



o.s. Občané proti hluku a emi **MIZPP00H0RF4**  
 K Roztokům 7/82, 165 00 Praha 6-SUCHBÁT  
 IČ: 226 88 927  
 e-mail: antihluk@seznam.cz  
 web: http://www.antihluk.nazory.cz

MINISTERSTVO  
 ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Došlo dne/ čas přijetí: - 4 -02- 2008  
 Číslo jednací: 408 / ENV/08

4/10  
 7

Ministerstvo životního prostředí  
 odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC  
 Vršovická 65  
 101 00 Praha 10 - Vršovice

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

Ve věci Dokumentace vlivů záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ na životní prostředí Vám o.s. Občané proti hluku a emisím zasílá své vyjádření:

S ohledem na zcela zásadní pochybení a opomenutí oznamovatele záměru a zpracovatele dokumentace vlivu záměru na životní prostředí, nerespektování zákona č. 100/2001 Sb. ze strany oznamovatele a nerespektování závěrů zjišťovacího řízení při zpracování dokumentace Vás žádáme o vrácení uvedené dokumentace oznamovateli k doplnění nebo přepracování. K tomuto požadavku nás vedou zejména následující nedostatky a chyby v dokumentaci:

**1. Posuzovaná „kapacita“ záměru**

Posouzení EIA je koncipované jen k roku 2012 (to je rok, kdy by byla nejdříve paralelní RWY zprovozněna) se stanoveným objemem přepravy podle prognózy 15,4 miliónů cestujících tj. 216 500 pohybů letadel. Některé podklady (např. zatížení silniční sítě) je k roku 2013. Nová RWY by ale nefungovala jen v roce uvedení do provozu a jistě 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 nové uspořádání dráhového systému, které zásadní zvýšení provozu umožňuje. „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.

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.

**2. Maximální kapacita**

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: dokládky v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů.

Z předložené dokumentace není vůbec zřejmé, jaké hodinové kapacity je možno v Ruzyni dosáhnout na stávajícím dráhovém systému, např.

- a) dalším vylepšení provozu na jediné dráze (např. dostavbou dalšího rychlého výjezdu z RWY 24 mezi pojezdovými dráhami C a D)
- b) současným provozem na dvou různoběžných drahách (např. při vzletech na dráze 24 a přistání na dráze 13, jak navrhuje varianta „neprovedení záměru rok 2012“ na straně 65 dokumentace)
- c) současným provozem na drahách RWY 06/24 (vzlety) a RWY 13/31 (přistání) po plánované dostavbě RWY 6/24 západním směrem na celkovou délku 4000 m a vzletu středních proudových letadel z pojezdové dráhy B

d) obnovením někdejší RWY 17/35, jejím prodloužením na celkovou délku 1800 m a využitím výhradně pro vzlety letadel s MTOW < 50 t ve směru 17, které by začínaly na křížení se současnou pojezdovou dráhou M (jako alternativa k navrhované krajní variantě zprovoznění RWY 04/22).

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 na straně 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.

**Požadujeme vysvětlení tohoto zcela zásadního rozporu, 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 posuzovat.**

### 3. Limity provozu

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). Zatím každé evropské letiště, které výrazně expandovalo, omezilo noční lety jako kompenzaci větší frekvence letů přes den. V dokumentaci se uvádí doporučení (celoevropské), že počet nočních letů by neměl přesáhnout 5% všech letů. V Ruzyni činil podíl nočních letů v roce 2006 celých 9%, k roku 2012 se nemá výrazně změnit a pro rok 2020 se má jen mírně snížit na 7%. K tomu pár citátů z dokumentace: Strana 9: „*Argumenty pro podporu rozvoje letišť jsou velmi silné a především podloženy rozsáhlým výzkumem. Při řešení problémů však je nutné přihlížet k tomu, že se zvyšováním počtu pohybů letadel roste i akustická energie vnesená do okolí letiště. Obecně platí, že se zvyšováním leteckého provozu je žádoucí spíše zpřísňovat protihluková opatření a pravidla. Pokud je v okolí letiště dostatek prostoru pro směřování přírůstků akustické energie do vhodného území s řídkým osídlením (preferencí drah, soustředěním 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.*“

Strana 184: „*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.*“

**Požadujeme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již nyní obydlených oblastech.**

**Žádáme, aby MŽP předložilo návrh řešení, v němž by dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při plánované privatizaci s.p. Letiště Praha.**

### 4. Ochranná hluková pásma

a) Odmítáme rozšiřování ochranných hlukových pásem na území určeném k trvalému bydlení

b) Návrh OHP je patrně 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 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.

**Požadujeme dopracování dokumentace o doplnění posouzení (minimálně) k roku 2020.**

#### 4. Optimalizace provozu

Předložená dokumentace EIA hodnotí pouze optimalizovaný provoz pro dráhový systém RWY 13/31 + RWY 06L/24R + paralelní RWY 06R/24L při prognóze k roku 2012 a ve variantě posuzuje stejný provoz bez paralelní dráhy. To nepodává objektivní vyhodnocení reálně možných vlivů záměru realizace paralelní RWY na životní prostředí. Jednak proto, že nikdo nemůže do budoucna garantovat, že bude zaručeno rozložení provozu jediné takto – je zapotřebí posoudit možné provozní varianty. A také proto, že takto postavené srovnání realizace stejného provozu ve variantě s novou RWY a bez ní odporuje základnímu smyslu záměru realizace paralelní RWY, totiž umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje.

**Požadujeme dopracování dokumentace tak, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje stávající dráhový systém v porovnání s provozem, který by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.**

#### 5. Konfigurace terénu

Posouzení působení hluku je předloženou dokumentací uvažováno pouze schematicky plošně, bez zohlednění konfigurace terénu, což nepostihuje reálný stav prostředí a nepodává hodnověrné informace o možných intenzitách hluku a tedy ani o možných dopadech na životní prostředí a zejména na zdraví obyvatel. V místech výše položených a otevřených směrem k letovému koridoru je působení hluku významně větší než v polohách rovinatých nebo údolních. To platí zejména pro oblasti jako je např. Hanspaulka, Baba (a i další podobně situovaná místa), kde již nyní je hluk z leteckého provozu dosti citelný a obtěžující.

**Požadujeme dopracování dokumentace tak, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu.** To je nejen technicky možné, ale jediné může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku.

#### 6. Havárie

V dokumentaci postrádáme analýzu rizik havárie - že se nejedná jen o hypotetickou možnost potvrdil rok 1975. Uvedení názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu, resp. pouhé uvedení lokalit možných úniků ropných látek, přece ještě neznamená, že tím jsou vyhodnocena environmentální rizika při možných haváriích.

**Žádáme vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu. Žádáme vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních.** Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s MUK plánovaného SO – přes navržená technická opatření pro běžný provoz, nejsou vyhodnoceny možné havarijní stavy ani zvýšení možnosti diverzních akcí.

**Požadujeme dopracování dokumentace o strategii postupů záchranných akcí a vybavení míst s potenciálním rizikem havárií odpovídající technikou (místní hasičské sbory, zdravotnická zařízení, přístupové cesty).**

#### 7. Odpady

V dokumentaci je konstatováno, že odpady budou vznikat jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Není uveden současný stav produkce odpadů související s provozem letiště. Zcela chybí odhad produkce odpadů v referenčních rocích 2012, kdy dojde k nárůstu počtu cestujících z 11,5 mil v roce 2006 na 15,4 mil v roce 2012 a v r. 2020 silně přes 20 mil. cestujících

#### 8. Počet zasažených obyvatel, vliv na zdraví

Dokumentace zahrnuje jen stávající počty přihlášených obyvatel v zasaženém území. Požadujeme dopracovat dokumentaci o rozvojové plochy a počty v budoucnu zasažených obyvatel, protože na celém území Suchdola a v dalších obcích přilehlých k letišti probíhá rozsáhlá výstavba a dokončují se stovky bytů a rodinných domů.

Ing. Potužníková na str. 9 uvádí: „Obecně jsou lidé žijících v rodinných domech obtěžováni srovnatelně jako lidé žijící v bytových domech až při hladinách  $L_{\text{avg}}$  vyšších o cca 10 dB.“ Tato citace z knihy Hluk a zdraví (Havránek J. a kol.) je ovšem v knize vztažena k pozemní dopravě. Autor knihy na jiném místě současně uvádí, že „Závažnost hlukové expozice v obytném prostředí spočívá v tom, že hluk

postihuje celou populaci a že není dobře možné provádět opatření směřující ke snížení expozice u citlivých osob ... V populaci se nacházejí lidé, vyžadující zvýšenou ochranu před hlukem, např. lidé, kteří prodělali ušní onemocnění, kteří mají poruchu endokrinních funkcí, jsou disponováni ke vzniku srdečních onemocnění nebo koncomocnění vysokým krevním tlakem, rekonvalescenti atd. Přitom expozice v mimopracovním prostředí není časově omezena. Navíc platí, že k expozici dochází v prostředí, které má sloužit k restituci pracovní schopnosti a k zotavení." Právě tento aspekt platí u zasažených městských částí – Suchdol, Lysolaje a Nebušice, kde převládá rezidenční charakter bydlení a obyvatelé jsou zvyklí trávit většinu volného času na svých zahrádkách, a ne žít v uzavřených místnostech za zvukotěsnými okny. Naopak lidé z hustěji osídlených sídlištních celků jsou zvyklí trávit volný čas mimo své bydliště, mnozí o víkendech odjíždějí mimo Prahu do přírody za klidem, který si obyvatelé se zahrádkou v rezidenčních oblastech stížených leteckým provozem ani o volných dnech neužijí.

**Požadujeme dopracování dokumentace o posouzení negativního synergického působení hluku z leteckého a pozemního provozu nejen v uzavřených prostorách, ale vzhledem k délce hlukové expozice i ve venkovním prostředí, kde navíc dokumentace navrhuje nedodržování hygienických limitů.**

V práci Ing. Potužníkové je jedna subkapitola (str. 14) věnována synergickým účinkům hluku. Zde se uvádí postup: „Hluk z jednotlivých zdrojů je nejprve přepočten na hladinu akustické energie referenčního zdroje vyvolávajícího stejný stupeň obtěžování....“. V dalším textu je však uvedeno „Vzhledem k tomu, že nebylo možné získat z Českého statistického úřadu podrobné údaje o obyvatelích ve formě potřebné pro výpočet případné synergie v posuzovaném území ...nebylo možné provést ani toto matematické zhodnocení.“

**Vzhledem k tomu, že synergické posouzení uvažovaných staveb v celé severozápadní oblasti Prahy s předpokládaným výrazným negativním vlivem na životní prostředí nebylo doposud provedeno, požadujeme dopracování dokumentace o důkladné posouzení synergických účinků hluku letecké a pozemní dopravy ve všech variantách řešení SOKP.**

Ve studiích zahraničních autorů jsou na základě dlouholetých výzkumů publikovány nejhrůznější poznatky. Riziko rušení hlubokého spánku s ohledem na vznik diabetu II. typu vyzdvihuje Eve Van Kauter, profesorka University of Chicago (Lack of deep sleep may raise diabetes risk, Reuters, 31.12.2007). Zásadní negativní dopad hluku na zdraví – zvýšení rizika vzniku hypertenze po dlouhodobé expozici hluku – prokazují i v loňském roce zveřejněné výsledky studie HYENA (Hypertension and Exposure to Noise near Airports). Prof. Rainer Guski ve své práci uvádí „...je opodstatněné klást zvýšené ochranné požadavky na nová či výrazně se měnící letiště ve srovnání s těmi stávajícími.“ (Guski, R. a Schuemer, R., Raport-Synopse weiter fraglich, Laermbekaempfung Bd. 2 (2007), Nr. 6).

Pokud chce Letiště Praha vybudovat paralelní dráhu, která hlukem výrazně zasáhne kromě jiných i území Suchdola, musí přistoupit na taková omezení, aby zátěž (hlavně hlukovou) omezilo na minimum. Z hlediska rušení spánku hlukem je pro celý Suchdol podstatné, aby nebyl veškerý noční provoz směřován na dráhu 24R, která vede přímo nad nejsevernější částí Starého Suchdola a nad středem Horoměřic, ale aby ve dnech s příznivým větrem byla noční přistání směřována na dráhu 13, kde nejbližší obydlená oblast v ose dráhy (Kladno-Dubí) leží více než 9 km od prahu dráhy (Horoměřice jsou od prahu dráhy 24R ani ne 5 km, Starý Suchdol pak 7,5 km).

V dokumentaci je dokazováno, že při uskutečnění výstavby nové dráhy bude počet osob zasažených hlukem nižší, než v případě nerealizace stavby. Autoři však vynechali studenty a zaměstnance České zemědělské univerzity (cca 20 tisíc, studentů zapsaných 1.10.2006 bylo 17 759 pro denní dobu a z toho 2200 studentů na koleji i pro noční dobu). Tyto osoby je nutno zahrnout do posuzování v rámci dokumentace, protože délka pobytu těchto studentů v hlukově zatížené oblasti je nejméně 5 let (u doktorandů a těch, co opakují či si studium rozložili, ještě mnohem déle). Pro studium dle nařízení vlády ze dne 15.března 2006 je limitní ekvivalentní hluk pro školská zařízení 50 dB, což nelze zajistit. Jak je vidět z přílohy 13, detail mapy pro Suchdol, dokument příloha b3.pdf, je nejvíce zasažena právě oblast, kde se nacházejí univerzitní koleje a budovy, a dle předložené studie je ta oblast zasažena hlukem nad 60dB v ekvivalentní denní době. To ovšem nic nevypovídá o tom, jaká je maximální úroveň hluku při přeletu letadla, která bude rušit výuku i uvnitř v budovách. Rovněž se neuvažuje, že většina studentů má část výuky ve volném terénu, kde žádná ochrana není.

**Požadujeme dopracování dokumentace tak, aby do posouzení byl zahrnut celý areál ČZU včetně kolejí a venkovních prostor sloužících k výuce .**

Ve 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. Na jedné straně jsou výrazně snižovány počty osob (až na jednotlivé občany) obtěžovaných hlukem v pražských oblastech Suchdol, Nebušice, Přední Kopanina, Na Dědině a Na Padesátíku - Lysolaje nejsou dokonce započítány vůbec, ač část domů, s velkou koncentrací občanů, se nalézá v sousedství areálu ČZU. Na straně druhé je zde několikrát zdůrazněno velmi obecné tvrzení týkající se vybraných oblastí Prahy 5, 6 a 17: „Tato redistribuce by měla za následek zatížení lokalit s hustou zástavbou a následně novou expozicí několika desítek tisíc lidí.“ Uvedené povšechné tvrzení považujeme za nedostatečné.

**Požadujeme dopracování dokumentace tak, aby byly stejným způsobem posuzovány všechny oblasti. Požadujeme dopracování dokumentace tak, aby v ní byli zahrnuti občané Městské části Praha - Lysolaje, dlouhodobě ubytované osoby na kolejích v areálu ČZU a ve všech obcích a městských částech dlouhodobě žijící cizí státní příslušníci (např. občané EU), tedy nejen občané ČR s trvalým pobytem.**

**Dokumentace EIA nezahrnuje posouzení hluku oblasti Dolního Sedlce od železnice - železniční trať Praha - Děčín, od stávající automobilové dopravy na ulicích Kamýčká, Podbabská, Roztocká ani od plánované dopravy především trasa „J“ SOKP - ocelový patrový most přes Vltavu, přivaděč Rybářka -Kamýčká.**

**Požadujeme zahrnutí této oblasti se všemi vlivy do posouzení.**

Nesouhlasíme s použitou metodou, kdy prognóza rozvoje letiště je dána jako nezměnitelný fakt a z toho vyplývají urbanistická omezení rozvoje Prahy i omezení životních podmínek v dotčených územích. I veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí - transfer, nákladová doprava. Opravdu je vhodné a nezbytné, aby se pražské letiště stalo evropským překladištěm zboží?

**Požadujeme, aby se v rámci posouzení vlivů na životní prostředí použila obrácená metoda: stanovit příznivé životní prostředí území jako omezující faktor pro letecký provoz. Jeho zvyšování umožňovat pouze díky zlepšování technických parametrů letadel (snížení specifické hlučnosti).**

Nesouhlasíme s tím, že z posouzení EIA byly vynechány motorové zkoušky. Odůvodnění, že tyto nejsou součástí leteckého provozu, nevztahují se na ně limity pro letecký hluk a že budou posuzovány jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažujeme za přijatelné. Nikde není dáno, že součástí hlukové studie, natož pak posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví, musí být jen letecký hluk. Naopak zákon požaduje posouzení všech vlivů a jejich vzájemného působení a souvislostí (synergie).

**Požadujeme, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.**

## 9. Imisní zatížení

Dokumentace EIA se nezabývá

a) výduchem Suchdol z dálničního tunelu délky 2 km, 2x3 pruhy, cca 100 tisíc aut / den výdech: výška 27 m; rychlost výfuku 20 m/s; půdorys 20 m<sup>2</sup>; množství 200-300 m<sup>3</sup>/s; umístění výduchu cca 700 m na západ od zástavby Suchdola směr Horoměřice - nová zástavba. Zvýšená koncentrace aerosolů a dalších znečišťujících látek, kondenzačních jader zvyšuje riziko vzniku mlh přímo v přistávacím koridoru.

b) výduchem přivaděče Rybářka: z tunelu Rybářka délka 800 m, 2x1 jízdní pruh, cca 30 tisíc aut; umístěný u jižního portálu tunelu Rybářka v těsné blízkosti zástavby v Sedlci.

Požadujeme dopracování vlivu emisí z výduchů z dálničního tunelu a tunelu Rybářka

c) vlivem komunikace na trase „J“, v blízkosti křižovatky s komunikací R7, na bezpečnost provozu - přistávání letadel, která jsou v této vzdálenosti od prahu RWY24L v kritické výšce před dosednutím na dráhu - jedná se o riziko vlivu orografických turbulencí na trajektorii letu při přistání v případě převládajícího severozápadního proudění (komunikace je zahloubena a je orientována téměř shodně s osou dráhy;

d) rizikem vlivu teplotních turbulencí na trajektorii letu při přistání, které vznikají teplotním rozdílem mezi vozovkou a ostatním terénem díky ohřevu velkých ploch vozovek slunečním zářením a provozem letadel.

**Požadujeme doplnění dokumentace o vyhodnocení a porovnání těchto bezpečnostních rizik variantně pro trasu „J“ a „Ss“ SOKP.**

Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212) že „krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin budou mít nízký až zanedbatelný vliv na související akutní a chronické zdravotní obtíže a nebudou

*představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo v oblasti nejbližší obytné zástavby s výjimkou PM10 a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.“*

**Požadujeme dopracování studie o nezahrnuté oblasti a objekty.**

#### **10. 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**. Jedná se o údaje poskytnuté ÚDI Praha. Ovšem tentýž 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. V roce 2003 ÚDI předpokládal snížení provozu na Kamýcké v intravilánu zhruba o třetinu po zprovoznění Pražského okruhu, dnes předpokládá **záračné 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, viz ([http://www.praha-suchdol.cz/files/informace\\_06\\_07\\_web.pdf](http://www.praha-suchdol.cz/files/informace_06_07_web.pdf)) kde na straně 4 je uveden záznam z měření radaru.

**Hluková studie vůbec nezohledňuje automobilovou dopravu na dalších páteřních 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.

**Požadujeme přepracování modelů hluku uvedeném v dokumentaci na základě ověřených dat.**

#### **11. Ostatní připomínky**

Nesrovnalost - při stejném počtu cestujících odhadnutých za rok 2012 je při provedení paralelní RWY 216,5 tis. pohybů letadel, ale při neprovedení 190,6 tisíc pohybů za rok. Znamená rozdíl nákladní speciály pro zboží? Nebo vyšší objem doklázky, nebo jde jen zas o číselné chyby?

Redukce výřtu obcí a m.č. Prahy dotčených hlukem z výhledového leteckého provozu (kategorie B) vychází z „*předpokládaného využití jednotlivých RWY pro odlety a přílety a z předpokladu, že dodržení předepsaných tratí bude kontrolováno a tím se významně zmenší rozptyly trajektorií*“ (str. 46). Hodnocení EIA musí uvažovat spíše možný kritický stav, že předpokládané poměry využití a trajektorie nebudou v budoucnu ideální – tak jako ani dnes není realizován jen ideálně možný provoz a trajektorie. Redukce počtu obcí, ze které se při zpracování EIA vychází, je nepřijatelná. Zvláště proto, že byly vynechány některé závažné podmínky hodnocení (viz např. Dolní Sedlec).

Obecná charakteristika přírodního prostředí širšího zájmového území (str. 108) je neúplná, když nezmiňuje přírodní komplex Šáreckého údolí vzdálený cca 800 m od osy navrhované RWY, včetně dalších částí přírodního parku Šárka – Lysolaje, jako je lesní území Hlásek severně od Nebušic (téměř pod osou RWY) nebo zvláště chráněné území PP Housle západně od Lysolaj (prakticky pod osou RWY), ale i PP Baba a PP Podbabské skály. Nezmiňuje ani přírodní území pod osou RWY na levém břehu Vltavy – PP Sedlecké skály, a na pravém břehu - PP Zámky, PP Čimické údolí, PP Bohnické údolí a PR Podhoří včetně území přírodního parku Draháň – Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY jakož i areál Hvězda – Natura 2000. Byly uvažovány i živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území, které by mohly být budoucím provozem ovlivněny? Z nedostatečného výřtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkreslený (nedostatečný) výčet druhů. Některé z chybějících maloplošných ZCHÚ jsou zmíněny v části C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání, ale

ani zde není výčet úplný (např. krom zmíněných PR Divoká Šárka a Housle chybí všechna další ZCHÚ v území přírodního parku Šárka – Lysolaje).

Výčet biocenter a interakčních prvků v širším zájmovém území (zejména na území hl.m. Prahy) není úplný. Hodnocení, že „žádný z výše uvedených skladebných a podpůrných prvků ÚSES nezasahuje do prostoru navrhované dráhy RWY 06R/24L“, je z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí naprosto nedostatečné. Otázka přece nezní jen, zda přímo plocha stavby by zasahovala do plochy ÚSES, ale které prvky a jak by mohly být dotčeny provozem na RWY? Požadujeme dokumentaci v tomto smyslu dopracovat.

Nebyl vyhodnocen možný vliv (zejména hluku) na zoologickou zahradu.


Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě není vůbec provedeno. Nesouhlasíme s tím, že návrh kompenzačních opatření D.IV.4. (str. 218) je odsouván do fáze „další projektové přípravy“.

Vyjádření orgánů k Natura 2000 je z roku 2005. Je třeba prověřit a doplnit aktuální vyjádření.

Jedná se o bezprecedentní pokus o omezení základních lidských práv tím, že nad obydleným územím je vyhlášován stav režimu zdraví poškozující a dále zákazů a nařízení, které lze aplikovat pouze za dočasného mimořádného stavu, avšak ne jako trvalý stav.

Pro všechny výše uvedené důvody žádáme MŽP o zamítnutí přeloženého záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ a z pohledu hodnocení vlivu záměru na životní prostředí dle §10 zák. 100/2001 Sb. v platném znění o vydání bezpodmínečného negativního stanoviska.

V Praze 3.2.2008



Doc. Ing. Pavel Beneš, CSc  
člen výboru sdružení

Ing. Zdeněk Skála  
člen výboru sdružení

