MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P
Došlo dne/ Čas přijat: - 1 -02- 2008
Číslo jednací: 8171 /ENVI/08

410
2

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

V Praze, 30. ledna 2008

Věc: Nesouhlasné vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně"

1/ Již v současné době jsme zasaženi negativními dopady provozu letiště, které nás obtěžuje celý den i večer. Garance Letiště Praha, s.p. neobsahuje žádný závazek, že provoz letiště nebude rozšířen nad stav uvedený v dokumentaci a že negativní vlivy provozu se nebudou postupně zvyšovat. Požadujeme stanovit dlouhodobě nepřekročitelné hlukové limity pro provoz drah a to zejména v nočních hodinách Nesouhlasím s návrhem na zřízení ochranného hlukového pásma (OHP), navrženého na letecký provoz nad celým Suchdolem a dalšími obcemi. Jak lze vyhlásit omezení z hlediska hluku na existující zabydlenou oblast? Omezení by mělo platit obráceně: letiště nesmí překročit hladinu akustické energie pro trvale obydlenou oblast. Chráněni by měli být lidé, ne letiště!!

2/ Žádáme, aby pro letiště Praha Ruzyně byl v rámci posuzování vlivů na životní prostředí stanoven limit provozu, který by nepůsobil nadlimitní hluk v již současnosti osídlených oblastech - přeměně na letiště městského typu ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 (čl. 2. písm.b). Dále žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí předložilo návrh požadující, aby dodržení takového limitu provozu bylo garantováno vládou republiky a bylo základní podmínkou při oddělené privatizaci Letiště Praha, s.p.

3/ Dokumentace EIA RWY0/24L zahrnuje jen stávající počty obyvatel v zasaženém území. Jako je predikován provoz letiště, je možné predikovat územní rozvoj a (třeba ve variantě) posuzovat množství zasažených osob. Požaduji dopracovat dokumentaci o rozvojové plochy a počty v budoucnu zasažených obyvatel.

4/ Z dokumentace jasně vyplývá, že oznamovatel, i při provozu v roce 2012, předpokládá překročení zákonem stanovených limitů pro ochranu veřejného zdraví, provoz letiště negativně ovlivní i hodnotu nemovitostí. Také významně zvyšuje finanční náročnost údržby a dodatečných úprav a přístaveb. Zadavatel ani zpracovatel neřeší kompenzace za tento hrubý zásah do základních lidských práv. V dokumentaci se na str.211 tvrdí, že ceny nemovitostí se po výstavbě nezmění, což dokládá autor situací obce Hostivice. Nyní ale tato obec není v OHP. Po rozšíření OHP se situace rapidně změní a dojde k poklesu ceny, protože v OHP je zakázaná nová výstavba a rekonstrukce stávajících objektů bez souhlasu letiště. Je navíc absurdní, aby obyvatelé v navrženém OHP a Česká zemědělská univerzita byli omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem nadlimitní hlukové zátěže po plánované výstavbě dráhy.

5/ Žádám o posouzení vlivů provozu na životní prostředí a zdraví obyvatel při stavu provozu k roku 2020. Na parametry provozu roku 2020 jsou navržena ochranná hluková hygienická pásma a považuji za zcela zásadní, aby minimálně k tomuto roku byl posouzen i vliv na životní prostředí . Dokumentace neposuzuje provoz ve smyslu zákona 100/2001 Sb., ale pouze stav při uvedení dráhy do provozu a na tomto základě nelze kvalifikovatelně posoudit vliv na zdraví obyvatel u tohoto prokazatelně dlouhodobého záměru. 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.

6/ Noční hluk by měl být posuzován maximální hodnotou, ne průměrem. Kolísání hluku je pro režim spánku významně škodlivější než hluk rovnoměrný, a tedy i zdravotní rizika jsou významně vyšší, což průměrování lživě překrývá.

7/ Dokumentace EIA se nezabývá vlivem výduchu z tunelu Suchdol varianty „J" SOKP na změnu mikroklimatických poměrů v blízkosti letiště a nezahrnuje synergický vliv trasy „J" a paralelní dráhy RWY06R/24L
a) dálniční tunel Suchdol délky 2 km , 2x3 pruhy, cca 100 tisíc aut / den
výduch: výška 27 m; rychlost výfuku 20 m/s; půdorys 20 m2; množství 200-300 m3/s;
umístění výduchu cca 700 m na západ od zástavby Suchdola směr Horoměřice - nová zástavba
Zvýšená koncentrace aerosolů a dalších znečišťujících látek, kondenzačních jader, riziko vzniku mlh přímo v přistávacím koridoru.
b) rozptylová studie EIA RWY06R/24L nezabývá 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.
Požaduji dopracování vlivu emisí z výduchů z dálničního tunelu a tunelu Rybářka.

8/ Dále Dokumentace EIA se nezabývá vlivem komunikace na trasy "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 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; dále riziko 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 Požaduji doplnění dokumentace o vyhodnocení a porovnání těchto bezpečnostních rizik variantně pro trasu „J" a „Ss" SOKP.

9/ V celé dokumentaci chybí uvedení maximální kapacity letiště a tedy maximální počet vzletů a přistání. Již nyní je roční růst vyšší, než byly odhady v předkládané i minulé studii. Pouze je řečeno, že po vybudování plánované RWY06R/24L bude kapacita drah odpovídat kapacitě odbavovací části letiště. Předkládaná čísla o předpokládaném počtu odbavených cestujících se značně liší. V dokumentaci je prezentován údaj pro rok 2012 – 15,4 mil. odbavených cestujících a pro rok 2020 – 21,2 mil.(str. 9). Současně je na webových stránkách Letiště Praha http://www.prg.aero/cs/site/airport/zivotni_prostredi/zp_hluk/pr_rozvojletiste.htm uveřejněn soubor, označený jako Prognóza vývoje cestujících a pohybů letadel na letišti. Tento oficiální dokument počítá s téměř 21 miliony odbavených cestujících již v roce 2015 a tím jednoznačně popírá výše uvedené tvrzení, prezentované Ing. Daliborem Šťáhlavským, výkonným ředitelem divize rozvoje a správy majetku v dokumentu. Dramatický rozdíl spolu s výrazně navýšenou kapacitou vybudovaných terminálů vyvolává oprávněné obavy, že ve studii prezentované předpoklady byly sníženy právě pro účely studie hodnocení vlivů na životní prostředí.

10/ Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí část Prahy 6 – dolní Sedlec, který leží v navrženém OHP. Pro tuto část také byly vynechány veškeré hlukové studie – letadla , auta, železnice.

11/ Ve výčtu hlukem zasažených osob zcela chybí studenti a zaměstnanci České Zemědělské univerzity (ve dne přes 15 tisíc, v noci kolem 3000). Pět let studia lze považovat za trvalý pobyt či dobu za kterou se mohou trvale projevit následky překračování zdravotních limitů. Navíc pro studium dle nařízení vlády ze dne 15.března 2006 je ekvivalentní hluk 50 dB, což nelze zajistit v navrženém ochranném hlukovém pásmu (OHP).

12/ V rozborech negativního vlivu na obyvatelstvo nejsou uvažovány sportovní a rekreační aktivity - fotbalové hřiště Slavoj Suchdol, tenisové kurty ČZU a fotbalový stadion ČZU. Celá oblast je rekreačním zázemím Dejvic a části Prahy – Přírodní rezervace Tiché údolí, Roztocký háj a Sedlecké skály.

13/ V průzkumu dopravní zátěže od zaměstnanců letiště se počítá s absencí 20% zaměstnanců letiště! pro výpočet dopravní zátěže. Není to vysvětleno. Může jít o záměrné minimalizování dopadů?

14/ Bilance přepravovaných osob je rozpočítána na 24 hod, zatím co převážný počet přepravovaných osob je ve dne (vychází z pohybů letadel - tedy nejvíce 18 hod).

15/ 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 cestující 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 MHMP 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 „zpracovatelům 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, Jeneč.) 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 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.

16/ Dokumentace zcela pomíjí nebezpečí katastrof (a jejich vliv na životní prostředí a možnosti likvidace), jejichž pravděpodobnost silně roste s rostoucí komplikovanosti provozu, stejně tak jako s rostoucím počtem pohybů. Tím spíše neřeší adekvátní opatření v případě takovéto události. V oblasti se zároveň počítá i se silným nárůstem silničního provozu, pokud bude prosazena varianta "J" silničního okruhu. Sever Prahy je ale z hlediska Integrovaného Záchranného Systému a rozložení záchranných jednotek dlouhodobě zanedbáván. Přestože se rozloha města padesátkrát znásobila, vzrostl počet stanic za sto let jen o tři, tedy na 11, a to do roku 2005 by jich mělo být podle usnesení vlády z poloviny 90.let celkem 20! Je jich stále jen těch 11. Přehledná oficiální mapka s rozmístěním hasičských stanic je zde: http://www.hzspraha.cz/soubory/cz_stanice.htm Žádám vyhodnotit pravděpodobnost a dopady možné letecké havárie při odhadovaném zvýšeném provozu. Žádám vyhodnotit možnost a dopady teroristického útoku na letecký provoz. Žádám vyhodnotit dopady případů bezpečnostního vypouštění paliva při nestandardních přistáních. Speciální pozornost je třeba věnovat místu kontaktu RWY s MÚK plánovaného SO.

17/ Chyba akustických měření je odhadována na ±2 – 3dB. „Dohodli jsme se na ±2%". Jak je možné se dohodnout na chybě měření? !!" Je to doklad tendenčnosti zprávy! Každá úchylka ve prospěch pozitivního hodnocení je dobrá!!! Místa měřicích vozů škodlivin v ovzduší byly vybrány příliš blízko prahu dráhy a mimo osu, tedy mimo kužel znečištění. Z měření byl odvozen výpočet budoucího stavu. Požadavek: doplnit měření emisí v širším prostoru okolí dráhového systému.
Nevěřím vyznačení izofon v hlukových mapách studie Technosu. Je to podle mne hra s čísly a s grafikou znázornění. 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 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 postupu a znázornění ale nepodává pravdivou informaci o možnosti využití drátového 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. Požaduji celkově vypracování oponentní hlukové studie. Konkrétně pak, aby byl znázorněn například i stav pro rok 2012 bez paralelní RWY, při kterém je současná hlavní dráha 06L/24R využita stejně jako dnes.

18/ Hluk letadel, která rolují, nebo provádějí motorové zkoušky (hlučně!!) se nezapočítávají do letového provozu, ale pouze jako pozemní operace. Těch však s rostoucím provozem bude značně přibývat. Podle mne to ve studii není zahrnuto. Nesouhlasím 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 bude posuzováno jako stacionární zdroj (s limity odpovídajícími stacionárnímu zdroji hluku podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb.) v samostatném procesu EIA, nepovažuji 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 souvislostí

(synergie). Požaduji, aby i motorové zkoušky odpovídající budoucímu uvažovanému provozu letiště byly zahrnuty do posouzení vlivů na životní prostředí záměru výstavby paralelní RWY.

19/ V dokumentaci chybí alternativní řešení pro cílový stav provozu odhadnutý pro rok 2020, např. výstavba druhého letiště. Mám za to, že další rozšiřování letiště v tak těsné blízkosti hlavního města pro budoucnost není perspektivní a že by se spíše mělo uvažovat o výstavbě či úpravě nového terminálu v oblasti s nejmenším dopadem na přírodu i obyvatelstvo podle mezinárodních zvyklostí, nebo nad všechny meze se rozvíjející dopravu regulovat. 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. Jak by se urbanisticky rozvíjelo území, kdyby nebylo provozem letiště omezováno? Má Praha ustupovat komerčním zájmům letiště nebo naopak letiště se přizpůsobit charakteru a potřebám Prahy? Vždyť i veřejná prospěšnost letiště má svůj limit a neregulovaná intenzifikace protiu působí významné škody a stává se z hlediska veřejných zájmů nežádoucí. (Tvrzení, že letiště napomáhá turistickému ruchu, který je přínosem pro Prahu neplatí v případě tranzitu a transferu (kolik je to nyní a kolik by to bylo v budoucnu?) a v případě zamýšlené velké kapacity nákladové dopravy (jaký objem je (byl by v budoucnu) 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. Požadujeme prověření dalších lokalit na území ČR vhodných pro rozvoj letecké dopravy.

20/ Chybí časová provázanost výstavby nové dráhy s kapacitní dopravou na letiště (železnice, metro). Bez ní se více zatíží již tak hustý provoz na ulici Evropská.

21/ Při nepominutí reliéfu poklesu a stoupání u koryta Vltavy je chybně zahrnuta do OHP celá část Suchdola až k Vltavě a ne i druhý břeh, který je nad horizontem (Trója a Bohnice) a tedy zvláště v nočních hodinách je zasažen nadměrným hlukem (> 50 dB pro noční provoz letadel). Takže hlukem negativně zasažená oblast Prahy se po realizaci dráhy ještě zvyšuje o mnoho tisíců obyvatel sídlišti Trója a Bohnice, zvláště pokud budeme počítat maximální kapacitu RWY a ne odhad pro rok 2020. Tím je vidět, že vlivu hluku je ve zprávě neúplný. Hluková studie je prováděna jen dvourozměrným modelem. Nepostihuje specifika členitého terénu - údolí, odrazy. Dokumentaci je třeba dopracovat s využitím 3D modelu hlukové studie.

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

23/ 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 oddálen doporučením, aby po vypracování POV stavby byla provedena akustická studie.

24/ Přírodní rezervace (PR) Divoká Šárka a Přírodní památka (PP) Obora Hvězda patří mezi často využívané rekreační a relaxační místa nejen obyvatel Prahy 6. Pokud dojde k realizaci nové dráhy (jak vyplývá z kontrolních měření Přílohy 13 Dodatek A), pak bude nejen ovlivněna přírodní hodnota těchto přírodních rezervací, ale i jejich rekreační hodnota častými přelety v bezprostřední blízkosti těchto rezervací. V současném ochranném hlukovém pásmu jsou již PP Kněžívka a PP Opukový lom. V navrženém ochranném hlukovém pásmu budou PR Roztocký háj-Tiché údolí, PR Údolí Únětického potoka, PP Hlousek, PP Sedlecké skály, PP Vizerka. V bezprostřední blízkosti budou PR Divoká Šárka, PP Obora Hvězda (Natura 2000), PP Hostivické rybníky. Nejen člověk ale i příroda sama trpí hlukem, protože se nemůže bránit. Dokumentace vliv hluku na chráněná území vůbec neuvažuje.

25/ Hodnocení vlivů na krajinný ráz (str. 119) a D.1.8. (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?

Z výše uvedeného vyplývá, že dokumentace neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví, je zpracována v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb. a z tohoto důvodu požadujeme její vrácení předkladateli k dopracování.

Jméno a příjmení	Adresa	Podpis
Vlasta Fišarová		Vlasta Fišarová