08Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů  
na životní prostředí a IPPCVršovická 65  
100 10 Praha 10Vaše č.j.: 91452/ENV/07 ze dne 17.12.2007 Naše č.j.: 1269/07/08 V Praze dne 1. 2. 2008Věc: „Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí  
„Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“, část p r v n í“

MČ Praha Nebušice se k dokumentaci předložené při oznámení záměru v roce 2005 vyjádřila svým podáním č.j.: 823/05 ze dne 10. 10. 2005. Se stanoviskem zpracovatelského týmu, kterým veškeré naše připomínky a požadavky odmítá, naprosto nesouhlasíme.

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 2. 12. 2005 Závěry zjišťovacího řízení, s konkrétně vyslovenými požadavky na přepracování a doplnění dokumentace - mimo jiné „zohlednění a vypořádání všech relevantních požadavků na doplnění“. Nepovažujeme naše a řadu dalších tehdejších připomínek za řádně vypořádané.

K nyní předložené dokumentaci i k záměru samotnému vyslovujeme zásadní **nesouhlas**.

### ZÁSADNÍ VÝHRADY K ZÁMĚRU:

1. MČ Praha Nebušice opakuje svůj kategoričtý nesouhlas se záměrem výstavby nové paralelní RWY 06R/24L, která by umožnila výrazný nárůst provozu letiště Praha Ruzyně. Odmítáme použitou metodu, 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 se má naopak letiště přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se i z hlediska veřejných zájmů nežádoucí. Tvzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu neplatí v případě tranzitu a transferu a už vůbec ne v případě plánované enormní kapacity nákladové dopravy. Jaká část z uvažovaného objemu nákladů je a v budoucnu by byla pro Prahu? Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží? Tvrdíme, že letiště, kde se předpokládá takový rozsah provozu jako na letišti Praha Ruzyně nepatří do intravilánu hlavního města – dokonce do jeho klidové zóny. Navrhujeme, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé životní prostředí území jako omezující faktor pro letečtý provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zlepšování technických parametrů letadel (např. snížení specifické hlučnosti). V tom smyslu žádáme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit optimalizovaného provozu, který by

nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech. 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). Žádáme, aby MŽP předložilo návrh, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci státního podniku Letiště Praha. Je samozřejmě zapotřebí, aby pro přeměnu charakteru ruzyňského letiště a k vybudování nového, vhodněji situovaného mezinárodního letiště byl stanoven potřebný časový prostor – např. do roku 2020.

2. Předložená dokumentace tvrdí – jako „Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění“ na str. 21, že „ČSL, s.p. musela zajistit včasnou přípravu a realizaci stavby paralelní dráhy v co nejkratším čase“ ve smyslu bodu II/4 usnesení vlády č. 145/2001. Jenže v tomto usnesení, kterým vláda vzala na vědomí (nikoli schválila) „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“ není o nové paralelní RWY ani slovo! A není zmiňována ani v předkládací zprávě (ani není zmíněn požadavek zajistit na tuto nákladnou stavbu dotace ze státního rozpočtu, i když požadavky na zajištění jiných investic jsou konkrétní – např. na výkup pozemků souvisejících s výstavbou železniční tratě na letiště Praha Ruzyně, nebo dotace na program transformace řízení, zabezpečení a kontroly letového provozu nad územím ČR.). Ani formulace „úprava vzletových a přistávacích drah“ v oddílu „Rozvoj dopravní infrastruktury letišť“ nemůže znamenat požadavek výstavby nové RWY, protože „upravovat“ lze jen dráhy existující (což také bylo a je prováděno), a nebyl vysloven požadavek „úpravy (změny) dráhového systému“. Zdůvodnění tedy z usnesení vlády nevyplývá. Dokumentace tedy obsahuje nepravdivé údaje.

3. Za naprosto zásadní považujeme, že v období od vydání závěrů zjišťovacího řízení stát opakovaně deklaroval, že zamýšlenou paralelní RWY již nehodlá stavět – že to bude věcí nového vlastníka (po prodeji státního podniku). Oznamovatelem podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je podle § 6, odst. 1 „ten, kdo hodlá provést záměr“. Protože stát již tento záměr provést nehodlá, nemůže být státní podnik již v současné době oznamovatelem. Nyní není znám ani žádný jiný konkrétní subjekt, který by hodnověrně mohl tvrdit, že záměr provést hodlá. Není tedy splněn požadavek zákona, aby posuzování vůbec mohlo a mělo být prováděno. Nepodstatné není ani to, že náklady na posuzování (ať už vynakládané státním podnikem Letiště Praha, nebo vyvolané z toho důvodu nutnou činností státních orgánů) nejsou zanedbatelné, a jedná se o vynakládání státních prostředků.

MČ Praha Nebušice podala dne 15.1.2008 Ministerstvu životního prostředí „Návrh na ukončení (zastavení) řízení dle ust. § 23 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb.“ Jsme přesvědčeni, že zastavení procesu EIA je důvodné a nezbytné.

Pro případ, že by nynější projednávání EIA nebylo na základě našeho podnětu zastaveno, vznášíme tyto

#### **ZÁSADNÍ VÝHRADY K DOKUMENTACI:**

4. Proces posuzování vlivu na životní prostředí má být u staveb zpracován zpravidla variantně. Zde to bylo bezdůvodně opomenuto a nebyly zkoumány ani varianty jiného umístění dráhy (např. dál od zabydlených pražských aglomerací), ani výstavba jiného mezinárodního letiště (např. nabízená a nabízející se výstavba v Milovicích), které by mohlo převzít část zátěže – zejména těžké mezikontinentální stroje a veškerou nákladovou přepravu. To by též usnadnilo přeměnu letiště Ruzyně na městské letiště (viz bod 1 výše).

5. Záměr výstavby paralelní dráhy 06R/24L Letiště Praha Ruzyně je předloženou dokumentací posuzován pouze k roku 2012, což je rok, kdy nejdříve by případně byla paralelní RWY zprovozněna. Je posuzována kapacita stanovená prognózou objemu přepravy 15,4 miliónů cestujících (216 500 pohybů letadel). Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) jsou zpracovány k roku 2013. Jenže nová RWY by nefungovala jen v roce uvedení do provozu a nepochybně by byla snaha využít co nejvíc již existující kapacity terminálů pro odbavení cestujících (cca 24 miliónů cestujících), již existující kapacity pro odbavení nákladů a pošty (CARGO = 200 000 tun/rok) a i nové uspořádání dráhového systému, které právě zásadní zvýšení provozu umožňuje. Proto takto vymezené posuzování považujeme za naprosto nedostatečné a nepřijatelné. Záměr je třeba posoudit nejen v momentě stavby a uvedení do provozu, ale i v dalším odhadnutelném provozu. Záměr výstavby nové RWY (investice cca 8 miliard) jistě není veden důvodem využití jen pro kapacitu, kterou poměrně dobře umožňuje i dráhový systém bez této investice. „Odůvodnění“, že budoucí zvýšení provozu po roce 2012, by podléhalo novému posouzení EIA, je nevěrohodné. Podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona musí být posouzeny změny záměru, pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání ... pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Co znamená „významně“ zvýšena jeho kapacita? Nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl provozovatel letiště pomocí meziročních nárůstů, které nebudou hodnoceny jako významné, postupně významně zvýšit kapacitu bez nové EIA. Jsme přesvědčeni, že pokud by byla dráha zprovozněna, žádné další posuzování vlivů na životní prostředí z důvodu zvyšování kapacity provozu už by nebyla provedena.

Proto požadujeme, aby byla nynější dokumentace vrácena k přepracování a doplnění, a 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 také posouzen letecký provoz, který by zajišťoval plné využití již existujících přepravních kapacit letiště (terminály a CARGO) a to v možných variantách: dokládka v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů.

Dále požadujeme doplnění dokumentace o posouzení vlivu na životní prostředí při převedení celého letového provozu jen na nově navrženou dráhu (jde také o provozní stav, který bude reálně pravidelně vznikat).

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: 06I/24R + 06R/24L + 13/31.

6. Z posuzovaných vlivů záměru výstavby nové letecké dráhy a leteckého provozu na životní prostředí je bezesporu nejvýznamnější problematika hluku. Během naší analýzy předložené dokumentace jsme měli možnost seznámit se mimo jiné také s Posudkem (č.j.: 08-027-JDS) akreditované zkušební laboratoře J\*D\*S Životní prostředí – sekce hluku (v příloze), kterou tato specializovaná laboratoř vypracovala na základě objednávky městské části Praha-Suchbátka k posouzení předložené dokumentace RWY 06R/24L. Z posudku vyplývají velmi závažná zjištění o zásadně chybných postupech, vstupech a výsledcích částí dokumentace týkajících se posouzení hluku, vypracovaných Ing. Jiřím Šulcem, CSc. a Ing. Liborem Ládyšem. S těmito zjištěními Posudku laboratoře J\*D\*S se plně ztotožňujeme – odborně prokazují naše podezření a obavy o hodnověrnosti této zásadně důležité části dokumentace. Podle předložených výsledků se lze oprávněně domnívat, že autoři nejsou vůbec odborně způsobilí hlukovou studii řádně vypracovat.

Požadujeme proto, aby dokumentace byla jako odborně vadná odmítnuta, a aby zpracování

hlukové studie posuzovaného záměru zadal oznamovatel – Letiště Praha, státní podnik na základě řádné veřejné soutěže s patřičnými požadavky na formální, ale i faktickou způsobilost autorů. Teprve odborně přijatelná hluková studie, zpracovaná s ohledem na význam posuzovaného záměru a s pomocí v současné době známých postupů a znalostí může být podrobena posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

7. Posouzení vlivů na veřejné zdraví, zejména posouzení vlivů hluku je přímo závislé na kvalitě hlukové studie. Jestliže je nedůvěryhodná nebo vadná hluková studie, nemůže být spolehlivě důvěryhodné ani posouzení vlivů na zdraví. Z toho důvodu nemá valný smysl nyní podrobovat posouzení vlivů na zdraví detailnímu rozboru. Předložené posouzení vlivů na veřejné zdraví ovšem považujeme za neakceptovatelné i kdyby podklady, na které navazuje, v pořádku byly. Při posuzování zdravotních rizik a vlivů je přece nezbytné posuzovat možné vlivy konkrétních předpokládaných situací, které by záměr způsoboval – počet a intenzitu jednotlivých událostí, nikoli průměrné hodnoty.

8. Dokumentace modeluje hlukový dopad na obyvatelstvo jen při předpokládaném zakonzervování dosavadního počtu obyvatel v zasažených oblastech. Tento „stopstav“ zabydlení území však není samozřejmá a jistá veličina ani v případě, že by o ní bylo příslušnými orgány usilováno. Nutno dokumentaci přepracovat a doplnit o varianty zdravotního dopadu na obyvatelstvo jednak při omezeném řízeném rozvoji zasaženého území a dále v případě plného využití rozvojových území dle dosavadního stavu územního plánu. Dokumentace nevzala v úvahu a neposoudila, že v městské části Praha-Nebošice budou značným hlukem, přesahujícím limitní hodnoty dle obecných předpisů o ochraně zdraví, zasaženy tyto objekty:

- Základní škola Praha Nebošice v Nebošické ulici s počtem 220 žáků a venkovní sportoviště pro atletiku, míčové hry a fotbalové hřiště, které je v provozu minimálně 12 hodin denně;
- Mateřská škola Nebošice v ulici Nad Želivkou se 75 dětmi včetně venkovních hřišť;
- Mezinárodní škola s počtem více než 800 žáků včetně sportovišť, tj. dvou fotbalových hřišť, tenisových kurtů a hřišť pro míčové hry.

Dále je v městské části Praha-Nebošice situován pečovatelský objekt pro seniory, jako Centrum sociálních služeb, zajišťující pobyt a služby pro 70 seniorů.

Pro úplnost uvádíme, že do množiny obyvatel zasažených hlukem nebyli započtení ani stávající studenti a zaměstnanci České zemědělské univerzity v Praze-Suchdole včetně kolejí zajišťujících ubytování studentů. Ty je nutno také v každém případě započítat a vzít v úvahu. Obecně lze konstatovat, že předložená dokumentace vůbec neuvažuje s žádným ze školských zařízení v městských částech a obcích Praha-Nebošice, Praha-Lysolaje, Tuchoňčice, Praha-Dolní Chabry, Dobrovíz-Houstoň, Praha-Suchdol, Hostivice a Jeneč, přestože se jedná celkem o 3.200 žáků. Tato zásadní opomenutí zpochybňují hodnověrnost předložené dokumentace. Z těchto důvodů nutno dokumentaci vrátit, přepracovat a doplnit. Jedná se o jeden z hlavních důvodů, pro který naše městská část navrhuje řízení o posouzení vlivu na životní prostředí zamítnout.

9. Zvláštní přílohou dokumentace je Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace). Je koncipován k roku 2020. Tento návrh je zároveň připraven pro projednávání ve správním řízení. 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 pouze pro stav k roku 2012. Ke správnímu řízení vyhlášení OHP, jak je navrženo, by bylo nezbytně nutné další posouzení vlivů na životní prostředí, než je nyní předloženo. 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.

10. K části C.2.7: Krajina, způsob jejího využívání: Nesouhlasíme s matoucím hodnocením na str. 123, že se stavba nedotkne ochranných pásem kulturních památek, chráněných území a významných krajinných prvků. Z návrhu ochranného hlukového pásma, překrývajícího území několika městských částí, je zřejmé, že právě kulturní památky, chráněná území, významné krajinné prvky a pietní území budou spadat do oblasti s vysoce překročenou hladinou hluku. Dokumentace téměř opomíjí otázky ochrany přírody. Nezabývá se přírodními parky, a dokonce ani tak významnými chráněnými územími jako jsou přírodní komplex Šáreckého údolí a přírodní park Šárka – Lysolaje. Jelikož je zřejmé, že by byla mimořádná škoda devalvovat tato doposud chráněná území, je nutno dokumentaci v tomto směru přepracovat a doplnit. V dokumentaci chybí posouzení vlivu na majetek v zasaženém území a zejména na kulturní památky (např. kostel sv. Matěje v Horní Šárce, kostel a hřbitov v Nebušicích vč. dopadu hlučnosti do prostředí vyžadujícího pietu). Nutno dokumentaci vrátit k dopracování.

11. Místa měřících vozů škodlivin v ovzduší byly vybrány příliš blízko prahu dráhy a mimo letovou osu, tedy mimo kužel znečištění. Z měření byl odvozen výpočet budoucího stavu. Požadujeme doplnit měření emisí v širším prostoru okolí drah.

12. Z hlediska rušení spánku analýza předložená v dokumentaci neodpovídá skutečnosti. Většina obyvatel městské části Praha-Nebošice si již dnes stěžuje na rušení spánku letištním provozem. Ve výhledovém stavu roku 2012 dojde k výraznému zhoršení této situace. Posouzení možného nerušeného spánku obyvatel Městské části Praha-Nebošice neuvažuje vůbec s cílovým stavem leteckého provozu po roce 2020 a dále.

13. Předpokládané množství 52 nočních letů/noc (už v roce 2012) je pro zabydlené zastavěné území naprosto nepřijatelné! Nutno dokumentaci přepracovat na jiné řešení.

14. Příloha č. 6 se vůbec nezabývá výrazným zhoršením dopravního zatížení komunikace Nebušické.

15. Celý způsob navržení ochranného hlukového pásma, zejména v oblasti městské části Praha-Nebošice odporuje zákonu a nepřipustným způsobem likviduje plánovaný rozvoj této městské části. Na základě usnesení zastupitelstva této městské části odmítáme nejen tuto část dokumentace jako odporující zákonu, ale odmítáme zřízení ochranného hlukového pásma letiště v katastru městské části Praha-Nebošice vůbec.

16. Imise jsou posuzovány jen podle současného stavu, nikoliv podle předpokládaného stavu v letech 2012 a 2020. Není pochyb o tom, že zvýšením leteckého provozu bude zasažena Městská část Praha-Nebošice zvýšenými imisemi. Zpochybňujeme předloženou dokumentaci, kde je chaos v předpisech, na které se posouzení imisí odvolává, čímž je snížena věrohodnost, korektnost a odbornost této dokumentace. Nelze souhlasit při vstupních podkladech pro výpočet imisí pouze s kvalifikovanými podklady, jak dokumentace uvádí, ale je zapotřebí uvést skutečnosti získané měřeními. Předložená dokumentace se dostatečně nevypořádala se skutečností, že po výstavbě dráhy bude zvýšen provoz letadel o 70 % oproti současnému stavu a v porovnání s roky 2020 a dále o 100 %. Pokud dokumentace uvádí výsledky měření emisí, vychází z výsledků naměřených v roce 2000 až 2004, tedy z měření značně zastaralých a pro toto řízení nepoužitelných.


17. K části B.II.4 – nároky na dopravní a jinou infrastrukturu: Nesouhlasíme s tvrzením na str. 65, že neprovedení záměru by významně ovlivnilo další rozvoj civilního letectví a turistického ruchu v ČR. Část leteckého provozu letiště Praha Ruzyně by mohla převzít jiná letiště v ČR, zejména nákladní a tranzitní přepravu, případně i jiné části leteckého provozu. Vliv na rozvoj letectví a turistického ruchu by byl spíše pozitivní.

18. K části C.2.7: Krajina, způsob jejího využívání: Nesouhlasíme s matoucí hodnocením na str. 123, že se stavba nedotkne ochranných pásem kulturních památek, chráněných území a významných krajinných prvků. Z návrhu ochranného hlukového pásma, překrývajícího území několika městských částí, je zřejmé, že právě kulturní památky, chráněná území, významné krajinné prvky a pietní území budou spadat do oblastí s vysoce překročenou hladinou hluku.

19. K části D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí: Posuzují se jen stavy do roku 2013. Nehodnotí se stavy v roce 2020 a dále. Jsou podhodnocována zdravotní rizika.

MČ Praha-Nebošice požaduje za nezbytné (pro případ, že by posuzování nebylo zastaveno), aby byla dokumentace **vracena k přepracování**, protože **není způsobilá k řádnému a důvěryhodnému posouzení vlivů na životní prostředí a vlivů na veřejné zdraví**, a **není ani způsobilá k vydání závěrečného stanoviska EIA**, které by bylo možné použít jako nezbytně nutné k vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu, jak je navrženo, ani k jinému rozhodnutí nebo opatření, které uvažuje provoz pozdější než k roku 2012.

Toto vyjádření městské části bylo schváleno usnesením zastupitelstva městské části Praha-Nebošice dne 30. 1. 2008.

  
**Ing. Petr Hlávka**  
 Starosta městské části Praha-Nebošice  
 MĚSTSKÁ ČÁST  
 PRAHA - NEBOŠICE  
 ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI  
 164 00 PRAHA 6, Nebošická 128  
 -2-

Na vědomí:

- výbor ochrany životního prostředí a informatiky
- výbor výstavby a územního rozvoje a bytové politiky
- referát právní