



MIZPP00H0E18

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO NEBUŠICE

IČ: 26 60 46 39

Pod Starou školou 69, Praha 6 – Nebušice, PSČ 164 00

Došlo dne:  
Čas příjezdu:

5-02-2008

11

FAX 220961833

E-mail: [pronebusice@centrum.cz](mailto:pronebusice@centrum.cz); [www.pronebusice.wz.cz](http://www.pronebusice.wz.cz); [www.rwy.cz](http://www.rwy.cz)

9190 ENVV 01

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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

V Nebušicích 1.2.2008

**Věc: Vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R / 24L Letiště Praha Ruzyně“**

Občanské sdružení pro Nebušice podalo své vyjádření ke zjišťovacímu řízení záměru a vyslovilo v něm nesouhlas se záměrem a předložilo 9 bodů výhrad a požadavků na dopracování.

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 2.12.2005 Závěry zjišťovacího řízení, s požadavky na přepracování a doplnění dokumentace - včetně „zohlednění a vypořádání všech relevantních požadavků na doplnění“.

Zpracovatelský tým si ale našel vždy své stanovisko proč našim požadavkům nevyhovět (příloha č.16). S těmito stanovisky zpracovatelského týmu nesouhlasíme a nepovažujeme naše tehdejší připomínky za řádně vypořádané a postup zpracovatelského týmu je proto podle nás v rozporu se závěry zjišťovacího řízení.

Některé připomínky proto musíme znova nyní opakovat, i když třeba v doplněné nebo upravené podobě a reagující na aktuální stav předložené dokumentace.

Zde v úvodu je nutné na stanoviska týmu k našim připomínkám reagovat:

Ad 1) Nepožadovali jsme samozřejmě v rámci této projektové EIA provádět SEA koncepcí letecké dopravy republiky (ostatně na naši výhradu, že nám není známo, že by takové posouzení koncepce vůbec kdy bylo provedeno, zpracovatelé nijak nereagovali), jen jsme prohlásili, že prosazovaný postup považujeme za nesprávný a žádali jsme hodnověrné zdůvodnění, proč to tak musí být (to, že o to takto požádal oznamovatel, není odpověď na otázku, zda je to dobře a proč to není možné jinak?) 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

republiky 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.

Kromě toho v tomto vládním usnesení k dopravním sítím do roku 2010 ani předmětná RWY nemohla být, neboť se o její realizaci uvažovalo ve výhledu po roce 2010 (viz územní plán Prahy do schválení změny Z 939/05). Do dnešního dne se nám nepodařilo zjistit, že by v té věci existovalo konkrétně nějaké jiné vládní prohlášení. Jeho možnou existenci jsme v naší připomínce připustili, jen podle opakovaného sveřepého tvrzení úředníků.

Ad 2) K našemu jasnému požadavku posoudit záměr nejen v době jeho uvedení do provozu, je stanovisko zpracovatelů jaksí mimoběžné a nepochopitelné. Jistěže vyšší počet cestujících v dalším období by si vynutil jiný způsob využití dráhového systému se všemi negativními dopady, ale o to právě šlo a nadále jde, aby se řádně posoudil stav, který posuzovaný záměr umožní, neboť není stanoveno jako nepřekročitelný limit, že dráhový systém s paralelní RWY by byl využíván jen v optimalizovaném provozu, jak je účelově modelován pro posouzení EIA a zároveň, že by kapacita leteckého provozu ustrnula na stavu při uvedení paralelní RWY do provozu! Takové tvrzení by bylo nejen nepravdivé, ale i v rozporu s publikovanými prognózami a záměry Letiště Praha. Stanovisko zpracovatelů považujeme za nesplnění závěrů zjišťovacího řízení, neboť náš požadavek považujeme stále za relevantní.

Ad 3) Nesouhlasíme s tím, že nebyl akceptován náš požadavek na provedení měření hluku na konkrétně vybraných místech. Záměrně jsme je vybrali proto, že se jedná o místa kritická, kde s vysokou pravděpodobností by byly překračovány limity hluku, a zároveň jsou to místa vysoce citlivá, neboť se jedná o lokality s velkým výskytem veřejnosti. Nesouhlasíme s tím, že namísto toho byla použita metoda velkoplošného výpočtu a metoda následného dlouhodobého průměrování leteckého hluku podle Metodického návodu. O samotném provedení měření máme s ohledem na prezentované výsledky důvodné pochybnosti a požadujeme jeho provedení za účasti nezávislého poučeného pozorovatele.

Ad 4) Náš požadavek na měření skutečného znečištění ovzduší, považujeme nadále za relevantní, i když se má jednat „pouze o orientační zjištění pozadí škodlivin“. Jeho nesplnění považujeme za nesplnění závěrů zjišťovacího řízení.

Ad 5) Použitou metodu posouzení zdravotních rizik z hlediska synergických účinků hluku považujeme za nesprávnou. Podklady ÚDÍ za pochybné.

Ad 6) Naše připomínka nebyla zcela shodná s vyjádřením Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (i když v mnohém se s vyslovenými požadavky ztotožňujeme – např. že „je nutné hodnotit výhledové období do r. 2015 až 2020 ...“, na kterou zpracovatelé vůči KHS nereagovali a je otázka, zda vůbec hodlají respektovat alespoň názor odborného orgánu státní správy?). Odkaz zpracovatelů na vypořádání pod bodem 62 nepovažujeme za vyřízení naší připomínky.

Tehdejší naše další připomínka nebyla formulovaná úplně přesně, když jsme často poměrně brzké odbočení letadel od osy dráhy přičítali porušování letové trasy (například vedením

Prahy 6 prezentované jako nekázeň pilotů). Dnes již víme, že tyto vějířovité trasy jsou výsledkem pokynů AIP ČR a nejedná se o svévoli pilotů. V dokumentaci ani v žádné podkladové studii jsme nenalezli návrh optimalizace trajektorií, a tvrzení dokumentace, že rozptýlený provoz je dokonce výhodný, protože snižuje průměrné hodnoty hluku, považujeme za systémově nesprávný.

Ad 7) Naprosto odmítáme výmluvu že „zpracovatelům se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů“.

Ad 8) Jediná naše připomínka, kterou podle vyjádření zpracovatelů, dokumentace zohlednila. Metoda se zřejmě úředně ujednotila, ale naše obava ze statistulace podkladů a výsledků podle potřeby přetrvává.

Ad 9) Vyhodnocení zpracovatelů k naší připomínce že se dokumentace téměř vůbec nezabývá možností havárií, stanoviskem, že „... vstupem do vyhodnocení musí být provoz vyplývající z běžného režimu.“, je výslovně v rozporu s ustanovením §5 odst. 3 zákona 100/2001 Sb. cit: „... Posuzuje se běžné provozování i možnost havárie.“ Je to zároveň nedodržení závěrů zjišťovacího řízení, neboť se jedná nejen o připomínku relevantní, ale o výslovný požadavek zákona.

K nyní předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví i k samotnému záměru výstavby RWY 06R/24L vyjadřujeme zásadní **nesouhlas**.

#### ZÁSADNÍ VÝHRADY K ZÁMĚRU:

1) Občanské sdružení pro Nebušice opakuje svůj zásadní nesouhlas se záměrem výstavby nové paralelní RWY 06R/24L, která by umožnila enormní 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. Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště (ať už jeho vlastník bude jakýkoliv privátní subjekt) nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace profitu působí významné škody a stává se i z hlediska veřejných zájmů nežádoucí. Tvrzení, 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? Navrhujeme, 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 (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.

## ZÁSADNÍ VÝHRADY K DOKUMENTACI:

2) 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. Tento požadavek plně odpovídá i znění § 5 odst. 3 zákona 100/2001 Sb. cit: „Při posuzování záměru se hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, **provozování** i jeho ukončení ...“ 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 nebylo provedeno.

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 (příčemž 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: doklady nákladu do osobních letadel v poměru odpovídající poměru jako v současné době (90%), nebo při větším využití nákladních leteckých speciálů.

Požadujeme, aby při uvedených posuzovaných přepravních leteckých kapacitách byly posouzeny vždy také vlivy na životní prostředí, které by působila navazující generovaná doprava automobilová osobní a nákladní i doprava veřejná.

Požadujeme, aby byl posouzen i technicky maximálně možný letecký provoz při plánovaném uspořádání RWY: 06I/24R + 06R/24L + 13/31.

3) Zvláštní přílohou dokumentace je Návrh ochranného hlukového pásma (OHP) (viz příloha 14 dokumentace), které počítá s provozem odhadovaným k roku 2020. Upozorňujeme, že závěrečné stanovisko podle nyní projednávaného posouzení EIA, **nebude použitelné pro správní řízení** ve věci vyhlášení OHP podle tohoto návrhu (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.

4) 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.

5) 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.

6) 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 – umožnit provoz, který již současný dráhový systém neumožňuje. Žádáme, aby bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí provozu, který umožňuje nynější dráhový systém v porovnání s maximálním provozem, který by umožnil navrhovaný dráhový systém s paralelní RWY.

7) Posouzení působení leteckého 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 (zvláště v morfologicky výjimečných územích) 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. Žádáme, aby posouzení bylo provedeno s využitím modelování konfigurace terénu. To je nejen technicky možné, ale jedině může zodpovědně vyhodnotit možné vlivy hluku. Žádáme, aby MŽP vrátilo dokumentaci k doplnění takového vyhodnocení.

#### OSTATNÍ VÝHRADY K DOKUMENTACI:

8) Vyznačení izofon v hlukových mapách studie Techson, zvláště ve vzájemných souvislostech, se jeví jako velmi podezřelé. Například na mapě znázorňující neprovedení záměru – rok 2012 (den) jsou pro směr RWY 06L/24R (hlavní dráha) vyznačeny izofony výrazně menšího rozsahu než na mapě současného stavu – rok 2006, a i na mapě pro výchozí stav – rok 2004 !! Přitom se má jednat o provoz celkově podstatně vyšší (v roce 2012 = 15,4 mil. cestujících oproti v roce 2006 = 11,6 mil. resp. v roce 2004 = 9,6 mil.) Není k tomu žádný logický důvod, aby na hlavní dráze byl provoz menší při celkovém zvýšení provozu (na téměř dvojnásobek). Jediné možné vysvětlení takového znázornění je účelová manipulace, aby se zvýšený provoz výrazně projevil ve směru dráhy 13/31 !! Věc byla zřejmě namodelována tak, že kapacita provozu cílového stavu byla rozložena na uspořádání tří drah, tedy s paralelní RWY – viz mapa po realizaci RWY 06R/24L – rok 2012. Využití nové dráhy umožnilo zmenšení izofon ve směru RWY 06L/24R, a z této mapy byla vygenerována mapa neprovedení záměru tak, že zátěž z paralelní dráhy byla přenesena na RWY 13/31. Takový postup a znázornění ale nepodává pravdivou informaci o možnosti využití dráhového systému bez paralelní RWY.

**Z takto zmanipulovaného účelového modelování vychází navazující hodnocení EIA co se týká dotčení počtu obyvatel a z toho vyplývající zdravotní rizika. Protože je toto modelování nevěrohodné, jsou nevěrohodná i všechna hodnocení na něm založená.** Požadujeme vypracování nové, nezávislé (resp. oponentní) hlukové studie, kterou by státní podnik Letiště Praha zadal podle výsledků veřejné soutěže. Konkrétně pak požadujeme, aby byly znázorněny i možné krajní, ale i optimalizované stavy provozu - například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita alespoň stejně jako dnes. Předložení variant je nezbytné k objektivnímu vyhodnocení možných dopadů provozu na životní prostředí a veřejné zdraví, a následně pak ke stanovení požadavků na organizaci provozu.

9) Předložená nulová varianta, tedy stejný provoz k roku 2012 bez provedení paralelní RWY, je udělána jako „strašení“ nárůstem provozu na trase RWY 13/31. Byl by takový provoz vůbec možný? Jednalo by se přece o porušování zákonných norem limitů hluku v širším, hustě obydleném dotčeném území? A zřejmě by se jednalo i o porušování dalších leteckých předpisů – viz str. 12 dokumentace: Podle „Letecké informační příručky (AIP) ČR“ musí být vzlety a přistání proudových letadel o maximální vzletové hmotnosti větší jak 7000 kg prováděny z RWY 06/24. Znamená to, že by se v případě nulové varianty pokyny příručky nedodržovaly, nebo by se příručka změnila? Jak by vypadala varianta s realizováním paralelní RWY k roku 2012 ale v roce 2011? Jaké je hodnocení vlivů tohoto stavu na životní prostředí? Nezbytně by tento stav musel nastat. Účelem porovnání variant, jak je uděláno předloženou dokumentací evidentně není objektivní posouzení možných vlivů na životní prostředí a zdraví, ale propagandistická podpora prosazované paralelní RWY.

10) Nesouhlasíme s tím, že motorové zkoušky byly vynechány z posouzení EIA. Odůvodnění, že nejsou součástí leteckého provozu a nevztahují se na něj 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 vzájemné působení a souvislosti (synergie). **Požadujeme, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY jako významný hluk pozadí.**

11) Tabulka počtu přiletů a odletů ve srovnávacím roce 2006 (str.64) uvádí v některých sloupcích podivné údaje nebo součty: 37+3 není 39, 18+2 není 21, 1+2 není 20, 7+1 není 28 (Těsně vedle se nepovedl ani součet pohybů za charakteristický letový den celkem 502, z toho 456 ve dne + 45 v noci.) Zřejmě to není významné, ale svědčí to o „pečlivosti“ vypracování dokumentace – jak věřit ostatním údajům? Stejně tak tabulka pro rok 2012 (str. 65): 27+18 není 44, 199+118 není 217, 6+1 není 6, 9+1 není 9, 18+1 není 18. Také v tabulce pro neprovedení v roce 2012 chyba : 80+2 není 2. Jaké úvahy a posouzení na tato čísla navazují? (Stejně chyby také na str. 175) Taková dokumentace nemůže budít důvěru ani u žáka základní školy. Žádáme, aby všechny vstupní údaje byly dostupným způsobem **verifikovány a aby bylo vždy zřejmé, kdo údaje poskytl.**

12) Jak je možné, že 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 dokládky, nebo jde jen zas o číselné chyby?

13) V kapitole D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (str. 211) dokumentace neuvažuje nemovité kulturní památky v širším zájmovém území. Např. kostel sv. Matěje v Horní Šárce není sice v území navrženého OHP, ale hluk z leteckého provozu nové RWY by zde byl nepochybně významně pocíťován. To by jistě negativně ovlivnilo památkovou a pietní atmosféru místa (přilehlý hřbitov). Byla by také na kostel osazena trojitá plastová okna, aby letecký hluk nerušil? Zřejmě ne, neboť by nedosahoval nadlimitní hodnoty, ale jistě by dosahoval úrovně obtěžování.

14) Na str. 211 je uvedeno, že „vliv letiště na cenové úrovně související se stávajícími nemovitostmi postavenými před znalostí o možném rozšiřování letiště teoreticky závisí na funkci využití dotyčného pozemku a stavby. Zatímco cenový nárůst jednotek s charakterem průmyslové nebo obchodní zóny je jednoznačný, u jednotek s jiným charakterem minimálně nelze hovořit o poklesu.“ Co se týká staveb pro bydlení, je to tvrzení hrubě neodpovídající realitě. V hlukově zatížených oblastech výrazně klesá cena nemovitostí pro bydlení. Není jasné, co je myšleno pojmem „před znalostí o možném rozšiřování letiště“? O jaký rok, o jaký úřední akt by se mělo jednat? Existence letiště jako takového je jistě známa již dlouho, ale neregulovaná resp. nelimitovaná kapacita provozu, (která si vynucuje realizaci paralelní RWY) narůstá tempem, který i v současné době není přesně odhadován. Např. v roce 1999 při zahrnutí paralelní RWY do směrné části ÚP Prahy, tedy pro výhled po roce 2010, ale i při projednávání změny Z 939/05, byla uvažována kapacita provozu k roku 2010 = 10 mil. cestujících (aniž ovšem byly při schvalování ÚP ani při projednávání změny Z 939/05 vůbec uvažovány hlukové zóny nebo vůbec dopady leteckého i generovaného silničního provozu do území!) Přitom již v roce 2005 počet cestujících přesáhl 10 miliónů, v roce 2006 přesáhl 11,5 mil. a pro rok 2010 je nyní uváděn odhad 14 mil. O jakou „znalost“ o rozšiřování letiště by se mělo jednat? Stejně tak je zavádějící a neobjektivní vyjádření na straně 211: „Samostatné spekulativní využití pozemků, nemovitostí opatřených po datu znalosti o možném rozšiřování letiště, je věcí rozvahy dotyčného investora.“ Příkladem může být rozsáhlé rozvojové území západně od Nebušic, které je regulérně schváleno v platném územním plánu Prahy. Až v současné době je odborem územního plánu Magistrátu hlavního města Prahy zadávána

urbanistické studie, která má za úkol redukovat (zcela zrušit) tuto rozvojovou plochu z důvodu očekávaného vlivu hluku provozu nové paralelní RWY. Dalším příkladem, jak nejasný je pojem „znalost o možném rozšiřování letiště“ je, že ještě v roce 2004, 2005 (a později) při územním řízení na výstavbu areálu „Bytové domy Lysolaje“ na severozápadním okraji Lysolaj stavební úřad Prahy 6 odmítl (v zájmu městského investora) argumentaci, že území je výhledově v ploše nadlimitního hluku. (Jedná se o území prakticky přímo pod osou paralelní dráhy, ve výrazně nadlimitní izofoně.)

Odmítáme tvrzení že „zpracovateli dokumentace se nepodařilo nalézt vhodnou metodiku, či návod na ocenění hlukem zatížených pozemků a objektů.“ (str.211)

Také upozorňujeme na to, že mapové podklady jsou zjevně zastaralé, neboť neznázorňují již nyní existující rozvojové plochy bydlení (viz např. na okraji Hostivice, Jenče.)

Žádáme o vysvětlení, co je myšleno pojmem „po datu znalosti o možném rozšiřování letiště“. Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty nemovitostí určených k bydlení v celé oblasti dotčené uvažovaným výhledovým leteckým provozem.

Žádáme o vyhodnocení snížení hodnoty pozemků rozvojových ploch již určených pro bytovou výstavbu, a i odhad množství dalších pozemků (zejména v ploše navrhovaného OHP), které mají potenciál území pro bydlení a v případě nerealizace paralelní RWY by vysoce pravděpodobně byly jako plochy hodnotného příměstského bydlení využity.

Žádáme o posouzení znehodnocení zabrané zemědělské půdy I. kategorie – ne jen z hlediska povinných odvodů za odnětí ZPF, ale z širšího hlediska jako zmaření neobnovitelného přírodního zdroje a zemědělské produkční plochy.

15) Kapitola D.III. „Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech“ je zpracována naprosto nedostatečně. Uvedením názvů předpisů souvisejících s bezpečností provozu, resp. pouze uvedení lokalit možných úniků ropných látek, přece nejsou environmentální rizika při možných haváriích vůbec vyhodnocena. Žádáme vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu. Žádáme vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz. Žádáme vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních. Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s mimoúrovňovou křižovatkou plánovaného silničního okruhu – přes navržená technická opatření pro běžný provoz, nejsou vyhodnoceny možné havarijní a kolizní stavy.

16) Není vyhodnoceno riziko – zkrácení dráhy (dráha pro přistání). „Zkrácení ... by nemělo mít výrazný vliv na využitelnost dráhy a je provozně akceptovatelné“ (str. 23). Takto nelze hodnotit a kvalifikovat bezpečnostní rizika.

17) Redukce výčtu 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.

18) 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 Drahaň – Troja. Nezmiňuje ani PP Hostivické rybníky cca 1 600 m jihozápadně od osy navrhované RWY.

Z nedostatečného výčtu významných přírodních lokalit zřejmě vyplývá i zkrácený (nedostatečný) výčet druhů. A nebyly uvažovány ani živočišné a rostlinné druhy (zejména ty zvláště chráněné) širšího území, které by mohly být budoucím provozem ovlivněny. Některé z nevyjmenovaných maloplošných ZCHÚ v charakteristice přírodního prostředí 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, a přitom by všechna mohla být leteckým provozem dotčena.

19) V popisu skladebních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) (str. 118) je sice zmíněn např. biokoridor podél Litovicko – Šáreckého potoka, ale je označen jako regionální. Popis zřejmě vychází z vadných nebo neaktuálních podkladů? Šáreckým údolím prochází nadregionální biokoridor funkční. Také výčet biocenter a interakčních prvků v širším zájmovém území (zejména na území hl.m. Prahy) není úplný. Je to ukázka, jak nekvalitně je provedeno posuzování.

Hodnocení že „žádáný z výše uvedených skladebních a podpůrných prvků ÚSES nezasahuje do prostoru navrhované dráhy RWY 06R/24L“ je z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí naprosto neudržitelné. 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.

20) Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.I.8. (str.210 a dál) se omezilo jen na posouzení vizuálního působení samotné navrhované RWY. To je naprosto nedostačující. Krajinný ráz není jen problém podoby stavby. Je to i kulturní a historická charakteristika území. Jsou to vedle hodnot přírodních i hodnoty estetické. A jak známo, i provoz je estetická kategorie. Není možné souhlasit s hodnocením, že území přírodních parků nejsou dotčena (str. 122). Nejsou dotčena samotnou stavbou dráhy, ale značně by byla dotčena provozem. Přírodní parky jsou vyhlášeny k ochraně dochovaného významně hodnotného krajinného rázu. A hluk hustého leteckého provozu nejen není pro ráz přírodního parku charakteristický, ale naopak je v naprostém rozporu s ním a hrubě jej degraduje. Pro příklad: podle vyhlášky č. 8/1990 Sb. o přírodním parku Šárka – Lysolaje, čl. 4 odst. 2: „mimo souvisle zastavěné části ve volné přírodě je zakázáno: ... c) rušit klid křikem nebo jiným hlukem, zejména provozem rozhlasových přijímačů a magnetofonů ...“ Soustavný intenzivní letecký hluk by oproti tomu nevadil?

21) Problematika zásahu záměru do ptačích oblastí je redukována na posouzení zásahu do evropsky významných lokalit a bylo provedeno „na základě prověření územního dosahu izofon hlukové zátěže stanovených pro jednotlivé varianty záměru pro denní a noční dobu ...“ (str. 120). Jaké izofony byly uvažovány? Jaký limit již ovlivňuje ptačí populace (vyšší citlivost ptáků k hluku). Jediná zmíněná evropsky významná lokalita v severní části obory Hvězda je vzdálená cca 1 400 m od osy dráhy 13/31, takže je diskutabilní hodnocení, že záměr do jejího území nezasahuje „ani nepřímými vlivy“ (str. 121).

22) Z hlediska vlivů na přírodní prostředí – chráněná území, druhy flory a fauny, ÚSES atd. hodnocení uvažuje jen lokalitu vlastní stavby dráhy – nejsou řádně vyhodnoceny možné vlivy na přírodní prostředí v širším zájmovém území, kde vlivy provozu (hluk, znečištění ovzduší a změna imisí) mohou být pro přírodní společenstva významné. Např. Šárecké údolí je známým refugiem ptačích druhů. Tento význam je pravidelně zmiňován v literatuře. Např. v publikaci „Chráněná území ČR 2“ je uvedeno jen v PR Divoká Šárka „80 druhů ptáků, z toho polovina hnízdících“. Toto území, jako i řada dalších obdobně významných, by bylo

nepochybně hlukem a znečištěním ovzduší z provozu navrhované RWY citelně dotčeno. Dokumentace vůbec nehodnotí, jaký dlouhodobý vliv letecký provoz může mít na vyskytující se druhy? Proto není možný souhlas s hodnocením na str. 204 a dále: „Záměr neznamená ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor...“ Není možné ani souhlasit s hodnocením, že by záměrem vůbec nebyl ovlivněn ÚSES a další ekosystémy (str. 209 a dále).

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

24) V kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů nejsou vůbec sociálně ekonomické vlivy vyhodnoceny. V současné době je předmětné území Nebušic, Šáreckého údolí, Lysolaj, Suchdola (i další) charakteristické hodnotným bydlením na okraji města v kontaktu s cennými přírodními lokalitami a harmonickou neurbanizovanou příměstskou kulturní krajinou. Není vyhodnoceno, jak by posuzovaný záměr, zejména zvýšená hlučnost a další negativní dopady leteckého provozu, i omezující režim ochranného hlukového pásma ovlivnil sociální aspekty. Území by se (zvláště pokud by zde byl realizován i silniční okruh ve variantě J) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména skladových areálů, podobně jak se to stalo v jiných územích. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny. V dokumentaci jsou špatně vyhodnoceny počty dotčených obyvatel, což ovlivňuje i vyhodnocení zdravotních rizik, a nejsou uvažovány významné školní komplexy jako je Mezinárodní škola v Nebušicích nebo Zemědělská univerzita na Suchdole, jakož i na další školy, předškolní a zdravotnická zařízení v postiženém území.

25) Posouzení vlivů přepravy materiálu při výstavbě není vlastně vůbec provedeno. Dokumentace (str.63) se toho zbavuje konstatováním, že trasy teprve budou předmětem Plánu organizace výstavby (po výběru zhotovitele stavby) a odkazuje na doporučení EIA. Možných přepravních tras není nekonečně mnoho, měly by být stanoveny již v základním projektu a jako podmínka již před výběrem zhotovitele. Také viz str. 74: nebyl vyhodnocen hluk z etapy výstavby, s odůvodněním že nejsou k dispozici potřebné údaje ..., není možné odhadnout směry a přepravní trasy ..., s dosud navrženými trasami nebyl ze strany obcí vysloven souhlas. Problém byl jen oddálen doporučením, aby po vypracování POV stavby byla provedena akustická studie. V rámci EIA je zapotřebí vyhodnotit i možné vlivy během přípravy a provádění záměru (§5 odst.3 zákona 100/2001 Sb.)

26) Rok uvažovaného zprovoznění paralelní RWY 2012 není jistý. Podle podmíněnosti výstavby: „je nutné, aby výstavba (a zprovoznění) silničního okruhu (SO) předcházela výstavbě (zprovoznění) dráhy nebo alespoň výstavba mimoúrovňové křižovatky Ruzyně ...“ (str. 18,19 dokumentace). Jenže zprovoznění SO zřejmě nebude v posuzovaném roce 2012 – viz harmonogram výstavby a nynější skluz. Není dosud také jisté, která z variant bude realizována. Varianta Ss, doplněná místním spojením Prahy 6 s Prahou 8, se jeví oproti variantě J výrazně výhodnější z hlediska investičních nákladů, při stejné resp. lepší dopravní funkci a z dlouhodobého hlediska významně vhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, dotčení krajiny a přírodních území. Vláda proto přijala v říjnu 2007 usnesení, jímž ukládá ustavení skupiny odborníků, kteří posoudí uvedené varianty. V případě, že bude k realizaci zvolena varianta Ss, komplikovaná mimoúrovňová křižovatka v konfliktu s východním koncem paralelní RWY odpadá a problém kontaktu RWY se silnicí R7 by asi byl řešen úpravou silnice R7 (např. v rámci jejího každopádně plánovaného zkapacitňování), obdobně jako u přeložky silnice R6.

27) Nesouhlasíme s tím, že návrh kompenzačních opatření D.IV.4. (str. 218) je odsouván do fáze „další projektové přípravy“ (není jasné co je myšleno pojmem „pomoc při rozvoji občanské společnosti“?)

28) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212) že „nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě nerealizace záměru.“

Že by velmi výrazným zvýšením leteckého a vyvolaného silničního provozu nedošlo k významnější změně imisí je možná nějakým způsobem modelováno, ale neodpovídá to reálné zkušenosti z území, které je již dnes imisemi z leteckého provozu zatěžováno.

29) 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 PM<sub>10</sub> a BaP, kde zvýšené zdravotní riziko představuje stávající zvýšené imisní pozadí.“

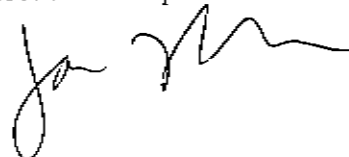
Požadujeme, aby byla monitorována a z hlediska vlivů na veřejné zdraví vyhodnocena také charakteristika PM<sub>2,5</sub>.

30) Nesouhlasíme se závěrem D.II.1 (str. 212) že „Z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším impaktem kácení prvků dřevin (v areálu stavby)...“ a nesouhlas se závěrem že „Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí, ... lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.“

Takový závěr by snad bylo možné učinit leda kdyby posuzovaným záměrem byla jen samotná stavba RWY, s žádným leteckým provozem.

Občanské sdružení pro Nebušice považuje za nezbytné, aby Ministerstvo životního prostředí předloženou dokumentaci **odmítlo** a aby byla oznamovateli **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.

JUDr. Jan Holub  
předseda OS pro Nebušice



Příloha: Posudek EIA RWY 06R/24L (část letecký hluk), JDS Životní prostředí - sekce hluku  
Letiště Praha; čj.: 08-027-JDS, ze dne 24.1.2008